

**UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

ANDRÉ BARBOSA FRAGA

**O BRASIL TEM ASAS: A CONSTRUÇÃO DE UMA MENTALIDADE
AERONÁUTICA NO GOVERNO VARGAS**

TESE DE DOUTORADO

ORIENTADORA: PROF^a. DR^a. DENISE ROLLEMBERG

NITERÓI

2017

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

ANDRÉ BARBOSA FRAGA

**O BRASIL TEM ASAS: A CONSTRUÇÃO DE UMA MENTALIDADE
AERONÁUTICA NO GOVERNO VARGAS**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Denise Rollemberg

NITERÓI
2017

**O BRASIL TEM ASAS: A CONSTRUÇÃO DE UMA MENTALIDADE
AERONÁUTICA NO GOVERNO VARGAS**

André Barbosa Fraga

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Denise Rollemberg

Tese de Doutorado submetida ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense – UFF, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor.

BANCA EXAMINADORA

Presidente, Prof^ª. Dr^ª. Denise Rollemberg (Orientadora)
Universidade Federal Fluminense (UFF)

Prof^ª. Dr^ª. Angela de Castro Gomes
Universidade Federal Fluminense (UFF)

Prof^ª. Dr^ª. Adriana Barreto de Souza
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ)

Prof^ª. Dr^ª. Maria Celina D'Araujo
Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio)

Prof. Dr. Orlando de Barros
Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ)

Suplentes:

Prof. Dr. Francisco Martinho
Universidade de São Paulo (USP)

Prof^ª. Dr^ª. Giselle Martins Venâncio
Universidade Federal Fluminense (UFF)

NITERÓI

2017

Ficha Catalográfica

F811 Fraga, André Barbosa.
O Brasil tem asas : a construção de uma mentalidade aeronáutica no governo Vargas / André Barbosa Fraga. – 2017.
418 f. : il.

Orientadora: Denise Rollemberg.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense. Instituto de História, 2017.

Bibliografia: f. 399-418.

1. Aviação militar; aspecto histórico. 2. Brasil. Presidente (1930-1945 : Getúlio Vargas). 3. Brasil. Ministério da Aeronáutica. I. Rollemberg, Denise, 1963-. II. Universidade Federal Fluminense. Instituto de História. III. Título.

AGRADECIMENTOS

Apesar de a escrita da tese ser uma tarefa muito individual e solitária, na qual o historiador fica fechado em um cômodo diante de livros e documentos, há nela uma dimensão coletiva. Os agradecimentos são a oportunidade para exteriorizá-la. Muitos, de alguma forma, contribuíram para a conclusão deste trabalho, que fecha um ciclo aberto em 2013, quando ingressei no doutorado.

À minha família, grupo pequeno, mas muito unido. Ao meu pai, Antonio (*in memoriam*), e à minha mãe, Ana, pelo esforço e sacrifício empregados para que eu pudesse chegar à universidade. À minha irmã, Adriana, por tudo que fez e tem feito por mim. Ao meu irmão, Alexandre, pela grande amizade, a quem conheci antes mesmo de vir ao mundo, ainda na barriga de nossa mãe. Agradeço por ter lido os originais e, assim, ter sido o primeiro leitor e crítico do trabalho. A sua revisão do texto e comentários, sem dúvida, contribuíram para o aprimoramento da pesquisa.

À minha orientadora, Denise Rollemberg, agradeço intensamente a forma competente e cuidadosa com que conduziu a orientação. O caminho foi árduo, com bastantes obstáculos, os quais muitas vezes pensei que não seriam superáveis. Mas foram. Contar com o seu apoio amenizou muitos deles. Todos os méritos que possam ser atribuídos a este trabalho, divido-os com você. Muito obrigado, Denise.

Às professoras Angela de Castro Gomes e Adriana Barreto de Souza, por todos os elogios, comentários e sugestões atribuídos ao trabalho no momento da qualificação. As críticas que fizeram na ocasião, incorporadas à versão definitiva, levaram ao aprimoramento da tese e deram mais qualidade ao texto final. Sou grato especialmente à Angela, por vir acompanhando a minha trajetória acadêmica, nos estudos sobre o Primeiro Governo Vargas, desde a dissertação, quando foi minha orientadora. Preciso registrar também que a leitura de seus artigos e livros foram e seguem sendo uma importante fonte de inspiração para desenvolver as minhas próprias pesquisas.

Aos demais professores que, juntando-se à Angela e à Adriana, gentilmente aceitaram compor a banca de defesa: Orlando de Barros e Maria Celina D'Araujo. Orlando, seus comentários a respeito da aviação no período Vargas e do meu trabalho, em nossos encontros do grupo de pesquisa, contribuíram para o aprimoramento da tese. Celina, você, mesmo sem saber, teve grande influência na minha decisão de me especializar nos estudos a respeito do período Vargas. O primeiro livro que comprei e li

espontaneamente quando cursava, em 2004, o período inicial da graduação e da licenciatura em História na UFRJ, sem ter sido requisitado pelos professores das disciplinas cursadas, foi *O Estado Novo*, publicado pela Jorge Zahar. Devorei-o em poucos instantes. Logo, adquiri também *A Era Vargas*, editado pela Moderna. A leitura deles aflorou o interesse que já tinha pelo tema desde a época da escola, contribuindo para que optasse por seguir nessa direção na faculdade. Fico feliz de vê-los agora incluídos nas referências da minha tese.

Às professoras Márcia de Almeida Gonçalves e Samantha Viz Quadrat, cujas disciplinas, cursadas no doutorado, respectivamente, na UERJ e na UFF, contribuíram não apenas para a minha formação acadêmica, mas também para o desenvolvimento deste trabalho. O debate em sala de aula ou nos intervalos, sobre as pesquisas então em andamento, permitiu a troca de experiências e de sugestões.

Aos colegas que tive ao cursar essas disciplinas na UERJ e na UFF, que acabaram se tornando interlocutores da minha pesquisa. Em relação à UFF, registro a gratidão dispensada ao Renato, à Roberta e à Valesca, pelas conversas animadas nos intervalos das aulas e nas barcas, voltando para o Rio.

Aos grandes amigos que fiz ao longo da graduação: Diego, Mariana, Silas e Tiago. Ao Juan, pela amizade que segue desde os tempos de criança. Aos meus colegas de trabalho, professores do Colégio Estadual Eduardo Mondlane, muitos dos quais viraram meus amigos. Destaco, em especial, Ana Maria, Kátia, Janaina, Juliana, Rogério, Simone e Terezinha. Incluo o Rodrigo à lista. Ainda que tenha trocado de escola, a amizade continua. Apesar de todas as adversidades, seguimos tentando fazer o melhor trabalho possível e lutando por uma escola pública, gratuita e de qualidade.

A seleção das fontes e a reunião da documentação necessária à escrita, partes fundamentais do trabalho do historiador, não poderiam ter ocorrido sem o auxílio dos funcionários das bibliotecas e arquivos pelos quais passei. Devido a isso, por fim, não posso deixar de agradecer-los. Destaco a colaboração, no CPDOC, do Renan, que já vem desde o mestrado, e do Nixon. No Arquivo Nacional, a Mariana foi de muita ajuda, conseguindo resolver o “sumiço” momentâneo de algumas caixas requisitadas do Fundo Salgado Filho. No Centro de Documentação da Aeronáutica, sou grato principalmente ao SO Bernardes, por toda a atenção dispensada a mim, em especial pela gentileza de me ajudar a fotografar os álbuns da Coleção Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley e pela carona salvadora para sair do Campo dos Afonsos.

RESUMO

O BRASIL TEM ASAS: A CONSTRUÇÃO DE UMA MENTALIDADE AERONÁUTICA NO GOVERNO VARGAS

André Barbosa Fraga

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Denise Rollemberg

Resumo da Tese de Doutorado submetida ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense – UFF, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor.

Esta pesquisa objetiva analisar a aviação brasileira no primeiro governo Vargas (1930-1945), período marcado por consideráveis mudanças e inovações provenientes de iniciativas públicas e privadas no setor. O estudo procura demonstrar como o grupo político que chegou ao poder por meio da Revolução de 1930, e se fortificou com a implantação do Estado Novo, identificou no fortalecimento do setor aéreo, principalmente a partir de 1940, algo fundamental à própria legitimação do regime. Dessa forma, a reestruturação da aviação estimularia tanto o culto à imagem do presidente da República quanto o desenvolvimento de questões consideradas estruturais à administração varguista, sobretudo durante a ditadura, como a unidade nacional, a defesa nacional, a modernidade, o progresso e a civilização.

A tese defende que o caminho mais seguro encontrado pelo governo para empreender alterações profundas no setor aéreo foi o de investir na elaboração de um projeto de Estado voltado à construção do que foi chamado na época de uma mentalidade aeronáutica. Ela consistia na tentativa de se generalizar a compreensão e o interesse da população pelo desenvolvimento da navegação aérea, despertando em cada brasileiro o interesse de colaborar com a causa. Para isso, a história ocupou um lugar central no discurso governamental, já que este passou a buscar no passado brasileiros considerados precursores da aviação mundial e que como tal serviriam para comprovar uma tradição vocacional do país ao voo. Devido a isso, o Estado Novo dispensou a Santos Dumont posição privilegiada e investiu em inúmeras políticas culturais buscando construí-lo como herói nacional.

No trabalho, são expostas as estratégias utilizadas pelo governo para viabilizar a conscientização popular acerca de tudo o que dizia respeito à aviação. Sendo assim, ao longo da tese, por meio de um exaustivo, minucioso e diversificado levantamento de fontes e uso de arquivos, acompanha-se a trajetória de construção dessa mentalidade aeronáutica, cujo percurso pode ser dividido em duas fases. A primeira, de 1930 a 1939, foi marcada pelas medidas iniciais em benefício da área, empregadas nos governos provisório e constitucional de Vargas, pelos Ministérios da Guerra, da Marinha e da Viação e Obras Públicas. Já a segunda, ocorrida de 1940 a 1945, sob a vigência da ditadura, foi marcada pela criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira e pela unificação nas mãos de Salgado Filho do controle sobre todas as aviações existentes no país.

Palavras-chave: aviação, governo Vargas, Ministério da Aeronáutica, mentalidade aeronáutica.

ABSTRACT

BRAZIL HAS WINGS: THE CONSTRUCTION OF AN AERONAUTICAL MENTALITY IN VARGAS GOVERNMENT

André Barbosa Fraga

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Denise Rollemberg

Abstract da Tese de Doutorado submetida ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense – UFF, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor.

This research aims to analyze Brazilian aviation in the first Vargas government (1930-1945), a period marked by considerable changes and innovations from public and private initiatives in the air sector. The study seeks to demonstrate how the political group that came to power through the 1930 Revolution, and fortified with the establishment of the Estado Novo, identified in the strengthening of the air sector, especially from 1940, something fundamental to the legitimation of the regime. In this way, the restructuring of aviation would stimulate both the cult of the image of the President of the Republic and the development of issues considered structural to the Vargas administration, especially during the dictatorship, such as national unity, national defense, modernity, progress and civilization.

The study also shows how the safest way the government could undertake to make a profound change in the air sector was to invest in the elaboration of a state project aimed at building what was called in that time of an aeronautical mentality. It consisted of an attempt to generalize the understanding and interest of the population for the development of air navigation, arousing in each Brazilian the interest of collaborating with the cause. For this, history occupied a central place in the governmental discourse, since this discourse began to search in the past Brazilians considered precursors of the world aviation and that as such would serve to prove a vocational tradition of the country to the flight. Due to this, the Estado Novo gave Santos Dumont privileged position and invested in numerous cultural policies seeking to build him as a national hero.

In this work, the strategies used by the government to make popular awareness about everything related to aviation are exposed. Thus, throughout this thesis, by means of an exhaustive, thorough and diversified survey of sources and use of archives, the trajectory of construction of this aeronautical mentality is examined, whose route can be divided in two phases. The first, from 1930 to 1939, was marked by the initial measures for the benefit of the area, employed in the provisional and constitutional governments of Vargas, by the Ministries of War, Navy and Public Works. The second, from 1940 to 1945, under the dictatorship, was marked by the creation of the Ministry of Aeronautics and the Brazilian Air Force and by the unification in the hands of Salgado Filho of control over all aviation in the country.

Keywords: aviation, Vargas government, Ministry of Aeronautics, aeronautical mentality.

SUMÁRIO

Introdução	12
Capítulo 1: A Construção de uma mentalidade aeronáutica no governo	
Vargas	30
1.1 – A gênese da mentalidade aeronáutica (1930-1939)	30
1.1.1 – A atuação dos ministérios da Guerra, da Marinha e da Viação e Obras Públicas	31
1.1.2 – A aviação brasileira em exibição: a Exposição Nacional do Estado Novo, de 1938	37
1.2 – O ápice da mentalidade aeronáutica (1940-1945)	54
1.2.1 – As ações de Salgado Filho na construção da face civil de uma mentalidade aeronáutica: pilotos para o Brasil.....	56
1.2.1.1 – Aeroclubes e Escolas de Aviação Civil: células-base para a formação aérea da nação	57
1.2.1.2 – A “febre de ser aviador”: o surgimento de agremiações do ar	64
1.2.2 – As ações de Salgado Filho na construção da face civil de uma mentalidade aeronáutica: aviões para os pilotos.....	79
1.2.2.1 – “Deem asas ao Brasil”: a Campanha Nacional de Aviação	80
1.2.2.2 – Em busca da participação generalizada da população: as campanhas do alumínio e do jornal velhos	96
1.2.3 – As ações de Salgado Filho na construção da face civil de uma mentalidade aeronáutica: técnicos para os aviões	113
1.2.4 – Um balanço das ações do ministério de Salgado Filho: a Exposição de Aeronáutica, de 1944	128
Capítulo 2: A aviação como estratégia de legitimação do Estado Novo	137
2.1 – Getúlio Vargas: “o amigo da aviação”	138
2.2 – Desenvolvimento da aviação: fortalecimento do Estado Novo e do Brasil	166
2.2.1 – Unidade nacional	166
2.2.2 – Defesa nacional	184
2.2.3 – Modernidade, progresso e civilização	200

Capítulo 3: Por uma invenção das tradições aeronáuticas brasileiras: Santos Dumont e os pioneiros do ar	224
3.1 – Um herói em construção: o culto a Santos Dumont	234
3.2 – Santos Dumont e irmãos Wright: batalhas de memória e construção de representações	241
3.3 – Museu Santos Dumont: lugar de memória, local de celebração	262
3.4 – Santos Dumont e as artes plásticas: o <i>Despertar de Ícaro</i> , de Lucílio de Albuquerque	271
3.5 – Santos Dumont e a juventude escolar brasileira	280
3.6 – A consagração definitiva do herói: estátua e coração, dois pilares intensificadores do culto	286
3.7 – Valores de Santos Dumont, valores da nação	301
Capítulo 4: A construção da face militar da mentalidade aeronáutica e a invenção da Força Aérea Brasileira	309
4.1 – Um histórico da arma aérea no Exército e na Marinha: trajetória e características distintas	310
4.2 – Marcas em comum entre as aviações militar e naval na década de 1930	316
4.2.1 – Acidentes	316
4.2.2 – Acidentes ligados à indisciplina	322
4.2.3 – Movimentos revoltosos e quebra de hierarquia	331
4.2.4 – Irregularidades administrativas	338
4.3 – A nova face militar da mentalidade aeronáutica (1940-1945)	343
4.3.1 – As ações de Salgado Filho na construção da face militar de uma mentalidade aeronáutica: pilotos para o Brasil	351
4.3.1.1 – Escola de Aeronáutica	352
4.3.1.2 – Criação do Centro de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica (CPOR Aer.)	359
4.3.2 – As ações de Salgado Filho na construção da face militar de uma mentalidade aeronáutica: aviões para os pilotos	363
4.3.2.1 – Fábrica Nacional de Aviões, em Lagoa Santa	368
4.3.2.2 – Fábrica Nacional de Motores (FNM), na Baixada Fluminense	375

4.3.3 – As ações de Salgado Filho na construção da face militar de uma mentalidade aeronáutica: técnicos para os aviões	386
4.3.3.1 – Escola de Especialistas de Aeronáutica	386
Conclusão	393
Fontes e bibliografia	399

INTRODUÇÃO

De todas as transformações pelas quais a sociedade brasileira passou durante os anos de 1930 e 1940, um dos aspectos mais significativos foi o protagonismo alcançado pelo avião. Seguindo a tendência mundial, os aparelhos aéreos consolidaram-se como parte do cotidiano da população, tanto no ambiente civil quanto militar. Como reflexo direto desse momento privilegiado de ebulição do setor aeronáutico, houve um *boom* no mercado editorial nacional de revistas especializadas no assunto, como *Asas*, *Esquadrilha*, *Avião* e *Aviação*. Nas mesmas décadas, vários jornais da capital da República, acompanhando a sua efervescência, criaram colunas a respeito do tema. Por exemplo, os jornais *Correio da Manhã* e *A Manhã* passaram a publicar, respectivamente, a partir de 1939 e de 1941, seções intituladas “A aviação: militar, comercial e civil” e “Asas e Motores”¹.

O rádio, transformado em meio de comunicação de massa a partir da década de 1930, também serviu como divulgador dos assuntos aeronáuticos a grande parte dos brasileiros. Sendo assim, o destaque alcançado pela aviação no período estimulou o surgimento de programas tanto em rádios particulares quanto governamentais. Por exemplo, em 1943, a Rádio Tupi transmitia, todos os sábados às 19h30min, o programa “Asas do Brasil”, o qual focalizava assuntos relacionados à navegação aérea². Por sua vez, a Secretaria Geral de Educação e Cultura da Prefeitura do Rio de Janeiro, dirigida por Pio Borges, entre o vasto programa organizado para a comemoração da “Semana da Asa” de 1941, elaborou várias atividades educativas veiculadas pela Rádio Escola do Serviço de Divulgação. Entre elas, palestras abordando a história da aeronáutica e a biografia de seus vultos, como a proferida em 20 de outubro pelo professor Mario Bulhão, sobre o avião nos destinos políticos do Brasil³.

Esse interesse pelo setor aéreo naquele contexto foi considerado estratégico pelo governo federal, tanto como forma de se legitimar quanto como peça-chave para implementar o projeto de país que estava sendo concebido por ele. Dessa forma, as inúmeras medidas empregadas por Getúlio Vargas para levar esse tema ao

¹ Ver: Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 10 de janeiro de 1939. P. 5; e jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, 9 de agosto de 1941. P. 13.

² Um anúncio publicitário do programa foi inserido no verso da capa da seguinte revista: *Esquadrilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 14, 1943.

³ Ver: “A Semana da Asa nos destinos políticos do Brasil”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 17 de outubro de 1941. P. 11.

conhecimento da população, desde que chegou ao cargo de presidente da República por intermédio da Revolução de 1930⁴, podem ser consideradas um dos traços mais impactantes das ações do grupo político que permaneceu no poder até 1945. Contudo, vale ressaltar que essas ações em prol da aviação não devem ser interpretadas como uma decisão particular de Vargas nem como algo implantado unicamente no Brasil. Ao contrário, estão inseridas em um cenário marcado pelas consequências trazidas pelas duas guerras mundiais, o que fez com que vários países, independentemente de seu regime político, compartilhassem a mesma preocupação. Nesse sentido, o esforço aeronáutico brasileiro deve ser compreendido não como um ato singular de Vargas ou da ditadura do Estado Novo, mas como uma escolha que demonstra a capacidade do governo de capitalizar esse processo mais amplo, buscando se beneficiar dele.

No entanto, apesar de toda a centralidade que a aviação ganhou no período, é um tema muito pouco estudado pela historiografia, sendo abordado principalmente por militares, em trabalhos de tom memorialístico, produzidos e publicados pelo Instituto Histórico-cultural da Aeronáutica (INCAER), ou acadêmicos, elaborados por pesquisadores da Universidade da Força Aérea (UNIFA). Muitas das dissertações de mestrado e das teses de doutorado em História que optaram por abordar o Primeiro Governo Vargas, apesar de distintas no objeto estudado, reuniram simultaneamente dois objetivos semelhantes. O primeiro é o de mostrar como o governo, principalmente após a instauração da ditadura do Estado Novo, investiu em determinadas áreas com o intuito de angariar apoio e de obter legitimação para o regime político que havia sido instaurado com o uso da força. Já o segundo é o de revelar como a preocupação com essas áreas estava ligada à criação de uma identidade nacional e à implantação de um determinado projeto de país. Foi isso que fizeram alguns historiadores ao analisarem detidamente a influência dos investimentos estatais em campos como música, cinema, teatro, rádio, literatura e artes plásticas, no período de 1930 a 1945. Esta tese compartilha desses dois objetivos, mas inclui um elemento novo a esse conjunto de estudos, a aviação, outro campo no qual o governo Vargas investiu.

⁴ O presidente Washington Luís foi deposto, em 24 de outubro de 1930, por representantes da Marinha e do Exército que constituíram uma junta provisória de governo, composta pelos generais Augusto Tasso Fragoso e João de Deus Mena Barreto e pelo contra-almirante José Isaías de Noronha. Em 03 de novembro, tal junta governista, por pressão das forças revolucionárias integrantes do movimento que ficou conhecido por Revolução de 1930, entregou o poder a Getúlio Vargas. Ver: Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – DHBB, CPDOC-FGV, verbete REVOLUÇÃO DE 1930.

Dessa forma, o que se defenderá aqui é que o regime varguista, em busca de sua legitimação e da implementação de um projeto político, econômico e social de Brasil, identificou no setor aéreo um lugar privilegiado de ação para realizá-las. Ao fazê-lo, o governo passou a investir na propagação e construção do que foi chamado na época de uma “mentalidade aeronáutica”, que pode ser definida como a compreensão e o interesse generalizados da população pelo desenvolvimento da navegação aérea, os quais fariam os brasileiros unirem-se à causa, contribuindo da maneira que pudessem. Nesse sentido, o objetivo principal deste trabalho é o de entender essa expressão, aparentemente simples, mas envolta em complexas bases sobre as quais foi sendo delineada.

O uso da categoria “mentalidade” tornou-se comum no vocabulário político das décadas de 1930 e 1940. Essa palavra passou a ser frequentemente empregada pelos ministros de Estado, interessados em realizar transformações à frente de suas Pastas. Nesse contexto, por exemplo, o Ministério da Educação e Saúde procurou desenvolver nos professores e nos alunos uma nova mentalidade educacional, orientada sob padrões ligados ao nacionalismo e à disciplina. Por sua vez, o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio almejou criar uma nova mentalidade trabalhista, buscando convencer os empresários e os trabalhadores a aceitarem a regulamentação legal do mercado de trabalho e a reconhecerem a intervenção direta do Estado na luta de classes.

No caso da mentalidade aeronáutica, é possível dividi-la, para uma melhor análise, em duas fases cronológicas. A primeira (1930-1939) foi desenvolvida no período no qual o controle sobre a aviação militar no Brasil esteve fragmentado entre os setores aéreos pertencentes ao Exército e à Marinha, e em que a aviação civil era responsabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas. A segunda fase (1940-1945), compreendida como o auge, foi marcada pelo projeto de instauração de um Ministério da Aeronáutica, pela efetiva criação dele, em 1941, e pelas ações que passaram a ser empregadas em consequência disso. A nova Pasta reformulou a navegação aérea do país, unificando em torno de si todas as aviações até então existentes. O acompanhamento do processo de construção dessa mentalidade aeronáutica revelou um projeto muito bem estruturado pelo governo, principalmente a partir de 1940, que envolveu as esferas civil e militar, investimentos públicos e privados, relações entre as dimensões de passado, presente e futuro, construção de

heróis nacionais, questões estruturais como unidade nacional, defesa nacional e modernidade, entre outros aspectos estudados.

Para compreender como essa mentalidade aeronáutica chegou ao auge de 1940 a 1945, é preciso acompanhar a sua gênese e o seu percurso. O desenvolvimento inicial da aviação no Brasil esteve diretamente ligado às inovações trazidas pela Primeira Guerra Mundial (1914-1918), quando o avião, não muito tempo depois de ter sido inventado, passou a ser empregado nos campos de batalha, principalmente em missões de observação⁵. Esse conflito bélico mostrou a todos a importância da força aérea para uma nação vencer seu inimigo. Nesse período, o Exército e a Marinha do Brasil, estimulados pelo sucesso das experiências bem-sucedidas de implantação do avião no âmbito militar europeu, instalaram a Escola de Aviação Naval, em 1916, e a Escola de Aviação Militar, em 1919. No entanto, conforme foi estruturada, a aviação nacional, além de dividida entre duas forças aéreas distintas, apresentou-se como arma auxiliar e incipiente, não possuindo qualquer independência administrativa, técnica ou operacional.

O fim da Primeira Guerra e o rápido desenvolvimento da aviação nos anos que se seguiram fizeram as principais potências mundiais perceberem a necessidade de a aviação militar de seus países ser organizada de maneira independente, não mais atrelada à Marinha e ao Exército. O céu passara a ser um campo de batalha tão decisivo quanto o mar e a terra. Nesse processo, surgiram na Europa as primeiras ações com o intuito de tornar autônoma a força aérea militar. O primeiro país a criar uma Pasta ministerial apenas para gerir a Força Aérea foi a Inglaterra, ao instituir o Ministério do Ar, em abril de 1918. Cabia ao novo órgão a administração de toda e qualquer atividade aérea pertencente ao campo militar e civil, ao se fundirem a Aviação do Exército, *Royal Flying Corps* (RFC), à da Marinha, *Royal Naval Air Service* (RNAS), dando origem à Força Aérea Única, *Royal Air Force* (RAF). No entanto, em 1937, o governo inglês aceitou voltar à direção do Ministério da Marinha toda a Aviação Embarcada, que deixou de pertencer ao Ministério do Ar. A França, por sua vez, ao instituir o Ministério do Ar, em 1928, não unificou a totalidade de suas forças aéreas, mantendo parte da Aviação Naval sob a administração do Ministério da Marinha. Já a Itália introduziu o Ministério do Ar em 1929, passando este a figurar ao lado dos Ministérios da Guerra e da Marinha. À nova Pasta coube a responsabilidade por toda a aviação civil e militar do

⁵ Em guerra, o avião foi usado pela primeira vez na Tripolitânia, Líbia, na Guerra ítalo-turca, que opôs a Itália ao Império Otomano, de setembro de 1911 a 1912, na disputa pela Líbia.

país e, para isso, unificou por completo as aviações naval e do Exército, incorporadas a uma só: a Reggia Aeronáutica⁶.

No Brasil, a necessidade de mudanças era anunciada e discutida desde a criação dos setores aéreos nas Forças Armadas. A busca por autonomia se intensificou principalmente na década de 1930, mais precisamente em 1935. A partir desse ano, a maioria das soluções sugeridas passava pela proposta de integrar, de alguma maneira, as aviações. Nesse momento, os debates entre militares e civis brasileiros começaram a ganhar corpo. Questionamentos sobre a importância da arma aérea e sobre a melhor forma de administrá-la alcançaram relevo e visibilidade. Inclusive, uma campanha pela criação do “Ministério do Ar” foi lançada em abril por uma comissão composta de aviadores do Exército e da Marinha, liderada pelos tenentes-coronéis Ivo Borges e Armando de Souza Ararigbóia, pelo capitão Antônio Alves Cabral e pelos capitães de corveta Amarílio Vieira Cortez, Luiz Leal Netto dos Reis e Álvaro de Araújo. Tal campanha teve uma ampla repercussão, principalmente junto à imprensa, e defendia, em grande medida, a necessidade de um comando único para a Aeronáutica, sem o qual ela não poderia organizar-se de maneira favorável ao seu crescimento⁷.

Outro marco dessa iniciativa ocorreu em 20 de fevereiro de 1935, quando o capitão-aviador Antonio Alves Cabral realizou no Clube Militar uma conferência intitulada “Política Aérea Brasileira”, à qual foi assistida por altas autoridades militares. Nela, o palestrante propôs a criação no país de um “Ministério do Ar”, baseado no modelo italiano de unificação completa das aviações militares e civis. Ao final da exposição, o ministro da Guerra, general Pedro Aureliano de Góis Monteiro, declarou-se favorável à ideia⁸. No entanto, foi após o início da Segunda Guerra que o governo brasileiro começou a cogitar efetivamente uma mudança estrutural em suas aviações. Em um intervalo curto de tempo, a aeronáutica mundial saiu da Primeira Guerra como força auxiliar do Exército e entrou na Segunda Guerra como força independente, com o mesmo grau de importância que os setores navais e terrestres. Além disso, as investidas bem-sucedidas das aviações alemãs e italianas no início do conflito forneceram provas

⁶ FALCONI, Paulo Gustavo. *Aviação naval brasileira: rivalidades e debates (1941-2001)*. Tese de doutorado em História. São Paulo: UNESP, 2009. Pp. 26-28.

⁷ Ver: LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda, 1975. P. 213.

⁸ Ver: Arquivo Eurico Dutra, ED dp 1930.10.14. Pasta I.2. P. 105. FGV/CPDOC.

definitivas da importância do campo aéreo militar para a garantia da segurança nacional⁹.

Em 1940, Getúlio Vargas passou a estudar a possibilidade de criação do “Ministério do Ar”, juntando toda a documentação a respeito disso que vinha sendo produzida por civis e militares. Em seguida, deixou o material aos cuidados de seu piloto particular, o então capitão Nero Moura, para que ele reunisse outros colegas aviadores e formulasse um parecer. Atendendo ao pedido, Moura fez reuniões em seu apartamento, chamando integrantes da Aviação Militar, como Clóvis Travassos, Faria Lima e Miguel Lampert. Após a análise de manifestos, regulamentações e sugestões de decreto que chegaram às mãos do chefe de Estado, todos do grupo se mostraram favoráveis à criação do ministério, redigindo uma espécie de projeto de lei, apresentado em agosto ou setembro a Getúlio¹⁰. Francisco Teixeira, que foi membro da aviação naval na década de 1930, lembra que a maioria esmagadora dos oficiais-aviadores da Marinha e do Exército queriam um ministério, porque, segundo ele, as forças matrizes tolhiam significativamente o desenvolvimento da aviação como arma, técnica e profissão¹¹.

Paralelamente a isso, o presidente requisitou aos representantes dos cargos de chefia dos órgãos que seriam atingidos pela unificação (Exército, Marinha e Ministério da Viação e Obras Públicas) que também produzissem pareceres, explicando se eram favoráveis ou não à medida. A Marinha já tinha se manifestado em abril de 1939, apresentando-se contrária à proposta. Na ocasião, o Estado Maior da Armada, em parecer remetido ao Conselho de Segurança Nacional, concluiu que a criação do “Ministério do Ar” ofereceria apenas desvantagens para o desenvolvimento das diversas atividades da aviação, quer civis, quer militares. Portanto, caso o governo contrariasse essa posição e criasse a nova Pasta ministerial, a Marinha, para sua eficiência, exigiria a completa independência administrativa de suas próprias forças aéreas¹².

O Exército, por sua vez, diferentemente da Marinha, consentiu a elaboração de uma nova Pasta. Em 7 de agosto de 1940, Góis Monteiro, chefe do Estado Maior do Exército, enviou a Eurico Gaspar Dutra, ministro da Guerra, o parecer do órgão que

⁹ Ver: LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda, 1975. P. 214.

¹⁰ Ver: MOURA, Nero. *Um voo na história*. Rio de Janeiro: FGV, 1996. P. 92 e 93.

¹¹ TEIXEIRA, Francisco. *Francisco Teixeira (depoimento, 1983/1984)*. Rio de Janeiro: CPDOC, 1992. P. 21. dat.

¹² Esse parecer do Estado Maior da Armada, a respeito da criação do “Ministério do Ar”, pode ser consultado em: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 1, pacote 1, doc. 2. Arquivo Nacional.

representava sobre a reorganização da aeronáutica. Alguns dias depois, Dutra remeteu ao presidente da República suas considerações a respeito das conclusões do Estado Maior. Em resumo, ambos se mostraram favoráveis à reorganização da aeronáutica, desde que baseada na centralização e na orientação única, reunindo sob uma só direção todos os meios aéreos existentes e, até então, divididos por três ministérios distintos¹³. Por fim, o ministro da Viação e Obras Públicas, general João Mendonça Lima, enviou ao presidente da República, em 13 de setembro de 1940, dois ofícios aos quais anexou projetos de autoria do Departamento de Aeronáutica Civil e do Conselho Nacional de Aeronáutica. A documentação remetida considerou, diante do papel preponderante assumido pela arma aérea na Segunda Guerra e da necessidade de coordenar todos os esforços e meios da aviação brasileira, oportuna a criação do “Ministério do Ar”¹⁴.

No final do ano, o presidente decidiu favoravelmente pela implantação de um novo ministério, aprovando a proposta de unificação total das aviações existentes no país. Finalmente, em 20 de janeiro de 1941, foram criados, pelo Decreto nº. 2.961, o Ministério da Aeronáutica e as Forças Aéreas Nacionais. Estas, quatro meses depois, em 22 de maio, passaram a se chamar Força Aérea Brasileira (FAB), pelo Decreto-Lei nº. 3.302. Dessa forma, a FAB passou a ser constituída pelo conjunto das organizações, instalações, equipamentos e pessoal empenhados no cumprimento da missão militar atribuída ao novo ministério. Integraram-se, assim, sob o controle da nova Pasta, a aviação militar, a aviação naval e o Departamento de Aeronáutica Civil, este até então subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

Os partidários de um ministério exclusivo para comandar as aviações brasileiras apresentaram várias razões para essa mudança. Muitas delas foram vistas por Vargas como imprescindíveis para fortalecer a aviação militar e pesaram na decisão final de criar a nova Pasta. Duas se tornaram as mais importantes. A primeira foi a de dar uniformidade às atividades da aviação, precisando para isso de uma orientação única, com um organismo capaz de centralizar, coordenar e desenvolver todos os serviços relativos à navegação aérea, a fim de se obter o maior rendimento possível. A segunda foi a de que a unificação traria economia, já que a pluralidade de organismos militares idênticos apenas produzia escolas, oficinas e serviços médicos insuficientemente

¹³ Para acessar tanto o parecer do Estado Maior do Exército quanto o ofício de Eurico Gaspar Dutra, ver: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 6, pacote 15, dossiês 12 e 13. Arquivo Nacional.

¹⁴ Os ofícios estão depositados em: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 6, pacote 15, dossiês 14 e 15. Arquivo Nacional.

explorados. A duplicidade ou às vezes triplicidade de órgãos acarretava ônus pesados e inúteis ao país¹⁵. Ambas as sugestões afinavam-se com as diretrizes seguidas pelo governo Vargas logo após ter sido implantado, de buscar racionalizar a administração pública, criando órgãos normativos e fiscalizadores. Portanto, a unificação dos setores aéreos brasileiros em torno de um ministério único garantiria a continuidade do processo, então em curso, de centralização e de burocratização formal da organização do Estado.

Getúlio Vargas, para não provocar desnecessariamente uma rivalidade entre o Exército e a Marinha, resolveu escolher como ministro da nova Pasta um civil, levando em consideração que o cargo também englobava o controle do setor aéreo comercial. Assim, evitou ter que optar por um oficial da aviação militar ou naval, inevitavelmente acabando por se indispor com uma das instituições. Depois de refletir sobre o melhor nome, escolheu Joaquim Pedro Salgado Filho, político gaúcho da confiança do presidente, nascido em 2 de julho de 1888 e formado em Direito em 1908. Alguns elementos de sua biografia ajudam a compreender a razão pela qual o chefe de Estado apostou em Salgado Filho para a tarefa complicada de unificar sobre um mesmo comando órgãos tão distintos como as duas aviações militares e a civil e de gerir um ministério que, no contexto da Segunda Guerra, já surgia estratégico. O primeiro deles dizia respeito à extensa experiência política e administrativa já acumulada ao longo dos anos de vida pública, inclusive como ministro de Vargas. Havia sido titular da Pasta do Trabalho, Indústria e Comércio (1932-1935) e deputado federal (1935-1937). Além disso, sua trajetória possuía elementos que o aproximavam dos militares e da segurança pública, a começar pela família. Era filho do coronel Joaquim Pedro Salgado. Exerceu a atividade de chefe de polícia em 1932 e de ministro do Supremo Tribunal Militar, de 1938 a 1941¹⁶.

A principal inspiração para a criação do Ministério da Aeronáutica no Brasil veio do modelo de Ministério do Ar italiano, admirado por muitos a partir de sua criação, em 1923, o que foi reforçado devido às primeiras vitórias do Eixo. Desde o Governo Provisório, havia uma aproximação entre as autoridades brasileiras e os representantes da aviação italiana. Por exemplo, em 1931, o ministro da Aeronáutica da

¹⁵ Ver: “Ministério do Ar”. *Jornal O Radical*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 11 de dezembro de 1940. P. 4; e Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIX, fot. 802/1. FGV/CPDOC.

¹⁶ Ver: Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – DHBB, CPDOC-FGV, verbete SALGADO FILHO, Joaquim Pedro.

Itália, general Italo Balbo, fez uma visita ao Brasil¹⁷. No ano seguinte, durante a cerimônia de incorporação de novos oficiais à aviação do Exército, o embaixador italiano Vittorio Cerrutti, em nome do governo de seu país, condecorou alguns militares aviadores brasileiros pela bravura em procurar e salvar o conde Edmondo di Robillant, quando ficou perdido em uma floresta do interior de São Paulo. Tal gesto foi interpretado pelo então diretor da Aviação Militar, general Aranha da Silva, como “mais um vínculo de união entre as heroicas Asas Italianas e as Asas Brasileiras”¹⁸.

Em 1934, três militares brasileiros foram estagiar na Força Aérea Italiana: um da Marinha, capitão de mar e guerra Antônio Augusto Schorcht, e dois do Exército, capitães Antonio Alves Cabral e José Vicente de Faria Lima. O desenvolvimento da aviação naquele país e a organização do órgão após a unificação de seus serviços de aviação deixaram esses oficiais entusiasmados. Após regressarem ao Brasil, passaram a debater entre seus pares as vantagens da unificação¹⁹. Mantendo o interesse na aviação italiana, o coronel Angelo Mendes de Moraes, após uma visita a essa nação, a convite do governo dela, realizou, em 31 de outubro de 1939, na Escola do Estado Maior do Exército, uma conferência sobre a aeronáutica desse país. Em sua exposição, mostrou, com o auxílio de numerosos gráficos, como estava organizada a aeronáutica da Itália, concluindo que o Ministério do Ar, por meio de suas dependências, escolas, competente técnica e organização dos serviços, constituiria a base de toda a eficiência daquela poderosa aviação. Terminada a conferência, à qual assistiram o ministro da Guerra, os generais Góis Monteiro, José da Silva Junior e outros oficiais da aviação do Exército e da Marinha, foi exibido um filme sobre o emprego da aviação italiana na Guerra Civil Espanhola²⁰.

Seguindo a determinação do artigo 6º e 7º do decreto-lei de criação do Ministério da Aeronáutica, a primeira medida tomada por Salgado Filho ao assumir a Pasta foi a de organizar o seu gabinete ministerial e técnico. Para evitar rivalidades entre o Exército e a Marinha, como o próprio Vargas já havia feito ao escolhê-lo para o cargo,

¹⁷ Em nome de Getúlio Vargas, o ministro das Relações Exteriores do Brasil, Afrânio de Melo Franco, enviou, na ocasião, uma carta a Italo Balbo, apresentando saudações de boas vindas da nação brasileira e votos para que tivesse uma estadia agradável. Para ter acesso à carta, ver: Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. Coleção Afrânio de Melo Franco. Referência: 75,01,01, n.º. 087.

¹⁸ Ver: “As cerimônias de ontem nas Escolas Militar e de Aviação Militar”. Jornal *Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, terça-feira, 26 de janeiro de 1932. P. 1 e 4.

¹⁹ LINHARES, Antonio Pereira. *Aviação Naval Brasileira 1916-1941*. 2ª ed. Rio de Janeiro: GAIA, 2001. P. 187 e 188.

²⁰ Ver: “A Aeronáutica na Itália”. Jornal *A Batalha*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 1º de novembro de 1939. P. 2.

selecionou para constituir a sua equipe exatamente o mesmo número de militares das duas Forças Armadas. O grupo escolhido foi o seguinte: chefe de gabinete (tenente-coronel Dulcídio do Espírito Santo Cardoso), assistentes militares (capitão-aviador militar Nero Moura e capitão-tenente-aviador naval Dyonísio Cerqueira de Taunay), ajudantes-de-ordem (1º tenente-aviador militar Ewerton Fritsch e 1º tenente-aviador naval Oswaldo Pamplona Pinto) e oficiais de gabinete civis (diplomata Manoel Pio Corrêa Júnior e agente de divisão municipal Alfredo Bernardes Netto)²¹.

Em relação ao gabinete técnico, foi composto por três militares do Exército (tenente-coronel-aviador Vasco Alves Secco, major-aviador Nelson Freire Lavenère-Wanderley e major-aviador José Vicente de Faria Lima), três da Marinha (capitão de fragata e aviador Luiz Leal Netto dos Reys, capitão de corveta e aviador Ismar Pfaltzgraff Brasil e capitão-tenente-aviador Hélio Costa) e dois civis (Cesar da Silveira Grillo e Jorge Moniz)²². Caberia a esse gabinete, durante o ano de 1941, montar as diretorias do novo ministério e organizar a fusão das aviações militar, naval e civil. Em fevereiro de 1941, já tendo a equipe definida, Salgado Filho a apresentou ao presidente Getúlio Vargas. A foto abaixo registrou esse momento²³:



Fonte: SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. P. 554.

²¹ Ver: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. *História geral da aeronáutica brasileira*. Vol. 3 (Da criação do Ministério da Aeronáutica ao final da Segunda Guerra Mundial). Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Villa Rica, 1991. P. 130.

²² Idem.

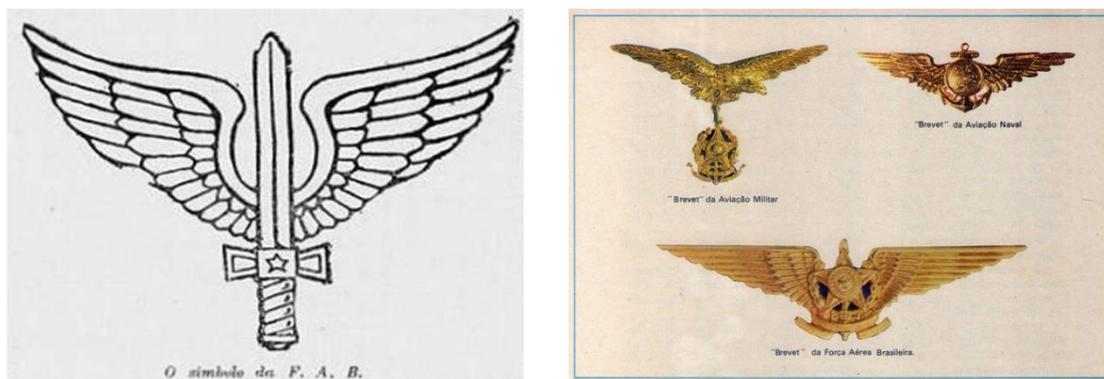
²³ A foto apresenta, da esquerda para a direita, tendo ao centro Vargas e Salgado Filho: Hélio Costa, Ewerton Fritsch, Alfredo Bernardes Netto, Nelson Freire Lavenère-Wanderley, Ismar Pfaltzgraff Brasil, Cesar da Silveira Grillo, Vasco Alves Secco, Dulcídio Espírito Santo Cardoso e José Vicente Faria Lima. Ver: SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. P. 554.

Após escolher os militares e os civis que o ajudariam a administrar a nova Pasta, Salgado Filho passou a tomar as primeiras medidas burocráticas necessárias à unificação das aviações. Uma delas consistiu na definição das denominações atribuídas aos postos da hierarquia militar da Força Aérea Brasileira, de modo a se diferenciar daquelas utilizadas pelo Exército e pela Marinha. Segundo o tenente-brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley, que foi um dos membros do ministério de Salgado Filho, a escolha das novas designações gerou um intenso debate, principalmente em relação aos postos do quadro de oficiais. No interior do gabinete, havia um grupo que preferia adotar identificações completamente novas, sem relação com as empregadas pelas antigas aviações militar e naval. No entanto, após um debate, prevaleceu a ideia de adotar os nomes dos postos do Exército, acrescentando ao final a palavra “aviador”. Apenas para os generais resolveram escolher uma designação alternativa, buscando no passado o posto de “brigadeiro”. O resultado, apresentado abaixo, foi publicado em 13 de fevereiro de 1941, pelo Decreto-Lei nº. 3.047.

AERONÁUTICA	EXÉRCITO	ARMADA
Soldado, 2ª classe	Soldado	Marinheiro, 2ª classe
Soldado, 1ª classe	-	Marinheiro, 1ª classe
Cabo	2º Cabo	Cabo
-	1º Cabo	-
3º Sargento	3º Sargento	3º Sargento
2º Sargento	2º Sargento	2º Sargento
1º Sargento	1º Sargento	1º Sargento
-	Sargento Ajudante	-
Suboficial	Subtenente	Suboficial
Cadete de Aeronáutica	Cadete	Aspirante
Aspirador Aviador	Aspirante	Guarda Marinha
2º Tenente Aviador	2º Tenente	2º Tenente
1º Tenente Aviador	1º Tenente	1º Tenente
Capitão Aviador	Capitão	Capitão Tenente
Major Aviador	Major	Capitão Corveta
Tenente Coronel Aviador	Tenente Coronel	Capitão de Fragata
Coronel Aviador	Coronel	Capitão de Mar e Guerra
Brigadeiro do Ar	General de Brigada	Contra Almirante
Major Brigadeiro do Ar	General de Divisão	Vice Almirante
Marechal do Ar	Marechal	Almirante

Fonte: BRASIL. Decreto-lei nº. 3.047, de 13 de fevereiro de 1941. Dá denominação aos postos da hierarquia militar das Forças Aéreas Nacionais.

Além da nomenclatura dos postos hierárquicos, outra medida inicial foi a definição dos símbolos. O que anteriormente caracterizava a aviação do Exército passou a ser adotado pela FAB, constituído por uma espada atravessando duas asas de águia. Nas imagens abaixo, é possível ver o símbolo da FAB e o brevê escolhido para se diferenciar dos que eram adotados pelas aviações militar e naval.



Fonte: Foto da esquerda: *Jornal Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, terça-feira, 17 de junho de 1941. P. 6. Foto da direita: LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda, 1975. P. 243.

Por fim, outra decisão tomada pouco tempo depois da criação do Ministério da Aeronáutica foi a elaboração dos novos uniformes dos oficiais e praças, aprovados pelo Decreto-Lei n°. 3.323, de 30 de maio de 1941. Seis meses após a publicação dessa medida legal, eles começaram a se tornar obrigatórios. O anteprojeto do plano de uniformes da FAB é longo e se divide em seis capítulos, nos quais se discrimina, detalhadamente, a composição e o modo de confecção do vestuário. Ele foi organizado pelo tenente-coronel Armando Ararigbóia, pelos majores Américo Leal e Lauro Menescal e pelo capitão Ari Presser Belo, designados pelo ministro para comporem uma comissão especial com esse fim²⁴. Segundo o documento, os oficiais, os cadetes e os suboficiais, sargentos e praças teriam, respectivamente, oito, seis e quatro modelos distintos de uniformes para diferentes ocasiões²⁵. A imagem abaixo apresenta o croqui com alguns exemplos deles²⁶:

²⁴ Ver: “Ministério da Aeronáutica”. *Jornal Diário Carioca*, quarta-feira, 13 de junho de 1941. P. 6.

²⁵ Ver: “Os uniformes da Força Aérea Brasileira”. *Jornal Correio Paulistano*, São Paulo, terça-feira, 17 de junho de 1941. P. 5.

²⁶ Pela documentação presente no Fundo Salgado Filho, é possível saber que, alguns dias após a publicação do Decreto-Lei n°. 3.323, o ministro da Aeronáutica já negociava com a fábrica de tecidos de lã Aurora o fornecimento de matéria-prima para a confecção dos novos uniformes. Inclusive, o arquivo preservou algumas mostras de tecido enviadas para a aprovação. Ver: carta enviada pelo representante da



Fonte: LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda, 1975. P. 242.

Essa trajetória de desenvolvimento da navegação aérea brasileira nas décadas de 1930 e de 1940, apresentada aqui de forma sintética, será analisada neste trabalho não apenas do ponto de vista das ações governamentais, mas também da recepção dessas ações, bem como das reações a elas, por parte dos inúmeros atores que, de diferentes maneiras, estiveram direta ou indiretamente envolvidos: estudantes, aviadores, técnicos, jornalistas, intelectuais, militares, empresários, políticos e estrangeiros. Pretende-se examinar, portanto, como o avião se tornou peça-chave na construção de um projeto de país idealizado pelo governo Vargas.

Para isso, as reflexões que serão apresentadas ao longo desta tese foram elaboradas com base em um exaustivo, minucioso e diversificado levantamento de fontes. Sendo assim, esta pesquisa recorreu a uma quantidade significativa de documentos, muitos deles pouco ou mesmo nunca utilizados anteriormente em outros trabalhos acadêmicos. Entre o material reunido, encontram-se livros, cartilhas, jornais, revistas, cartas, pareceres, relatórios, telegramas, ofícios, diários, diplomas, catálogos,

Fábrica Aurora em 9 de junho de 1941 para o ministro da Aeronáutica. Fundo Salgado Filho, R0, caixa 1, pacote 1, doc. 15. Arquivo Nacional.

cartões-postais, projetos de lei, leis, decretos, decretos-leis, conferências, discursos, depoimentos, fotografias, hinos, músicas, filmes, pinturas, estátuas, exposições, concursos, cerimônias cívicas e maquetes. Esse *corpus* documental foi consultado principalmente nas seguintes instituições: Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC), da Fundação Getúlio Vargas; Arquivo Nacional (AN); Centro de Documentação da Aeronáutica (CENDOC); Biblioteca Nacional (BN); Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB); Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ); e Arquivo do Museu Histórico Nacional (AMHN).

No CPDOC, encontrou-se farta documentação referente à aviação e a assuntos correlatos, proveniente de vinte arquivos privados, muitos dos quais pertencentes a figuras que tiveram atuações políticas de relevo durante o período de 1930 a 1945, tais como ministros de Estado. Entre os mais utilizados nesta pesquisa, destacam-se os arquivos Getúlio Vargas, Gustavo Capanema, Eurico Dutra e Oswaldo Aranha. No fundo do ex-presidente, foi possível localizar cartas, fotografias, cartões-postais, relatórios, telegramas e livros do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP). No fundo do ex-ministro da Educação e Saúde, reuniram-se discursos, fotografias, projetos de lei, pareceres críticos e a chamada “Obra getuliana”, livro não publicado, e com diferentes versões, organizado por Gustavo Capanema para comemorar, em 1940, dez anos da chegada de Vargas ao poder. Nele, entre os capítulos previstos, havia um sobre a aviação e as transformações operadas nessa área, com destaque para a criação do Ministério da Aeronáutica e as ações empreendidas por ele. No fundo de Eurico Gaspar Dutra, ex-ministro da Guerra, consultou-se o seu diário, escrito quando era diretor da Aviação Militar. Já o fundo de Oswaldo Aranha, ex-ministro das Relações Exteriores, forneceu, sobretudo, fotos, cartas e discursos a respeito da doação e batismo de aeronaves oferecidas à Campanha Nacional de Aviação. Além disso, o CPDOC tem quase todos os números da revista *Cultura Política*, publicação do DIP voltada principalmente para adultos, com o objetivo de esclarecer à população os rumos das transformações políticas e sociais promovidas sob a égide do Estado e em curso no país, em setores como política, economia, artes e letras.

Por sua vez, no Arquivo Nacional, dois fundos mostraram-se importantes para esta pesquisa: o de Góis Monteiro, sobretudo devido ao seu diário pessoal; e o de Salgado Filho, por conter documentação relacionada diretamente às atividades administrativas do primeiro ministro da Aeronáutica. Os documentos depositados neste

último, datados de todo o período no qual seu detentor esteve à frente da Pasta (1941-1945), foram bastante úteis para a compreensão das ações empreendidas em prol da construção de uma mentalidade aeronáutica. No CENDOC, além de alguns livros sobre aviação produzidos pelo INCAER e por outras instituições, foi possível consultar, na Coleção Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley, álbuns formados por fotos, recortes de jornais e textos datilografados ligados à história da aviação brasileira, reunidos por esse militar ao longo da carreira.

Na Biblioteca Nacional, além do acesso a duas coleções da Seção de Manuscritos (Paulo Germano Hasslocher e Afrânio de Melo Franco), a hemeroteca foi fundamental para o resultado desta pesquisa, ao possibilitar o uso de trinta e três diferentes títulos de jornais, procedentes de vários estados do Brasil, principalmente do Rio de Janeiro. Tais periódicos, direcionados a um público mais amplo, permitiram a obtenção de informações sobre a repercussão das inúmeras ações do governo dirigidas ao setor aéreo, como, por exemplo, o jornal *A Manhã*, em sua coluna “Asas e motores”. Além disso, as Seções de Obras Gerais e de Publicações Seriadas contribuíram para a utilização de biografias, de revistas e de livros voltados a públicos-alvo específicos. Entre eles, produções dos órgãos de propaganda do governo (DNP e DIP) para crianças e jovens, como *Um passeio de quatro meninos espertos na exposição do Estado Novo e O Brasil tem asas*, e das instituições militares para aspirantes e oficiais da arma aérea e para civis interessados no tema, como as revistas *Esquadilha* e *Revista da Aviação Naval*. No IHGB, além da consulta à biblioteca e, conseqüentemente, a livros e a revistas publicados pelo DIP, verificaram-se também alguns fundos privados, como os de Hélio Viana, Paulo de Frontin e Roberto Macedo, os quais forneceram, sobretudo, documentos referentes a homenagens prestadas a Santos Dumont. Por fim, no AGCRJ e no AMHN, examinaram-se, respectivamente, a pintura *Despertar de Ícaro*, da Coleção Lucílio de Albuquerque, e um item de memorabilia sobre Santos Dumont.

Optou-se por interpretar esse conjunto de documentos reunido em diversos arquivos por meio da análise simultânea de duas dimensões desse projeto de construção de uma mentalidade aeronáutica: a institucional e a simbólica. O governo Vargas, como um todo, e o Estado Novo, em especial, foram um momento privilegiado da história do Brasil para o estabelecimento de instituições. A marca mais nítida disso, no que diz respeito ao processo de investimento na navegação aérea, foi a criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira. No entanto, para serem bem-sucedidas, essas

políticas institucionais não se fizeram sem o acompanhamento de políticas culturais. Por isso mesmo, tornaram-se dimensões simultâneas, de maneira que as novas instituições alcançariam legitimidade e seriam tanto mais fortes quanto mais aspectos simbólicos e culturais pudessem ser mobilizados e compartilhados com camadas amplas da população.

A partir desse direcionamento, alguns conceitos se mostraram fundamentais para embasar as problematizações e reflexões realizadas ao longo desta tese, concedendo mais vigor e fundamentação aos resultados apresentados. Um primeiro referencial teórico central é a noção de “projeto” (Gilberto Velho²⁷), utilizada para caracterizar a iniciativa planejada e de longo prazo do governo Vargas de construção de uma mentalidade aeronáutica. Além disso, para as questões examinadas nesta pesquisa, mostrou-se imprescindível trabalhar com a noção de “memória”, relacionando-a a outros conceitos-chave para o seu entendimento, como “esquecimento”, “silêncio” e “batalhas de memória” (Michael Pollak²⁸) “lugares de memória” (Pierre Nora²⁹), “gestão da memória” e “rito de recordação” (Fernando Catroga³⁰), “invenção das tradições” (Eric Hobsbawn³¹) e “usos políticos do passado” (François Hartog e Jacques Revel³²).

Ainda para refletir sobre essa relação entre o poder político e o poder simbólico, far-se-á uso de “sacralização da política” (Alcir Lenharo³³), “comunidades imaginadas” (Benedict Anderson³⁴) e “dádiva” e “reciprocidade” (Marcel Mauss³⁵). Esses conceitos, apresentados aqui sem tecer maiores detalhes a respeito de seus significados, serão trabalhados apropriadamente ao longo dos capítulos, quando se tornará possível colocá-los em diálogo com as fontes. O que há de comum entre todos eles, apesar da

²⁷ VELHO, Gilberto. *Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994. P. 101.

²⁸ POLLAK, Michael. “Memória, esquecimento, silêncio”. Revista *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 2, n° 3, 1989. Pp. 3-15.

²⁹ NORA, Pierre. “Entre memória e história: a problemática dos lugares”. In: *Projeto História*. São Paulo: PUC, n°. 10, dezembro de 1993. Pp. 7-28.

³⁰ CATROGA, Fernando. *O céu da memória: cemitério romântico e culto cívico dos mortos em Portugal (1756-1911)*. Coimbra: Minerva, 1999. P. 197; e CATROGA, Fernando. *Memória, História e Historiografia*. Coimbra: Quarteto, 2001. Pp. 25-31.

³¹ HOBBSAWN, Eric & RANGER, Terence (org.). *A invenção das tradições*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2008.

³² HARTOG, François; REVEL, Jacques (org.). *Les usages politiques du passé*. Paris: Éditions de L'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2001.

³³ LENHARO, Alcir. *Sacralização da Política*. 2ª ed. Campinas/SP: Papirus, 1986. P. 18.

³⁴ ANDERSON, Benedict R. *Comunidades imaginadas: reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

³⁵ MAUSS, Marcel. “Ensaio sobre a dádiva: forma e razão da troca nas sociedades arcaicas”. In: *Sociologia e Antropologia*. São Paulo: Cosacnaify, 2008. Pp. 183-314.

diversidade de autores, de teorias e de contextos nos quais foram produzidos, é a possibilidade de serem utilizados, cada qual à sua maneira, para a compreensão dos aspectos tanto simbólicos quanto institucionais presentes no desenvolvimento de uma mentalidade aeronáutica durante o governo Vargas.

Em relação à forma, além desta introdução e da conclusão, a presente tese encontra-se estruturada em quatro capítulos. No primeiro deles, intitulado “A construção de uma mentalidade aeronáutica no governo Vargas”, parte-se da constatação de que as décadas de 1930 e de 1940 foram marcadas por uma projeção mundial da navegação aérea. Defende-se que o governo Vargas, atento a essa ascensão da aviação, buscou estimular e difundir entre a população a formação do que ficou conhecido e foi divulgado na época como uma “mentalidade aeronáutica”. Tal expressão, empregada pelo próprio governo e também pelos jornais, dizia respeito à necessidade de generalização entre os brasileiros da importância do setor aéreo para o desenvolvimento do país. Apresentam-se as características dessa mentalidade aeronáutica e as inúmeras ações do regime político então vigente com o intuito de estruturá-la.

Nesse capítulo, o foco recai nas ações civis empregadas por Salgado Filho após assumir, em 1941, o recém-inaugurado Ministério da Aeronáutica, mostrando como elas eram voltadas à juventude brasileira e baseadas em metas que buscavam estimular o crescimento do número de pilotos, de técnicos e de aviões. Sobretudo a eclosão da Segunda Guerra Mundial estimulou nos dirigentes do Estado Novo a preocupação de se criar um “exército” de reserva aérea, constituído por civis aptos a pilotar e prontos para serem incorporados à aviação militar em caso de necessidade. Com esse intuito, foram incentivadas a doação de aeronaves para a Campanha Nacional de Aviação, a organização de competições e concursos de aerodelismo e a criação de aeroclubes, de escolas de aviação e de agremiações formadas por jovens em aprendizagem de voo.

No segundo capítulo, denominado “A aviação como estratégia de legitimação do Estado Novo”, demonstra-se de que forma as ações empreendidas pelo governo Vargas para reestruturar o setor aéreo no Brasil foram entendidas como fundamentais à própria legitimação e sustentação do regime instaurado com o uso da força. O investimento nessa área possibilitou, conforme avaliaram os integrantes da ditadura, tanto o fortalecimento do culto à imagem do presidente, que passou a ser reverenciado como o “amigo da aviação”, quanto o desenvolvimento das seguintes questões consideradas de

importância estrutural ao projeto constituído por esse grupo político: a unidade nacional, a defesa nacional, a modernidade, o progresso e a civilização.

No terceiro capítulo, “Por uma invenção das tradições aeronáuticas brasileiras: Santos Dumont e os pioneiros do ar”, defende-se que o Estado Novo, para melhor investir na construção de uma mentalidade aeronáutica, recorreu ao passado histórico, buscando nele elementos que pudessem comprovar a existência de uma tradição da navegação aérea no país. Nesse processo, algumas figuras brasileiras, consideradas precursoras da aviação mundial, foram mobilizadas e enaltecidas pelo regime, sendo Santos Dumont a principal delas. Nesse sentido, analisam-se inúmeras políticas culturais desenvolvidas pelo governo Vargas buscando construir esse inventor brasileiro como herói nacional. Dentre elas, a ereção de um monumento; a transformação em museus das casas onde ele morou; e a entrada em uma batalha de memória internacional travada contra os Estados Unidos, no intuito de proteger a interpretação que o considerava “Pai da Aviação”, em detrimento dos irmãos Wright.

Por fim, no quarto e último capítulo, “A construção da face militar da mentalidade aeronáutica e a invenção da Força Aérea Brasileira”, concentra-se a análise no desenvolvimento da aviação militar e no estímulo dado pelo governo Vargas a esse segmento. Primeiramente, examina-se a trajetória dos setores aéreos militar e naval, procurando identificar as suas características semelhantes e distintas. Em seguida, o foco recai sobre as mudanças ocorridas após a fusão das aviações da Marinha e do Exército e a criação da Força Aérea Brasileira (FAB). Com a Segunda Guerra Mundial e o protagonismo alcançado pelo avião como arma, o Ministério da Aeronáutica teve a missão de reestruturar a aviação de combate, a fim de manter a soberania do país. Almejando formar um grande número de aviadores e de mecânicos altamente qualificados e disciplinados, Salgado Filho investiu na formação de pilotos e de técnicos. Isso se tornou possível devido à criação da Escola de Aeronáutica e da Escola de Especialistas de Aeronáutica e ao desenvolvimento de uma indústria dedicada à aviação brasileira, sendo bons exemplos dela a Fábrica Nacional de Aviões e a Fábrica Nacional de Motores.

1º CAPÍTULO

A CONSTRUÇÃO DE UMA MENTALIDADE AERONÁUTICA NO GOVERNO VARGAS

O campo da aviação alcançou, durante os quinze anos nos quais Getúlio Vargas ocupou o principal cargo executivo da República, uma trajetória ascendente, impactada por alterações profundas e substanciais. Uma das características que mais marcaram o desenvolvimento processado no período, inclusive com o intuito de acelerá-lo, foi a elaboração de um projeto de Estado³⁶, voltado à construção daquilo que se convencionou chamar na época de uma mentalidade aeronáutica. Ela consistia na compreensão generalizada da importância fundamental para o Brasil da expansão da navegação aérea como meio de comunicação, de defesa e de progresso, a partir da qual seria despertado em toda a população o interesse pelo assunto, levando-a a agir em prol da causa. Essa mentalidade aeronáutica, tal qual uma moeda, apresentava duas faces. Nesse caso específico, uma civil e outra militar. A análise de seu percurso de elaboração permite dividi-lo em duas fases: origem (1930 a 1939) e auge (1940 a 1945).

1.1 – A gênese da mentalidade aeronáutica (1930-1939)

Embora o ápice do desenvolvimento da aviação, no período de 1930 a 1945, tenha se dado durante o Estado Novo, as primeiras medidas em benefício da área foram empregadas nos governos provisório e constitucional. Sem dúvida, as providências tomadas nesses momentos políticos, em certo sentido, abriram caminho para que se tornasse possível a criação do Ministério da Aeronáutica, em janeiro de 1941. Sendo assim, tanto as estruturas físicas quanto os planos simbólicos desenvolvidos pelos ministérios da Guerra, da Marinha e da Viação e Obras Públicas serviram de base às ações futuras de Salgado Filho, inclusive no que diz respeito aos métodos utilizados para viabilizar da melhor maneira a construção de uma mentalidade aeronáutica.

³⁶ A noção de projeto está sendo utilizada no sentido empregado por Gilberto Velho: “conduta organizada para atingir finalidades específicas”. Ver: VELHO, Gilberto. *Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994. P. 101.

1.1.1 – A atuação dos ministérios da Guerra, da Marinha e da Viação e Obras Públicas

Inúmeras ações voltadas ao incremento da aviação no Brasil foram desenvolvidas nos primeiros anos da chegada de Vargas ao poder. Entre as revistas e os livros produzidos pelo regime, alguns deles apresentaram exemplos de tais iniciativas. Durante o Estado Novo, a organização de uma das mais importantes dessas produções literárias ficou a cargo do ministro da Educação e Saúde. Com o intuito de celebrar em 1940 os dez anos do governo, ele organizou um livro ilustrado sobre as realizações empreendidas no período. Embora nunca tenha sido publicada, a prova tipográfica dessa obra encontra-se depositada no Arquivo Gustavo Capanema e permite o acesso a um discurso do regime sobre si mesmo. Com o passar do tempo, ainda que a data inicial estimada para ocorrer a publicação se afastasse cada vez mais, dados continuaram sendo acrescentados ao material até 1945, porque o ministro permanecia nutrindo a expectativa de publicá-lo em algum momento³⁷.

Para ter acesso às informações sobre as atividades empreendidas pelos ministérios e por outros órgãos do governo necessárias à organização da obra, a Pasta da Educação e Saúde solicitou-as a cada setor da administração pública. Depois de recebidas, passaram a ser revistas, reescritas e organizadas em capítulos. O Arquivo Gustavo Capanema preservou duas versões do capítulo reservado à Aeronáutica: uma prova tipográfica datada, dependendo da parte, de 31 de março e de 1º de abril de 1943 e a outra de 14 de setembro de 1945, cujos conteúdos narrativos são completamente diferentes³⁸. Na versão de 1945, houve a caracterização de três momentos bem distintos no desenvolvimento do setor aéreo do país: antes de 1930, após a chegada de Getúlio à presidência da República e depois da criação do Ministério da Aeronáutica. Esse material serviu de guia e junto a outras fontes, como o artigo “A aviação civil brasileira

³⁷ Toda a documentação a respeito da elaboração da “Obra getuliana”, composta por manuscritos e pelas versões preliminares e acabadas dos capítulos, encontra-se reunida em: Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 69 fot. 747 a 998 e rolo 70 fot. 1 a 976. FGV/CPDOC. Para uma análise do projeto editorial do livro, ver: LACERDA, Aline Lopes de. “Fotografia e propaganda política: Capanema e o projeto editorial *Obra getuliana*”. In: GOMES, Angela de Castro (org.). *Capanema: o ministro e seu ministério*. Rio de Janeiro: FGV, 2000. Pp. 103-139.

³⁸ O capítulo de 1943 situa-se no rolo 70, pasta XIII, fot. 344 a 356; e o de 1945, no rolo 70, pasta XIX, fot. 800/1 a 806/4. Em 1982, Simon Schwartzman, com base nessa documentação encontrada no Arquivo Gustavo Capanema, organizou um livro com a reprodução do conteúdo textual da “Obra getuliana”, ao selecionar para publicação, entre o material disponível, algumas versões dos capítulos. No caso da aviação, foi publicada, com cortes, apenas a variante de 1945. Ver: SCHWARTZMAN, Simon (org.). *Estado Novo, um Autorretrato*. Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1982.

no período de 1930-1940”³⁹, permitiu a realização de um panorama do campo nos dois primeiros momentos demarcados.

O tópico inicial do capítulo dedicado à Aeronáutica, intitulado “O que era a aviação brasileira em 1930”, anunciou aquilo que considerava ser o estado precário da navegação aérea nacional deixado pela Primeira República. Dos três setores que a conduziam, “a aviação militar, fundada em 1919, achava-se reduzida a uma Escola de Aviação no Campo dos Afonsos, desprovida de meios, embora controlada por uma Diretoria de Aviação Militar”⁴⁰. Por sua vez, a “aviação naval, iniciada em 1912, não passava de pequeno núcleo de pilotos, com poucos aviões”⁴¹. Já a “aviação civil limitava-se a dois aeroclubes de poucos recursos e possibilidades quase nulas. Aqui e ali, um ou outro piloto civil se aventurava a voar, lutando com obstáculos tremendos”⁴². Finalmente, “a aviação comercial, inaugurada em 1927, apenas começava a levantar-se”⁴³. Sendo assim, o objetivo da versão de 1945 da prova tipográfica do livro a respeito das realizações do governo Vargas era o de ressaltar os avanços alcançados no setor nos últimos 15 anos, os quais constituiriam “um dos esforços mais notáveis pelo progresso do país e talvez uma das maiores consagrações da obra criadora de uma Revolução”⁴⁴.

A primeira ação de Vargas em prol do desenvolvimento das aviações civil e comercial ocorreu já em 1931, quando foi criado o Departamento de Aeronáutica Civil, pelo Decreto n.º. 19.902, de 22 de abril de 1931, subordinado ao Ministério da Aviação e Obras Públicas. Em 1936, essa Pasta organizou uma publicação que continha o texto do decreto e uma explicação mais detalhada dos motivos pelos quais o governo resolveu fundar esse departamento. A principal motivação alegada para a criação foi a de que os novos objetivos que se apresentavam ao governo em matéria de aeronáutica comercial não poderiam mais ser alcançados com eficiência por nenhuma das repartições existentes no Ministério da Aviação e Obras Públicas. O momento exigia um novo órgão administrativo autônomo, capaz de atender às questões técnicas, jurídicas e

³⁹ Ver: NOBRE, Iolanda de Araújo. “A aviação civil brasileira no período de 1930-1940”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 2, abril. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 91-101.

⁴⁰ Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIX, fot. 800/3. FGV/CPDOC.

⁴¹ Idem.

⁴² Idem.

⁴³ Idem.

⁴⁴ Idem.

administrativas de feições inteiramente novas, que exigiam métodos e processos de trabalho diversos dos até então adotados na administração pública⁴⁵.

Segundo o livro de Capanema, o resultado advindo da publicação de tal decreto permitiu à aviação comercial deslanchar, tomando impulso considerável, conforme demonstrava o quadro estatístico elaborado para a obra:

ANO	PASSAGEIROS	BAGAGEM Kg	CORRESPONDÊNCIA Kg	CARGA Kg
1930	4.667	33.864	31.946	9.606
1931	5.102	46.618	47.908	21.916
1932	8.894	101.884	68.207	129.874
1933	12.750	145.074	75.057	112.755
1934	18.029	213.089	73.542	142.636
1935	25.592	325.102	79.652	161.720
1936	35.190	478.057	118.652	153.013
1937	61.874	795.998	149.138	235.024
1938	63.423	894.940	185.642	354.975
1939	70.724	999.894	202.520	446.138
1940	82.869	1.027.395	234.962	432.366

Fonte: Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIX, fot. 801/4. FGV/CPDOC.

Outras medidas que contribuíram para despertar o interesse geral sobre a aviação partiram da Comissão de Turismo Aéreo do Touring Clube do Brasil, composta por aviadores do Exército, da Marinha e civis. A mais importante delas foi a criação, em 1935, do Dia do Aviador e da “Semana da Asa”, para relembrar, uma vez por ano, o primeiro voo de Santos Dumont com o aeroplano 14 Bis, ocorrido em 23 de outubro de 1906, no campo de Bagatelle, em Paris. O presidente tornou oficiais tais celebrações no ano seguinte, por meio da Lei n.º. 218, de 4 de julho de 1936, a qual instituiu o Dia do Aviador, celebrado em 23 de outubro. Os poderes públicos providenciaram para que essa comemoração tivesse “sempre condigna celebração cívica, desportiva e cultural, esta especialmente escolar, e acentuando-se a iniciativa do notável brasileiro Santos Dumont, quanto à prioridade do voo em aparelho mais pesado do que o ar”⁴⁶.

Além disso, poucos meses após a instauração do Estado Novo, o governo outorgou, pelo Decreto-Lei n.º. 483, de 8 de junho de 1938, a criação do Código

⁴⁵ Ver: MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil: Decreto n. 19.902, de 22 de abril de 1931*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1936. Um exemplar encontra-se no arquivo privado de Napoleão de Alencastro Guimarães, no CPDOC/FGV, sob a seguinte classificação: NAG-3f.

⁴⁶ Ver: BRASIL. Lei n.º. 218, de 4 de julho de 1936. Institui o “Dia do Aviador”.

Brasileiro do Ar. Segundo artigo de Luiz Antonio da Costa Carvalho, professor da Faculdade Nacional de Direito da Universidade do Brasil, presente na revista *Cultura Política*, essa era uma iniciativa de inadiável necessidade nacional, mas que se encontrava sem solução na Câmara dos Deputados durante o governo constitucional de Getúlio. Após a instauração da ditadura e o fechamento do Congresso, o presidente teria aproveitado o ambiente para implantar imediatamente a legislação sobre a navegação aérea, considerada essencial para o desenvolvimento da área⁴⁷. A instituição do Código do Ar visava a dotar o país de uma lei capaz de regular eficientemente a aviação civil e comercial, de acordo com as mais recentes convenções e tendências do direito aéreo mundial. Essa nova legislação fixou a soberania do espaço aéreo nacional e criou o Conselho Nacional de Aeronáutica, para coordenar e incentivar as crescentes atividades na área. Segundo a “Obra getuliana”, ela “condensou o que de mais moderno e útil havia sobre Direito Aéreo, colocando o Brasil entre os países mais avançados, nesse particular”⁴⁸.

Ainda sobre a aviação civil, mas especificamente desportiva, o Decreto-Lei n.º 678, de 12 de setembro de 1938, aprovou o regulamento para a concessão de subvenções aos aeroclubes, clubes de planadores e escolas civis de aviação, com o intuito de facilitar aos pilotos civis a aquisição de aeronaves para o desenvolvimento de suas habilidades, bem como de reduzir, em favor dos alunos das escolas civis de aviação, o ônus de sua instrução. No mesmo ano, o Ministério da Viação e Obras Públicas, por meio do Departamento de Aeronáutica Civil, publicou o regulamento. Nele, ficou especificado que o Aeroclube do Brasil receberia 120:000\$000, em cotas trimestrais de 30:000\$ cada uma, a fim de auxiliá-lo na propaganda e na difusão da aeronáutica em todo o território nacional, por exemplo, por meio da edição de uma revista especializada mensal, e na manutenção de sua sede. Também ganharia a importância de 80:000\$000 para a realização da “Semana da Asa”, incluída a distribuição de prêmios aos vencedores das competições organizadas. Além disso, a qualquer aeroclube seria concedida uma subvenção para a compra de aviões, na base de 80% do preço, e as escolas civis de aviação obteriam redução de 50% do custo da hora

⁴⁷ Ver: CARVALHO, Luiz Antonio da Costa. “Transformações no campo do direito”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 10, dezembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 142. O artigo completo vai da página 136 a 142.

⁴⁸ Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIX, fot. 801/4. FGV/CPDOC.

de voo, mesma porcentagem destinada às escolas preparatórias de mecânicos para a aviação⁴⁹.

Somando-se a essa iniciativa, o Decreto-Lei n.º 1.683, de 14 de outubro de 1939, dispôs sobre a organização dos aeroclubes, reconhecendo-os como de utilidade pública. Segundo essa determinação legal, o Aeroclube do Brasil, com sede na capital Federal, sendo o único representante da aviação esportiva brasileira na Federação Aeronáutica Internacional, tornou-se o órgão representativo da aviação esportiva e de turismo no território nacional. De acordo com essa legislação, todos os aeroclubes do país passariam a ser filiados ao Aeroclube do Brasil, que coordenaria e orientaria as atividades deles. Cada aeroclube funcionaria como sociedade civil, com patrimônio próprio, vida e administração local. No entanto, o Aeroclube do Brasil, como órgão fiscalizador, poderia não apenas intervir em qualquer aeroclube filiado, assumindo a direção para normalizar seu funcionamento, por medidas de ordem administrativa, técnica ou econômica, mas também extingui-lo, promovendo a fundação de um novo.

Além disso, considerando o papel estratégico dos aeroclubes, uma vez que o desenvolvimento da aviação esportiva e de turismo estava ligada a grandes interesses da economia e da defesa nacional, o governo considerou fundamental participar da escolha do presidente do Aeroclube do Brasil. Sendo assim, segundo a nova lei, a direção dele caberia a um Conselho Diretor, constituído pelo presidente do clube, nomeado pelo presidente da República e por sete membros, sendo um representante do Ministério da Viação e Obras Públicas, um do Ministério da Guerra e um do Ministério da Marinha, dois representantes eleitos pela assembleia geral do Aeroclube do Brasil e dois pelos aeroclubes filiados. Por fim, o decreto também determinou a padronização na forma de identificar os aeroclubes, devendo cada um deles obrigatoriamente receber o nome da cidade na qual estavam localizados.

Por sua vez, o livro organizado pelo ministro da Educação e Saúde também reservou um espaço para descrever o desenvolvimento do setor aéreo das Forças Armadas, no tópico chamado “Reorganização da aviação militar”. Segundo o documento, no primeiro decênio do governo Vargas, em consequência da necessidade de encaminhar e preparar o Brasil para ser uma potência aérea, ocorreram duas

⁴⁹ Ver: MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Regulamento para a concessão de subvenções aos aeroclubes, clubes de planadores e escolas civis de aviação*. Rio de Janeiro: Serviço de Publicações do DAC, 1938. Um exemplar encontra-se no arquivo privado de Napoleão de Alencastro Guimarães, no CPDOC/FGV, sob a seguinte classificação: NAG-4f.

reorganizações da aviação militar, uma em 1933 e a outra em 1938. Na primeira, houve a criação de diversas unidades militares de aviação, a organização adequada do Serviço Técnico da Aviação e a fundação de vários outros departamentos e serviços imprescindíveis ao eficiente funcionamento da arma aérea. Após a instauração da ditadura, nova mudança: a Aviação Militar foi transformada em Aeronáutica do Exército⁵⁰.

Outra inovação do primeiro período, ampliada no segundo, foi o Correio Aéreo Militar, considerado o precursor das linhas aéreas comerciais, cuja criação foi autorizada e incentivada pelo governo. A primeira linha do Correio Aéreo Militar entrou em funcionamento em 1931⁵¹. Graças a esse serviço, inúmeras rotas foram abertas, “criando tentáculos poderosos e invisíveis para ligar todos os recantos do país, rápida e facilmente, ao governo central”⁵². Para que o esforço dos pilotos dedicados a essa atividade pudesse ser melhor avaliado, a “Obra getuliana” inseriu na prova tipográfica a tabela abaixo com os seguintes números estatísticos.

Ano	Linhas Aéreas Km	Horas de Voo	Quilômetros Percorridos	Correspondência
1931	1.740	472,30	54.888	340,045
1932	3.695	865,20	127.100	130,446
1933	7.000	1.776,15	251.505	3.834,132
1934	8.219	4.279,55	615.785	10.428,406
1935	10.280	5.714,15	925.020	18.365,877
1936	12.250	6.449,15	1.080.939	23.907,282
1937	13.878	8.197,10	1.663.409	44.900,266
1938	14.916	10.093,50	2.050.040	48.212,232
1939	19.709	10.759,35	1.316.340	55.163,911
1940	18.570	10.920,00	1.995.703	60.325,450

Fonte: Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIX, fot. 801/1. FGV/CPDOC.

Por fim, em relação à aviação naval, a data de 8 de maio de 1937 tinha uma significação importante. Nesse dia, iniciava-se, nas oficinas de aviação naval, na Ponta

⁵⁰ Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIX, fot. 801/1 e 801/2. FGV/CPDOC.

⁵¹ NOBRE, Iolanda de Araújo. “A aviação civil brasileira no período de 1930-1940”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 2, abril. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 96.

⁵² Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIX, fot. 801/1. FGV/CPDOC.

do Galeão, o serviço de construções aeronáuticas⁵³. Portanto, pode-se afirmar que todas essas determinações contribuíram para a construção, ainda que embrionariamente, de uma conscientização, na população, da importância de todos se envolverem de alguma maneira com os assuntos ligados à aviação. O melhor e mais bem acabado exemplo desse projeto inicial de propagação de uma mentalidade aeronáutica ocorreu no final de 1938 e início de 1939 e foi encabeçado pelo Exército, pela Marinha e pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, os órgãos detentores, naquele momento, do controle sobre a aviação militar e civil no Brasil. Nesse período, o governo montou na capital da República uma destacada mostra a respeito de suas realizações, na qual a navegação aérea ficou em evidência.

1.1.2 – A aviação brasileira em exibição: a Exposição Nacional do Estado Novo, de 1938

A primeira grande exposição elaborada pela ditadura varguista ocorreu no Rio de Janeiro, em dezembro de 1938, como parte das comemorações do primeiro aniversário do Estado Novo e dos oito anos da chegada de Getúlio ao poder. Portanto, a mostra buscava revelar ao público as realizações do regime em suas mais diversas áreas de atuação, contando, para isso, com a participação de todos os ministérios. Tendo a Pasta da Justiça, sob a direção de Francisco Campos, como principal organizadora, o evento apresentou comparativamente uma síntese dos avanços alcançados pela nova administração iniciada em 1930 e “aperfeiçoada” em 1937, ao demonstrar a evolução obtida entre o passado e o presente e as expectativas otimistas em relação ao futuro. Nesse sentido, o esforço de apresentar ao país o que ele fora, o que ele era e o que ele seria acabava por construir um entendimento de nação para o Brasil como uma “comunidade política imaginada”, valendo-se aqui do conceito de Benedict Anderson⁵⁴.

O jornal *A Batalha* resumiu bem o objetivo do governo, ao afirmar que a iniciativa deste tinha o intuito de permitir ao povo abranger o conjunto de obras e trabalhos realizados ou em construção, “significando a operosidade do governo no período de 1930 a 1938, de tal sorte que o percurso dos numerosos mostruários

⁵³ Ver: PEIXOTO, Silvio. “Potência Aeronáutica”. In: *Aspectos históricos do Estado Novo*. Rio de Janeiro: DIP, 1940. P. 27 e 28.

⁵⁴ ANDERSON, Benedict R. *Comunidades imaginadas: reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

apresentados nos pavilhões equivalerá a uma viagem de inspeção pelo país”⁵⁵. Para a execução do empreendimento, aproveitou-se a estrutura já montada na realização da XI Feira Internacional de Amostras do Rio de Janeiro⁵⁶, localizada no centro da cidade, na Ponta do Calabouço, região aterrada e reurbanizada na década de 1920 para acolher a Exposição Internacional Comemorativa do Centenário da Independência do Brasil. A responsabilidade direta pela efetivação do projeto coube ao chefe de gabinete do ministro da Justiça, Negrão de Lima⁵⁷. As fotos abaixo, extraídas do arquivo privado do ministro da Educação e Saúde, retratam uma visão da fachada da Exposição Nacional do Estado Novo:



Fonte: Arquivo Gustavo Capanema, GC foto 147/1 e 147/3. FGV/CPDOC.

Para se aproximar de um entendimento sobre o conteúdo da exposição, em geral, e a respeito do espaço reservado à aviação, em particular, uma fonte muito útil é a

⁵⁵ Ver: “A Exposição Nacional do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 8 de dezembro de 1938. P. 2.

⁵⁶ Iniciada em 12 de outubro e concluída no dia 20 do mesmo mês, a XI Feira Internacional de Amostras do Rio de Janeiro apresentou em mostruários os produtos das principais indústrias brasileiras e estrangeiras. Cada país da América e da Europa presente, além dos estados brasileiros, montou um pavilhão para expor seus itens. Ver: “Inaugura-se hoje a XI Feira Internacional de Amostras”. *Jornal Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 12 de outubro de 1938. P. 3; e “O encerramento da Feira de Amostras”. *Jornal O Radical*, Rio de Janeiro, domingo, 20 de novembro de 1938. P. 7.

⁵⁷ Francisco Negrão de Lima (1901-1981), nascido em Minas Gerais, foi advogado, formado pela Faculdade de Direito de Belo Horizonte, e jornalista. Na política, atuou como deputado federal por Minas Gerais, de 1933 a 1937. Com o golpe de 1937 e a implementação do Estado Novo, foi nomeado chefe de gabinete do ministério presidido por Francisco Campos. Ver: *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – DHBB*, CPDOC-FGV, verbete LIMA, Negrão de.

publicação *Exposição Nacional do Estado Novo*⁵⁸. Espécie de catálogo detalhado produzido pelo DNP, tal documento, juntamente com os jornais editados na época, permitem uma compreensão do projeto de Brasil que estava em discussão e do lugar da navegação aérea nele. Primeiramente, é preciso esclarecer o tipo de público esperado no evento. Com o intuito de divulgar o máximo possível as transformações pelas quais o país vinha passando nos últimos oito anos, os organizadores almejavam alcançar a população em geral, habitante das cidades ou dos campos, com destaque para o povo: “a exposição colocou ao alcance do homem da rua a síntese de um período de realizações e de esforços”⁵⁹.

Justamente por esse motivo, todo um esforço foi empregado de modo a facilitar o deslocamento dos interessados em prestigiar o evento, tornando mais acessível a vinda à capital. Nesse sentido, foram obtidas excepcionais reduções nos preços das passagens das estradas de ferro. Na Central do Brasil e na Leopoldina Railway o abatimento foi de 50% no valor da tarifa. Por sua vez, no que diz respeito ao transporte marítimo, a companhia de navegação Lloyd Brasileiro diminuiu em 30% o valor de cada viagem em um dos navios da frota. Ainda, também contribuindo nesse esforço de atrair os brasileiros, o Sindicato dos Proprietários de Hotéis e Pensões fez uma redução na tabela de cobrança das diárias⁶⁰. Todos os descontos seriam mantidos durante o funcionamento da exposição. Na mesma lógica, a data de 28 de dezembro foi dedicada ao Exército. A chamada “tarde militar” da exposição apresentou um programa de atrações especiais a cargo das autoridades das forças armadas, incluindo competições esportivas entre unidades da guarnição e o desfile de carros de combate. Com o intuito de apresentar também aos militares as realizações do governo na área de atuação deles, nesse dia todos eles tiveram livre ingresso ao evento, extensivo às suas famílias, bastando comparecerem fardados à mostra⁶¹.

Além disso, devido ao público-alvo, os curadores tiveram o cuidado de montar os *stands* com informações dispostas de maneira simples, autoexplicativas, e com uma linguagem acessível a qualquer pessoa, de modo a se fazer inteligível mesmo aos visitantes com pouca educação formal. Para alcançar tal objetivo, foram utilizados

⁵⁸ *Exposição Nacional do Estado Novo*. Rio de Janeiro: DNP, 1939.

⁵⁹ *Idem*. P. 1.

⁶⁰ Ver: “A Exposição Nacional do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 8 de dezembro de 1938. P. 2.

⁶¹ Ver: “Na Exposição Nacional do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, terça-feira, 27 de dezembro de 1938. P. 3.

numerosos mapas, gráficos, estatísticas, fotografias, maquetes, trabalhos em alto-relevo e quadros demonstrativos, elementos dispostos “de forma a proporcionar aos visitantes toda a facilidade na observação e compreensão da evolução e progresso do país”⁶². Essa dupla estratégia de atração do público, baseada em facilitação do deslocamento—fácil entendimento, parece ter alcançado o resultado esperado, já que mais de 40.000 pessoas visitaram a exposição apenas nos dois primeiros dias⁶³.

Apesar do número expressivo, o governo nutria a intenção de que o conteúdo da exposição chegasse à maior quantidade possível de cidadãos e, para isso, contou com o alcance proporcionado por uma poderosa ferramenta: o rádio. O programa *Hora do Brasil* fez “uma rápida interpretação da Exposição Nacional do Estado Novo para a nova geração, demonstrando o sentido criador do Estado, como resultante da juventude das suas forças”⁶⁴. Da mesma forma, na passagem de 1938 para 1939, o presidente dirigiu ao povo uma saudação e votos de felicidade e de prosperidade através do microfone do Departamento Nacional de Propaganda instalado no recinto da Exposição Nacional do Estado Novo, uma tradição iniciada no findar de 1937, de falar aos brasileiros, via rádio, na primeira hora de cada ano.

Aproveitando o momento no qual as famílias estavam reunidas, Vargas convidou-as para prestigiarem o evento, acabando por revelar o entendimento oficial esperado de quem comparecesse a ele. Isso permitiu, mesmo aos que não pudessem vir ao Rio de Janeiro, ter uma noção do que estava acontecendo. Para ele, o exame da mostra de atividades governamentais demonstrava como os problemas básicos da vida brasileira, sem distinção de regiões ou de preferências políticas, foram atacados de frente, resultando:

o incremento da expansão dos núcleos industriais e agrários; a criação de novas fontes de riqueza e a melhoria dos seus processos de exploração e controle; o reajustamento da circulação e distribuição das utilidades, visando ampliar os mercados internos; as medidas destinadas a elevar o nível da vida das populações; o amparo financeiro às classes produtoras; a assistência econômica ao trabalhador, através das instituições de previdência social, o salário justo, a habitação própria e a garantia dos seus direitos; a ampliação dos centros de formação técnica e de cultura física e intelectual; o cuidado pela higiene pública e o saneamento rural, possibilitando a utilização remunerativa de grandes faixas de gleba abandonadas ou sacrificadas pelas perturbações climáticas; o repúdio sistemático às ideologias extremistas e aos

⁶² Ver: “A Exposição do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 25 de novembro de 1938. P. 6.

⁶³ Ver: “Exposição Nacional do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, terça-feira, 13 de dezembro de 1938. P. 3.

⁶⁴ Ver: “Uma visita à Exposição do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 16 de dezembro de 1938. P. 6.

seus adeptos convictos ou estipendiados; o combate a todos os agentes de dissolução ou enfraquecimento das energias nacionais, pelo reforço das tradições e sentimentos de brasilidade, e proibição de funcionarem, no país, qualquer organizações com atividades desnacionalizadoras ou ligadas a interesses políticos estrangeiros; enfim, a preparação da defesa interna e externa, pelo reaparelhamento das nossas gloriosas forças armadas e a simultânea educação das gerações novas, inculcando-lhes no espírito o culto da Pátria, a fé nos seus destinos e o ânimo viril para fazê-la forte e respeitada⁶⁵.

A Exposição Nacional do Estado Novo foi inaugurada pelo presidente em 10 de dezembro, às 16h. Recebido por todos os ministros de Estado e por altas autoridades civis e militares à porta do recinto da Feira de Amostras, a primeira ação inaugural de Vargas foi a de acender, sob salva de palmas, uma bola luminosa de grande efeito ornamental, colocada na avenida principal do recinto. Construída pelo Ministério da Marinha, exprimia a renovação advinda de um novo regime, símbolo de orientação, de guia e de vigilância. Em outras palavras, a iluminação de tal farol representava os novos rumos alcançados pelo Brasil com a chegada de Getúlio ao poder, transformações que tão bem seriam demonstradas no interior da mostra⁶⁶. A foto abaixo registra o momento no qual o chefe de Estado acendeu o farol da exposição.



Fonte: Jornal *A Batalha*, Rio de Janeiro, domingo, 11 de dezembro de 1938. P. 1.

⁶⁵ Ver: “As palavras do presidente”. In: *Exposição Nacional do Estado Novo*. Rio de Janeiro: DNP, 1939. O discurso foi inserido no verso da primeira capa da publicação.

⁶⁶ Ver: “A Exposição Nacional do Estado Novo”. Jornal *A Batalha*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 8 de dezembro de 1938. P. 2; e “O que é o Brasil Novo construído pelo Presidente Vargas”. Jornal *A Batalha*, Rio de Janeiro, domingo, 11 de dezembro de 1938. P. 1.

Nenhuma área de atuação do governo ficou de fora, de maneira que todos os ministérios possuíam seus próprios Pavilhões (da Viação e Obras Públicas, da Guerra, da Marinha, da Educação e Saúde, do Exterior, da Justiça, do Trabalho, da Fazenda e da Agricultura), assim como outros órgãos da administração possuíam seus próprios *stands* (Departamento Nacional de Propaganda, Prefeitura, Instituto do Álcool e Açúcar e Comissariado do Brasil na Feira de Nova York e do Departamento Nacional do Café). Além desses, um assunto de grande preocupação do governo ganhou um pavilhão próprio, recebendo materiais ilustrativos fornecidos por quase todos os ministérios: a Exposição Anticomunista⁶⁷. A revista *Exposição Nacional do Estado Novo* dedicou um espaço significativo para detalhar todas as informações que o integravam, apresentando através de farta ilustração com fotografias e quadros comparativos dados pormenorizados da evolução do comunismo no mundo e no Brasil, descrevendo esses movimentos em tom depreciativo e alertando para o perigo dos subversivos integrantes deles, inimigos da pátria brasileira⁶⁸.

O presidente caminhou por todos os pavilhões, verificou as informações disponíveis sobre os progressos obtidos nas esferas econômica, comercial, industrial, financeira, política, educacional, social e de defesa e examinou os dados sobre as áreas mais diversas, como as obras públicas realizadas em diversos pontos do território, com a construção de fábricas, edifícios, estradas, rodovias, pontes, açudes, destilarias e portos. Às 19h, após minuciosa inspeção aos ambientes da exposição, o presidente retirou-se, enquanto fogos de artifício eram queimados para homenageá-lo⁶⁹. Na foto abaixo, o ministro da Educação e Saúde mostra a Vargas e aos demais convidados uma maquete.

⁶⁷ Para uma análise geral da exposição e detalhada do Pavilhão Anticomunista, ver: NEGRÃO, João Henrique Botteri. *Selvagens e incendiários: o discurso anticomunista do governo Vargas e as imagens da guerra civil espanhola*. São Paulo: Associação Editorial Humanitas/Fapesp, 2005.

⁶⁸ Para o espaço reservado à Exposição Anticomunista, ver: *Exposição Nacional do Estado Novo*. Rio de Janeiro: DNP, 1939. Pp. 67-96.

⁶⁹ Ver: “O que é o Brasil Novo construído pelo Presidente Vargas”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, domingo, 11 de dezembro de 1938. P. 1.



Fonte: Arquivo Gustavo Capanema, GC foto 146/2. FGV/CPDOC.

A Exposição Nacional do Estado Novo logo alcançou destaque, tornando-se sucesso de crítica e de público. Por essa razão, a data de encerramento, marcada para 31 de dezembro, foi prorrogada. O Ministério da Justiça, devido ao êxito evidente do evento, organizou um novo programa de atividades que teve início em 1º de janeiro de 1939 e foi finalizado no dia 22 do mesmo mês⁷⁰. Sem dúvida, muito do interesse do público pela mostra se deveu às diversas atrações paralelas à exibição dos feitos do governo Vargas, como queima diária de fogos de artifício, lutas de boxe e grandes concertos musicais⁷¹. Além disso, vários concursos movimentaram o público, atraindo publicidade e mais pessoas ao evento, como o de bandas de música militares⁷² e “Qual o melhor cantor e qual a melhor cantora de rádio?”⁷³.

⁷⁰ Ver: “Será prorrogada a Exposição Nacional do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, domingo, 25 de dezembro de 1938. P. 8.

⁷¹ Ver: “A Exposição do Estado Novo está obtendo o maior êxito”. *Jornal O Imparcial*, Rio de Janeiro, domingo, 18 de dezembro de 1938. P. 3 e 16. Claramente, atrações especiais contribuíam para um aumento considerável, no dia de sua exibição, da venda de entradas para a exposição. Por exemplo, o jornal *A Batalha* chegou a essa constatação ao indicar um aumento significativo, comparado aos dias anteriores, na compra de ingressos para 6 de janeiro de 1939, justamente por nessa ocasião ter sido realizado um espetáculo pugilístico ao ar livre, no qual, em um ringue montado, ocorreu uma luta preliminar entre amadores e, em seguida, três entre profissionais. Ver: “Exposição Nacional do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 6 de janeiro de 1939. P. 6.

⁷² Sob a regência do maestro Heitor Villa-Lobos, bandas percorreram em desfile todo o recinto da exposição. Depois, no Auditório, foram cantados pelo conjunto coral do Corpo de Bombeiros, acompanhado pelas bandas, os hinos da Independência, da Bandeira, Nacional e Samba-Canção Brasileiro. Irradiadas do próprio recinto da exposição pelo programa *Hora do Brasil*, a cada execução dessas peças da música cívica e popular brasileira foram feitas breves alocações interpretativas do sentido

Tais concursos tinham o mérito de tornar os expectadores atuantes no evento. O mais importante e concorrido deles foi “Qual a música popular brasileira, samba e marcha, de maior sucesso no momento?”, ocorrido no dia 29 de dezembro, durante a “Festa da Música Popular Brasileira”, no qual, após a apresentação de artistas como Carmen Miranda, Sylvio Caldas, Orlando Silva, Francisco Alves e Donga, o público foi convidado a depositar em urnas espalhadas por diferentes pontos da exposição o cupom preenchido com o nome da música que mais lhe agradou⁷⁴. Enfim, houve uma movimentação cultural intensa ao longo do período de duração do evento, vista inclusive no último dia da mostra, quando se promoveu para o encerramento uma festa de danças típicas brasileiras, juntamente com o desfile de escolas de samba⁷⁵. Portanto, a Exposição Nacional do Estado Novo, conforme observado por Hermano Vianna, contribuiu também para reforçar o interesse oficial pelo samba e estimular a sua propagação por todo o território do país. O elogio à mestiçagem e às expressões culturais “tipicamente” brasileiras contribuiu para que o samba alcançasse posição de música símbolo da identidade nacional⁷⁶.

Esse panorama geral sobre o funcionamento da Exposição Nacional do Estado Novo ajuda a demonstrar a importância do evento para os planos do governo de promover um autorretrato da nação. A análise do conteúdo dessa mostra revela a preocupação do regime em utilizar aquele espaço como vitrine para o projeto que

histórico e emocional a que cada uma correspondia. Ver: “Exposição Nacional do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 21 de dezembro de 1938. P. 3.

⁷³ O concurso ocorreu no penúltimo dia da exposição, 21 de janeiro. Os cupons de votação podiam ser adquiridos na redação do jornal *O Globo*, nas sedes da Rádio Cruzeiro do Sul, da Rádio Clube e da Rádio Mayrink Veiga ou nas bilheterias dos teatros São José e João Caetano e da própria exposição. No Auditório da mostra, às 21h, houve a exibição dos principais artistas do “broadcasting” carioca, quando então o público julgou quem seriam os melhores cantor e cantora da cidade. Ver: “Exposição Nacional do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, sábado, 21 de janeiro de 1939. P. 3.

⁷⁴ Ver: “Desfile sonoro da alma brasileira”. *Jornal O Imparcial*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 22 de dezembro de 1938. P. 13; e “O povo carioca vai escolher as mais belas músicas da cidade”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 22 de dezembro de 1938. P. 4. A entrega dos prêmios aos autores das músicas populares classificadas em 1º e 2º lugares foi realizada no dia 14 de janeiro. O diretor do DNP, Lourival Fontes, ofereceu um “cocktail” aos artistas e jornalistas participantes da “Festa da Música Popular Brasileira”. Na ocasião, foram entregues dois contos e quinhentos aos autores da marcha e do samba que tiraram o primeiro prêmio, respectivamente, *Florisbella* (Antonio Nassara e Frazão) e *Meu consolo é você* (Nassara e Roberto Martins). Em segundo lugar, foram premiados a marcha *Jardineira* e o samba *Desengano*, cabendo a seus autores o prêmio de um conto e quinhentos mil réis. Ver: “Proporcionando ao povo voos gratuitos”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, domingo, 8 de janeiro de 1939. P. 2; e “‘Florisbella’ e ‘Meu consolo é você’”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, sábado, 7 de janeiro de 1939. P. 6.

⁷⁵ Ver: *O encerramento da Exposição do Estado Novo*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1939. Arquivo Gustavo Capanema. Classificação: GC-54f. FGV/CPDOC.

⁷⁶ VIANNA, Hermano. *O mistério do samba*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar/Ed. UFRJ, 2002. P. 126 e 127.

começava a se desenhar de estímulo ao desenvolvimento de uma mentalidade aeronáutica. Projeto esse inicialmente conduzido pelos órgãos que então detinham o controle sobre a navegação aérea brasileira, o Exército, a Marinha e o Ministério da Viação e Obras Públicas, e posteriormente assumido e intensificado pelo Ministério da Aeronáutica. Justamente nos pavilhões dessas duas Forças Armadas e do Ministério da Viação e Obras Públicas apareceram as informações das ações do governo na área da aviação. A publicação *Exposição Nacional do Estado Novo* e matérias publicadas no jornal *A Batalha* permitem conhecer e sintetizar o conteúdo neles exposto.

No pavilhão do Ministério da Viação e Obras Públicas, destacou-se o mostruário do Departamento de Aeronáutica Civil. Nele, foram apresentados dados do progresso até então alcançado: regulamentação da aeronáutica, em 1931; abertura de algumas dezenas de campos de aterrissagem pelo território nacional; inauguração dos aeroportos Bartolomeu de Gusmão, em 1936, e Santos Dumont, em 1938; e início da construção da fábrica de aviões de Lagoa Santa, em Minas Gerais. A publicação do DNP e as matérias de jornal trazem ainda, extraídas da exposição, informações que de maneira bem clara demonstravam os avanços alcançados no setor após a ascensão de Vargas ao poder, através da comparação estatística entre os anos compreendidos no período de 1930 a 1938. A extensão das linhas que, em 1931, era de 16.374 quilômetros elevou-se em 1937 a 68.472 quilômetros. Por sua vez, o serviço aéreo brasileiro, em 1930, cobriu o percurso de 1.707.977 quilômetros, enquanto esse percurso chegou a 6.112.658 quilômetros em 1938. Já o número de passageiros transportados era apenas de 4.667 em 1930, sendo de 61.874 nos onze primeiros meses de 1938⁷⁷.

Portanto, a utilização de dados técnicos tinha a intenção de servir como prova absoluta e incontestável da eficiência da nova administração federal. As imagens abaixo, extraídas do catálogo, são bons exemplos dessa estratégia. A primeira delas apresenta como o crescimento do correio aéreo permitiu que a quantidade de cargas transportadas (malas postais, bagagens e mercadorias) aumentasse de 65.419 para 1.180.160 quilos. Por sua vez, a segunda imagem demonstra que, em oito anos, o Brasil teria passado de 31 campos de aviação e aeroportos para 435.

⁷⁷ Ver: “Uma visita à Exposição do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 16 de dezembro de 1938. P. 6; e *Exposição Nacional do Estado Novo*. Rio de Janeiro: DNP, 1939. P. 16 e 17.



Fonte: *Exposição Nacional do Estado Novo*. Rio de Janeiro: DNP, 1939. P. 34 e 35.

No pavilhão da Marinha, era possível observar a planta da Base de Aviação Naval, bem como fotografias da nova oficina, na Ilha do Governador, e dos novos hangares. Além disso, mostruários apresentaram hélices construídas com madeira do Brasil. Também foram expostos na mostra alguns tipos de aparelhos aéreos, como um avião-escola, construídos com matéria-prima nacional, nas oficinas navais⁷⁸. Na foto abaixo, o avião bimotor de bombardeio, situado na parte central do pavilhão, o décimo já concluído de uma série em construção na Marinha.

⁷⁸ “O que é o Brasil Novo construído pelo Presidente Vargas”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, domingo, 11 de dezembro de 1938. P. 1; e *Exposição Nacional do Estado Novo*. Rio de Janeiro: DNP, 1939. P. 43 e 44.



Fonte: *Exposição Nacional do Estado Novo*. Rio de Janeiro: DNP, 1939. P. 22 e 23.

Por sua vez, no pavilhão do Ministério da Guerra, na parte da aviação militar, foi montado um *stand* da Aeronáutica do Exército. Nele, figuravam os aviões tipo Muniz 9, de treinamento, fabricados na Ilha do Vianna, sob a direção do Serviço Técnico da Aviação Militar. Todo o material nacional de fabricação de aviões estava exposto, bem como os aviões de bombardeio e uma maquete da projetada Fábrica de Aviões na Ilha do Engenho⁷⁹. Além de todas essas informações presentes nas salas da Exposição Nacional do Estado Novo, outras atrações visavam a inserir o avião no cotidiano da população. A mais recorrente delas foram os desfiles aéreos sobre o recinto da exposição, como o realizado em 17 de dezembro de 1938, às 16h, seguido de demonstrações acrobáticas, nas quais tomaram parte pilotos militares⁸⁰. Elas se repetiram no dia 27 do mesmo mês, quando esquadrilhas de Caça do 1º Regimento de Aviação realizaram acrobacias em conjunto e individuais, sobrevoando o espaço aéreo do evento⁸¹.

Esse embrião de uma mentalidade aeronáutica que começava a ser estimulada e desenvolvida teve um de seus pontos altos nas chamadas “Tardes de Aviação”, iniciadas no dia 7 de janeiro. Nelas, o público, mediante sorteio, adquiria bilhetes que concediam

⁷⁹ “O que é o Brasil Novo construído pelo Presidente Vargas”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, domingo, 11 de dezembro de 1938. P. 1.

⁸⁰ Ver: “Exposição Nacional do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, sábado, 17 de dezembro de 1938. P. 6.

⁸¹ Ver: “O Dia do Exército na Exposição do Estado Novo”. *Jornal O Imparcial*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 28 de dezembro de 1938. P. 13; e “Na Exposição Nacional do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, terça-feira, 27 de dezembro de 1938. P. 3.

um passeio aéreo de 15 minutos sobre o Distrito Federal. Os voos para esse fim foram efetuados pelas companhias aéreas Panair e Vasp, empresas que, contribuindo para a iniciativa, puseram à disposição do governo dois de seus melhores aparelhos. A Panair utilizou nesses voos um hidroavião, tipo Commodore. A determinação era a de, durante uma hora e meia, transportar ao todo 56 pessoas, em quatro decolagens, com 14 lugares disponíveis em cada uma. Já a Vasp, no mesmo período de tempo, utilizando um avião tipo Junker 53, transportou no total 68 passageiros, em quatro decolagens, cada uma com 17 lugares reservados aos premiados⁸².

O procedimento adotado pelo público para ter a oportunidade de realizar esses passeios era o seguinte: depois de entrar na exposição, o visitante recebia um bilhete numerado adquirido ou no pavilhão Anticomunista ou em um dos pavilhões dos Ministérios da Viação e Obras Públicas, Educação e Saúde e Agricultura. A cada bilhete distribuído, outro, com o mesmo número, era depositado nas urnas colocadas em cada um daqueles ambientes, de forma a deixar tudo preparado para o sorteio⁸³. Tendo a decolagem dos aviões sido marcada para começar entre 16 e 18 horas, a definição dos vencedores teve início impreterivelmente às 15 horas e meia. Chegado o momento, os diretores da Aeronáutica convidaram os jornalistas presentes, inclusive os representantes da Agência Nacional, para retirarem da urna os bilhetes. Dos 124 escolhidos, em um total de dez mil pessoas que participaram da exposição naquele dia, o primeiro premiado foi o visitante de nome Protásio Araripe, possuidor do bilhete de número 96⁸⁴.

Divulgados os ganhadores, estes se dirigiram imediatamente ao Aeroporto Santos Dumont, onde seriam encaminhados ao avião respectivo. O jornal *A Batalha* acompanhou o embarque das primeiras 17 pessoas sorteadas para voarem no aparelho “Cidade do Rio de Janeiro”, da Vasp, destacando a grande ansiedade presente nelas. Para todos se certificarem da idoneidade do concurso, o periódico divulgou o nome completo dos primeiros passageiros⁸⁵. Dado o interesse significativo despertado pela “Tarde de Aviação”, a festa foi repetida no dia 8, de modo que todos que visitassem a exposição teriam a probabilidade de fazer inteiramente de graça um voo de 15 minutos

⁸² Ver: “Exposição Nacional do Estado Novo”. Jornal *A Batalha*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 6 de janeiro de 1939. P. 6.

⁸³ Idem.

⁸⁴ Ver: “Proporcionando ao povo voos gratuitos”. Jornal *A Batalha*, Rio de Janeiro, domingo, 8 de janeiro de 1939. P. 2.

⁸⁵ Idem.

sobre a Bahia de Guanabara⁸⁶, e no dia 14, ocasião na qual os sorteios foram efetuados nos pavilhões da Marinha e da Guerra⁸⁷. Na foto abaixo, é possível ver um número de sorteados do dia 7, quando se preparavam para subir no avião:



Fonte: *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 8 de janeiro de 1939. P. 3.

Apesar de incluir os adultos, todo o projeto de construção de uma mentalidade aeronáutica tinha nos jovens o público-alvo. Nesse sentido, o Ministério da Justiça, organizador principal da Exposição Nacional do Estado Novo, aproveitou o evento para fortalecê-la. Daí o interesse de que as famílias levassem os filhos pequenos para prestigiar a mostra. Estimulando isso, foi armada uma tela nas dependências do evento, formando um cinema ao ar livre⁸⁸, bem como houve a organização de uma corrida de carros entre as crianças presentes com sorteio de um automóvel a gasolina⁸⁹. Além disso, negociou-se para que o Parque Shanghai, uma das principais atrações da XI Feira Internacional de Amostras do Rio de Janeiro, mantivesse-se montado também durante o evento a respeito das realizações do Estado Novo. No desejo de colaborar para o sucesso do evento e para o aumento do público infantil, a empresa de diversões resolveu

⁸⁶ Idem.

⁸⁷ Ver: “Exposição Nacional do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 11 de janeiro de 1939. P. 2.

⁸⁸ Ver: “A Exposição do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 25 de novembro de 1938. P. 6.

⁸⁹ Ver: “Na Exposição Nacional do Estado Novo”. *Jornal A Batalha*, Rio de Janeiro, terça-feira, 27 de dezembro de 1938. P. 3.

estabelecer preços populares, reduzindo o valor cobrado para a entrada em seus principais aparelhos, como montanha russa, polvo e Palácio das Gargalhadas⁹⁰.

Ainda no interior dessas ações da Pasta da Justiça, de divulgação para as crianças das realizações do governo, inclusive no que diz respeito à navegação aérea, o Departamento Nacional de Propaganda, órgão submetido àquele ministério, publicou *Um passeio de quatro meninos espertos na Exposição do Estado Novo*. O livro conta a estória de uma professora, Maria de Lourdes, que, diante de uma pergunta curiosa de seu aluno João (“– Dona Maria, esse Brasil Novo de que estão falando é algum outro Brasil mais moço que descobriram agora?”⁹¹), resolve levá-lo, juntamente com os demais colegas de turma, Antônio, Gustavo e André, no dia seguinte, a uma atividade extraclasse: “– Para responder bem direitinho à pergunta de Joãozinho, não teremos aula amanhã, porque vamos fazer um bonito passeio. Vamos ver o Brasil Novo, na Exposição Nacional do Estado Novo, na Feira de Amostras”⁹². E assim, ao longo da publicação, o leitor acompanha minuciosamente o percurso do grupo por quase todos os pavilhões do evento, com a explicação em detalhes de dados sobre a natureza do material exposto.

Dessa forma, o livro, conforme indicado pelo jornal *Gazeta de Notícias*, ao ser distribuído entre as escolas brasileiras, destinava-se “a ilustrar amplamente os nossos jovens patrícios sobre tudo que foi exposto ao público durante a realização daquela grande mostra do trabalho nacional”⁹³. Enfim, a publicação em questão, voltada às crianças e utilizando uma linguagem apropriada ao público-alvo, almejou cumprir a mesma função atribuída ao catálogo *Exposição Nacional do Estado Novo* para os adultos. Embora tal peça literária apresente a visita do grupo a vários pavilhões da exposição, o foco aqui será dado às citações a respeito da navegação aérea e de como elas contribuíram no estímulo à formação de uma mentalidade aeronáutica.

A aviação é um dos temas de destaque no livro, havendo referências à sua importância inclusive na capa, onde é possível notar um avião sobrevoando o céu enquanto a professora caminha com seus alunos em direção à exposição. Com isso, é pertinente afirmar que a arte da capa já tinha a intenção de antecipar um dos principais

⁹⁰ Ver: “O Parque Shanghai e a Exposição Nacional do Estado Novo”. Jornal *A Batalha*, Rio de Janeiro, domingo, 11 de dezembro de 1938. P. 3.

⁹¹ *Um passeio de quatro meninos espertos na Exposição do Estado Novo*. Rio de Janeiro: DNP, 1939. P. 3.

⁹² *Idem*. P. 4.

⁹³ Ver: “Um passeio de quatro meninos espertos na Exposição do Estado Novo”. Jornal *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, domingo, 2 de julho de 1939. P. 8.

argumentos presentes no interior da obra: a chegada de Vargas ao poder estava tornando comum a visualização de aparelhos brasileiros, porque produzidos em solo nacional, sobrevoando o espaço aéreo do país.



Logo que chegou ao local de exibição, Dona Maria levou seus alunos ao pavilhão do Ministério da Viação, localizado quase à entrada, ao lado esquerdo. Lá tratou de explicar-lhes a importância do avião para um país tão grande como o Brasil e, por isso, necessitado de viagens mais rápidas. Deu como exemplo o caso de um cearense que, naquele ano, 1939, podia ir do seu estado ao Rio Grande do Sul em dois dias apenas. Tudo isso graças aos avanços alcançados em 8 anos, quando o presidente cuidou com carinho do desenvolvimento da aviação, dotando o país de muitos aviões e de bons pilotos, tanto civis quanto militares. Para não restar dúvidas às crianças, acrescentou:

Hoje, Joãozinho, um comerciante de Manaus que tem um negócio importante a resolver em Corumbá, no Estado de Mato Grosso, faz essa viagem numa ligeireza maravilhosa. Antes dos aeroportos ele levaria meses, navegando em canoas, vagorosamente, contra a correnteza dos rios, atravessando florestas cheias de perigos e doenças e, no final de contas, passando por tantas coisas, não seria de admirar que ele pegasse uma febre e acabasse morrendo. Com os aviões e com o aeroporto a coisa mudou por completo. Ele entra num avião em Manaus e poucas horas depois desce em Corumbá. Resolve com calma o

seu negócio e se ainda tiver um tempinho de sobra ainda poderá dar um pulinho no Rio e ver como vão as modas⁹⁴.

Em seguida, a professora pediu aos alunos que olhassem para um quadro disposto na exposição, indicativo de dados estatísticos (entre eles, número de carga e de pessoas transportadas). Os mesmos dados constam, como visto, também no catálogo do DNP. No entanto, diferentemente deste, o texto voltado aos jovens procurou tornar o assunto mais simples. Por exemplo, quando apresenta os dados somados da extensão de todos os voos realizados (1930 – 1.707.977 Km e 1937 – 6.112.658 Km), tem a preocupação de, na sequência, dar a mesma informação, com outras palavras, buscando a compreensão dos leitores mirins. Dessa forma, em seguida, Dona Maria esclareceu a todos o significado daquele dado ao dizer que, enquanto em 1930 os voos realizados representavam 78 voltas ao redor do Brasil, em 1937 esse número chegou a 155 voltas, mas não ao redor do Brasil e sim do mundo⁹⁵.

Há também inúmeros elogios aos esforços do presidente, que, dentre tantas ações, instituiu o Dia do Aviador e a “Semana da Aviação”. Depois de descrever várias demonstrações do entusiasmo de Getúlio Vargas pelo setor aéreo, Dona Maria conclui que o que acabou de dizer não está escrito na mostra porque está gravada no coração e na gratidão de todos os brasileiros. Inclusive, ela diz aos alunos que, por tudo o que fez e faz, o presidente podia ser considerado o “criador da aviação brasileira”⁹⁶. Depois do culto à personalidade, uma marca desse tipo de publicação, o foco da parte final da visita do grupo ao pavilhão da Viação e Obras Públicas recaiu sobre a importância da produção autônoma de aviões. Continuando a conversa com os meninos, a professora explicou a necessidade não só de dar asas ao Brasil, mas asas brasileiras:

Precisando muito de aviões, o Brasil precisava fabricá-los, para não continuar comprando-os ao estrangeiro. Era preciso que aprendêssemos a fabricar os nossos aviões, com materiais e operários nossos. Amanhã, por um motivo qualquer, não poderíamos mais comprá-los no estrangeiro e como iríamos nos arranjar se não sabíamos ou não podíamos fabricá-los?

Isso não acontecerá mais, porque o Presidente vai mandar construir uma grande fábrica de aviões em Lagoa Santa e já está tomando providências para instalar uma segunda fábrica, esta de motores. Dentro de pouco tempo, dessas duas fábricas, meus amiguinhos, para orgulho e alegria nossos, sairão para os céus do Brasil, mensageiras de riquezas e de paz, as asas poderosas e os pilotos serenos e decididos do Brasil Novo!⁹⁷.

⁹⁴ *Um passeio de quatro meninos espertos na Exposição do Estado Novo*. Rio de Janeiro: DNP, 1939. P. 13.

⁹⁵ *Idem*. P. 11 e 12.

⁹⁶ *Idem*. P. 14 e 15.

⁹⁷ *Idem*. P. 15 e 16.

Depois de passar pelos pavilhões do Ministério da Agricultura e Anticomunista, o grupo escolar chega ao Pavilhão do Ministério da Guerra, localizado perto da entrada do Parque de Diversões, aonde Dona Maria prometeu levar os garotos assim que se encerrasse o passeio. A professora lembrou os discentes que no primeiro pavilhão visitado eles só haviam visto as realizações da aviação civil e comercial e que naquele momento passariam a conhecer o que se faz na aviação militar. O livro voltou a destacar nesse ponto a questão do esforço necessário para o Brasil produzir os próprios aviões. A educadora logo tratou de mostrar-lhes o primeiro aparelho aéreo construído no Brasil, pedindo que o olhassem com orgulho e alegria, pois atestaria a inteligência e a força de vontade do brasileiro, voando tão bem quanto qualquer avião construído em outro país⁹⁸.

Em seguida, pediu que observassem outro, de treinamento, também construído no país por operários brasileiros. Curioso, João perguntou se este também era bom, ao que Dona Maria respondeu positivamente, tendo saído muito melhor do que o primeiro, foi vencedor no circuito aéreo do Distrito Federal de 1939 contra aviões estrangeiros que perderam para o do Brasil. Depois, todos olharam atentamente peças em exibição produzidas em solo nacional e utilizadas nos aviões, como leme de direção, cadeira para o aviador e chapa de alumínio ainda não trabalhada. Do outro lado, Dona Maria apontou ainda madeiras do Amazonas, também empregadas na fabricação dos aparelhos aéreos⁹⁹.

Por fim, os protagonistas da estória chegam ao pavilhão do Ministério da Marinha. Da mesma maneira, a publicação reforça a importância de a esquadra do país ser construída no Brasil e lembra que, apesar de o governo ter encomendado navios no estrangeiro, eram poucos, sendo a maior parte feita pelos operários brasileiros. Nada diferente do setor aéreo naval. A professora pede aos garotos para observarem um avião cor de prata com motor preto exposto no local e, em seguida, afirma:

– Pois em um ano, a Marinha construiu 40 desses aviões (...). A primeira série de vinte começou a ser feita a 20 de Novembro de 1936. E os nossos operários começaram a trabalhar, na ponta do Galeão, na Ilha do Governador, sob a direção de técnicos estrangeiros. Dentro de pouco tempo, os técnicos estrangeiros não tinham mais nada que fazer, os nossos inteligentes operários estavam trabalhando sozinhos, sem precisarem de direção e de conselhos a todo instante. Quando o primeiro avião ficou pronto, foi uma verdadeira festa. Todo mundo ficou alegre e tocaram logo a construir os outros. E assim fizeram num ano quarenta aviões bonitos e bons como este, muitos dos quais

⁹⁸ Idem. P. 62 e 63.

⁹⁹ Idem. P. 63 e 64.

às vezes vemos voando sobre a cidade e nem sabemos que foram feitos por nós.

Para este ano de 1938, os operários prometeram construir quinze, isto é, três por mês. Prometeram e cumpriram. De dez em dez dias ficava pronto um avião, ao mesmo tempo que se formavam pilotos para dirigi-los!

– Dona Maria, estou gostando disso!

– Você e todos os brasileiros que são brasileiros de verdade. O Brasil precisa de aviões, mas de aviões brasileiros e da Marinha e do Exército estão saindo os nossos aviões¹⁰⁰.

1.2 – O ápice da mentalidade aeronáutica (1940-1945)

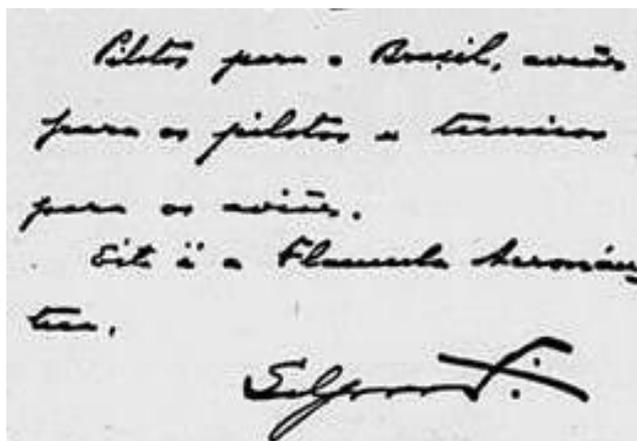
O crescente e decisivo papel evidenciado pelo uso da arma aérea durante a Segunda Guerra Mundial, tanto para a defesa quanto para o ataque, fortaleceu no Brasil, conforme já informado, a decisão de unificar em apenas um órgão todos os setores de aviação existentes no país. As discussões sobre essa questão, que se arrastavam desde a década de 1930, tiveram um ponto final em 1940, quando finalmente Getúlio Vargas tomou a decisão de criar o Ministério da Aeronáutica, fundado em 20 de janeiro de 1941. Sem dúvida, para essa determinação do presidente, foram decisivas as notícias a respeito do papel preponderante da aviação militar que a guerra em curso começava a apresentar. De acordo com elas, estariam preparadas para os tempos modernos apenas as nações possuidoras do maior número dos melhores aviões, dirigidos pelos pilotos mais preparados.

No Brasil, o principal problema identificado pelo governo na forma como o setor aéreo havia sido conduzido até o primeiro mês de 1941 estava assentado na dispersão dos esforços decorrentes da existência de três ministérios autônomos à frente das aviações militar, naval e civil. A unidade de direção, proporcionada pela unificação de todos os órgãos em torno do Ministério da Aeronáutica, fazia dele o lançador de novas sementes a frutificarem e fortalecerem ainda mais a consciência da população por tudo o que se relacionava à aviação. Em suma, a Pasta recém-fundada teria o papel tanto de coroar a obra já realizada no decênio 1930-1940 quanto de consolidar e de ampliar o esforço de criação de uma mentalidade aeronáutica iniciado dispersamente pelos ministérios da Guerra, da Marinha e da Viação e Obras Públicas. Para evidenciar a centralização das diretrizes na área, Salgado Filho divulgou, no mesmo dia em que a Pasta havia sido criada, o conjunto de metas estabelecidas para dar novo impulso ao

¹⁰⁰ Idem. P. 69 e 70.

campo, como a ampliação do número de escolas de pilotagem, de aeroclubes, de pilotos, de aviões e de rotas do Correio Aéreo¹⁰¹.

Apesar de todas essas expectativas anunciadas pelo ministro, foi em outubro, durante a “Semana da Asa” de 1941, que ele resumiu na seguinte máxima a meta traçada pelo Ministério da Aeronáutica para estimular e desenvolver na população uma mentalidade aeronáutica: “Pilotos para o Brasil, aviões para os pilotos e técnicos para os aviões. Esta é a flâmula aeronáutica”. A coluna “Asas e Motores” do jornal *A Manhã*, repercutindo a chegada dos festejos da aviação daquele ano, fez questão de apresentar aos leitores o original dessa que chamou de “frase-programa”, escrita de próprio punho pelo ministro no dia em que a “Semana da Asa” havia sido iniciada:



Pilotos para o Brasil, aviões
para os pilotos e técnicos
para os aviões.
Esta é a flâmula aeronáutica.
Salgado Filho.

Fonte: Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 19 de outubro de 1941. P. 13.

Sem dúvida, existia um forte componente simbólico presente na decisão do ministro de divulgar essa expressão exatamente na então primeira comemoração do Dia do Aviador a contar com a participação e a organização do novo ministério. Inclusive, ela também foi inserida com destaque na programação oficial do evento, impressa para ser distribuída aos participantes. Assim, na principal celebração da aviação nacional, essa publicação revelou o que chamou de uma “síntese inteligente de um programa eficiente”¹⁰², que serviu de norte às ações da Pasta, tanto no campo civil quanto militar, ao longo dos anos nos quais Salgado Filho esteve à frente dela. Em outras palavras, a estratégia do Ministério da Aeronáutica para intensificar a construção de uma

¹⁰¹ Ver: “Imperativo da defesa nacional”. Jornal *O Imparcial*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 22 de janeiro de 1941. P. 1 e 2.

¹⁰² Um exemplar da programação da “Semana da Asa” de 1941 pode ser encontrado em: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 13, doc. 25. Arquivo Nacional.

mentalidade aeronáutica conduzida embrionariamente quase uma década antes passava a estar baseada na seguinte tríade: pilotos, aviões e técnicos. Dispondo de recursos públicos e particulares, materiais e simbólicos, o objetivo principal perseguido passou a ser o de dotar o Brasil de uma quantidade significativa de aviadores treinados e competentes, de aeronaves de treinamento para formá-los e de profissionais capazes de projetar e de fazer a manutenção das máquinas aéreas.

Para alcançá-lo, o governo julgou ser necessário construir uma mentalidade aeronáutica, investindo em suas faces civil e militar, consideradas interdependentes pelo Ministério da Aeronáutica. Sendo assim, agia sobre elas como um conjunto, de modo que o fortalecimento de uma deveria, conseqüentemente, resultar no fortalecimento da outra. Ainda que isso ocorresse nas duas direções, a preocupação principal de Salgado Filho era a de que a face civil impactasse positivamente a face militar, como bem demonstram as medidas implantadas por ele para engrandecer a força aérea investindo no desejo de os jovens desde cedo entrarem em contato com o universo da aviação. Portanto, devido a essa interdependência, a compartimentalização da mentalidade aeronáutica em duas faces está sendo proposta e empregada aqui apenas para efeito analítico, de modo a facilitar a compreensão de suas características distintivas. Nesse sentido, as conseqüências da aplicação da frase-síntese das metas estabelecidas por Salgado Filho vão ser examinadas, em um primeiro momento, acompanhando o desenvolvimento da tríade pilotos, aviões e técnicos na face civil e, em um capítulo posterior, esses mesmos três elementos serão observados na face militar.

1.2.1 – As ações de Salgado Filho na construção da face civil de uma mentalidade aeronáutica: pilotos para o Brasil

Ao chegar ao cargo recém-criado de ministro da Aeronáutica, Salgado Filho apresentou como uma de suas principais ações a obtenção de um número expressivo de pilotos militares disciplinados e altamente qualificados a aplicar os conhecimentos técnicos e práticos adquiridos na Escola de Aeronáutica, instituição que passou a centralizar a formação de oficiais aviadores, após o fim das Escolas de Aviação Militar e Naval. No entanto, devido à complexidade envolvida na preparação de pilotos militares capacitados, o governo passou a investir também no estímulo à instrução para

o voo de jovens civis, de modo que as noções básicas do universo da pilotagem pudessem ser estimuladas na população desde a tenra idade.

O Brasil precisava constituir, em curto tempo, uma eficiente reserva aérea militar, ou seja, um número crescente de aviadores ao qual se pudesse recorrer a qualquer hora, em bem da defesa nacional. O próprio Salgado Filho anunciou essa necessidade momentos depois de sua nomeação para o Ministério da Aeronáutica, quando, em 20 de janeiro de 1941, concedeu entrevista a um repórter da Agência Nacional, cuja matéria produzida como resultado do encontro foi distribuída por esse órgão governamental, de modo a ser veiculada nos principais jornais do Brasil. Na conversa, o ministro recém-empossado traçou o seu programa à frente da nova Pasta e informou ter algumas prioridades, dentre as quais deu destaque à seguinte:

Uma das minhas maiores preocupações será, sem dúvida, a de dotar o Brasil do maior número de pilotos. Criando em todos os Estados e municípios escolas de pilotagem, com uma instrução racionalizada, em cursos à altura de todas as bolsas, poderemos, no fim de um prazo curto, ter milhares de jovens aviadores. Os aeroclubes, que até agora mereceram do presidente um grande carinho, além dos 100 aviões já mandados construir por S. Excia. terão, também, um aparelhamento moderno e de acordo com as suas necessidades. Campos de pouso serão espalhados por todo o país, assim como será coberto o solo com um sistema de comunicações de telegrafia para controle do serviço¹⁰³.

Portanto, a intensificação do interesse de Salgado Filho por tudo o que dizia respeito à aviação voltou-se à juventude como público-alvo. O estímulo à formação de uma mentalidade aeronáutica nas crianças e nos jovens encontrou nos aeroclubes e nas escolas de aviação civil lugares privilegiados para o enraizamento dos valores formadores dela. Por isso, o governo tratou logo de investir de várias maneiras nessas instituições, principalmente com a utilização de recursos públicos usados para promover o barateamento dos cursos de pilotagem.

1.2.1.1– Aeroclubes e Escolas de Aviação Civil: células-base para a formação aérea da nação

¹⁰³ Ver: “Trabalho, ação e patriotismo”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, terça-feira, 21 de janeiro de 1941. P. 3. Esse trecho da entrevista ganhou destaque em matérias publicadas nos dois primeiros números da revista *Cultura Política*, repercutindo a criação do Ministério da Aeronáutica. Ver: “Panorama da atividade governamental”. *Revista Cultura Política*, ano I, num. 1, março. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 209-211; e NOBRE, Iolanda de Araújo. “A aviação civil brasileira no período de 1930-1940”. *Revista Cultura Política*, ano I, num. 2, abril. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 91-101.

Para facilitar a constituição de uma reserva aérea de pilotos, o Ministério da Aeronáutica, desde agosto de 1941, investiu na concessão de subvenções aos aeroclubes e às escolas de aviação civil. Sendo assim, o Estado Novo ficou responsável pelo pagamento total ou parcial do custo das horas de voo nessas instituições. Segundo a determinação governamental, todo jovem brasileiro, desde que moral e intelectualmente apto, poderia ser contemplado com o auxílio. Caso fosse universitário, receberia de graça um curso de pilotagem; já se tivesse diploma de curso secundário, ser-lhe-ia concedido abatimento de 50% no valor do custo da instrução¹⁰⁴. Em fevereiro de 1942, Getúlio Vargas aprovou o regulamento das subvenções, posteriormente publicado pelo Decreto n.º. 11.278, de 8 de janeiro de 1943¹⁰⁵. Para ser concedida a ajuda monetária, os aeroclubes ou escolas civis precisavam manter um ou mais cursos de formação de pilotos. E o candidato ao curso de aviador, para gozar dos benefícios decorrentes da subvenção, deveria satisfazer as seguintes condições: ser brasileiro nato, ter mais de 17 anos de idade, ter sido julgado apto em inspeção de saúde e apresentar atestado de bons antecedentes expedido pela autoridade policial da jurisdição onde residir¹⁰⁶.

Além dessa medida, o desembargador e corregedor da Justiça do Distrito Federal Edgar Costa propôs a criação de uma campanha em favor da formação de um Fundo Nacional de Gasolina, lançada em 15 de maio de 1941. Promovida em associação pelo Ministério da Aeronáutica, Aeroclube do Brasil e aeroclubes estaduais, nela se esperava que as pessoas doassem uma certa quantia em dinheiro voltada a permitir o treinamento dos jovens incapazes de arcar com os custos¹⁰⁷. Sendo assim, o fundo seria administrado para garantir que qualquer cidadão pobre vocacionado a ser aviador não fosse privado de seguir a carreira por falta de recursos. Por meio dele, o futuro piloto recebia bônus que eram trocados por gasolina em qualquer escola civil onde ocorresse a inscrição para a sua aprendizagem¹⁰⁸. Todos esses amparos do governo procuravam diminuir as dificuldades presentes em outros tempos, quando os poucos aeroclubes existentes estavam disponíveis apenas às classes privilegiadas.

¹⁰⁴ Ver: “Por uma grande reserva aérea”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 9 de agosto de 1941. P. 13.

¹⁰⁵ Ver: “Crônica do Brasil na guerra (de agosto de 1942 a agosto de 1943). *Revista Cultura Política*, ano III, num. 31, 22 de agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1943. Edição Extraordinária O Brasil na Guerra. P. 41 e 42.

¹⁰⁶ Ver: BRASIL. Decreto n.º. 11.278, de 8 de janeiro de 1943. Aprova o Regulamento para concessão de Subvenção aos Aeroclubes e Escolas de Aviação Civil.

¹⁰⁷ Ver: “Pela criação do ‘Fundo Nacional de Gasolina’”. *Jornal O Jornal*, Rio de Janeiro, terça-feira, 29 de abril de 1941. P. 1.

¹⁰⁸ Ver: “No Brasil tratam de oferecer ao Estado uma grande frota aérea”. *Revista Dos Jornais*, ano I, n. 5, outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 53 e 54.

Essas ações acabaram estimulando a multiplicação de aeroclubes pelo país, filiados ao Aeroclube do Brasil. Em novembro de 1941, eram 94, espalhados pelo território nacional da seguinte maneira: em primeiro lugar, São Paulo, com 23; em segundo, Rio Grande do Sul, com 19; em terceiro, Minas Gerais, com 15; em quarto, Paraná e Santa Catarina, com 4 cada um; e em quinto, Mato Grosso, Paraíba e Estado do Rio, com 2 cada um. Os demais estados e o Território do Acre só possuíam um aeroclube cada¹⁰⁹. Em 1943, esses números cresceram significativamente, demonstrando como a política de estímulo ao desenvolvimento de uma mentalidade aeronáutica vinha atingindo seu objetivo. Até 30 de novembro o número de aeroclubes chegou a 202: São Paulo (78), Minas Gerais (39), Rio Grande do Sul (25), Rio de Janeiro (9), Paraná (9), Santa Catarina (7), Goiás (6), Bahia (5), Mato Grosso (5), Rio Grande do Norte (3), Espírito Santo (3), Amazonas (2), Maranhão (2), Piauí (2), Ceará (2), Pará (1), Pernambuco (1), Alagoas (1), Sergipe (1) e Território do Acre (1)¹¹⁰.

Após um ano da criação do Ministério da Aeronáutica, a revista *Cultura Política* publicou uma matéria que fazia um balanço dos avanços alcançados pelo governo na área da aviação desde a chegada de Vargas ao poder. A publicação informou que em 1930 o Brasil possuía 145 pilotos brevetados pelo Aeroclube do Brasil, “cifra demasiadamente ridícula para uma nação que tinha uma população superior a 40.000.000 de habitantes”¹¹¹. Já no início de 1942 o cenário seria outro, tendo o Aeroclube do Brasil brevetado até aquele momento 1.100 pilotos civis. Em tom conclusivo, apresentou um dos resultados mais evidentes: “hoje, de todos os recantos da Pátria, os moços alçam voo para os céus. São os pilotos civis, reservas da Força Aérea Brasileira”¹¹². Tudo isso graças principalmente à importância dos aeroclubes, já que eles seriam:

como raízes que mergulham nas camadas mais íntimas da nacionalidade, a fim de ir buscar a seiva que alimenta o tronco da grande árvore da nossa aviação. Da mesma forma como, no momento do perigo, compete ao militar a defesa da Pátria, ao aeroclube incumbe plasmar no povo a mentalidade propícia ao desenvolvimento aeronáutico, recrutando pilotos que, num momento dado, possam reforçar com êxito os quadros da primeira linha. A aviação civil é a base: ela estimula a formação de aviadores, de mecânicos, promove a construção de aeroportos e leva à aquisição de aviões. Tudo isso

¹⁰⁹ Ver: “Depois do Primeiro Campeonato Nacional de Aeromodelismo considerações de ordem técnica”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 4 de novembro de 1941. P. 13.

¹¹⁰ Ver: SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. Pp. 279-284.

¹¹¹ Ver: “O primeiro aniversário da instalação do Ministério da Aeronáutica”. *Revista Cultura Política*, ano II, num. 13, março. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 214.

¹¹² *Idem*.

depois frutifica. Os aeroclubes se reproduzem, aumentam, linhas comerciais se estabelecem na esteira dos campos que eles constroem e passam a encurtar as distâncias.

E o ministro Salgado Filho jamais deixou de comparecer às festas promovidas pelos aeroclubes, festas que são realizadas do Amazonas ao Rio Grande do Sul.

A presença do ministro da Aeronáutica às reuniões aviatórias serve de incentivo à mocidade que sonha com a vida ao ar. E o seu sonho é realizado, porque o Governo Federal, por uma série de decretos, pôs a aviação ao alcance de todos os brasileiros¹¹³.

De fato, o ministro da Aeronáutica passou a encarar as constantes viagens de norte a sul do Brasil, inaugurando pistas de pouso, aeroclubes e entregando brevês aos novos pilotos esportivos, como mais uma das funções requeridas por seu cargo¹¹⁴. Não apenas ele, mas Vargas também visitava com certa regularidade os aeroclubes, principalmente nas cerimônias de entrega de brevês aos pilotos recém-formados, ocorridas geralmente durante a “Semana da Asa”. Por exemplo, na primeira celebração do Dia do Aviador ocorrida após a criação do Ministério da Aeronáutica, de 1941, o presidente fez a entrega de brevês aos novos monitores e alunos do Aeroclube do Brasil, que haviam concluído naquele ano o curso de pilotagem, pronunciando palavras de encorajamento à carreira pela qual optaram¹¹⁵.

Uma das concessões de diploma de aviador mais aguardadas nessa cerimônia, do ponto de vista simbólico, foi concedida à jovem Hellyett Siqueira Walker. O curioso episódio de como ela conseguiu tornar-se aviadora parecia tão representativo da mentalidade aeronáutica que se queria incorporada em todos que acabou servindo de exemplo e propaganda do governo. Tudo começou quando o caso dela ganhou repercussão na imprensa brasileira, com a publicação, a partir de 27 de novembro de 1940, de matérias em diferentes jornais. A estudante de 18 anos, pertencente a uma família conceituada do Ceará, nutria um desejo muito forte de se tornar aviadora, mas encontrou a resistência do pai, engenheiro das obras do Porto de Fortaleza, que se

¹¹³ Idem. P. 215.

¹¹⁴ O contato direto de Salgado Filho com os aeroclubes foi tão recorrente no período que o detentor da Pasta da Aeronáutica recebeu deles diversas denominações honoríficas de reconhecimento pelas ações em prol do desenvolvimento da aviação desportiva. No Fundo Salgado Filho, é possível encontrar vários diplomas relacionados a essa questão, concedendo-lhe os títulos, entre outros, de presidente honorário do Clube Mineiro de Planadores (1941), sócio benemérito do Aeroclube de São Paulo (1941), sócio benemérito do Aeroclube do Maranhão (1943) e sócio grande benemérito de todos os aeroclubes do Brasil (1943). Ver: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 46, pasta 5, doc. 15; e caixa 64, doc. 5, 7 e 8. Arquivo Nacional.

¹¹⁵ Ver: “A Semana da Asa”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano II, n.º. 22, 31 de outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 24. O artigo completo compreende as páginas 24 e 25; e “A Semana da Asa”. Jornal *O Imparcial*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 23 de outubro de 1941. P. 5.

negara a dar-lhe o consentimento. Um dia ela informou que fugiria de casa para realizar seu sonho, caso o progenitor não voltasse atrás na decisão. No entanto, ele manteve-se irredutível, não acreditando na concretização da ameaça¹¹⁶.

No dia 27, Hellyett cumpriu a promessa e escapuliu de casa em direção ao Rio de Janeiro, com o intuito de entrar em uma escola de aviação. Embarcou em um navio que saía de Fortaleza com destino à capital da República, adquirindo a passagem por intermédio de terceiros. Para não ser reconhecida, convenceu um dos cabeleireiros da cidade a cortar seus cabelos e vestiu roupas masculinas pertencentes aos irmãos, conseguindo fazer-se passar, junto às autoridades de bordo, por “Heitor da Silva”. Chamou atenção do comissário da embarcação a pouca idade que aparentava ter, já que não era permitido a menores viajarem sem o acompanhamento de um adulto. Indagada a respeito disso, Hellyett alegou não ter quem se responsabilizasse por ela, uma vez que seria órfão de pai e mãe e tentaria a vida no Rio. Comovido, o funcionário da embarcação deixou que ficasse e, mais tarde, já com o navio em movimento, contou o caso ao comandante, dizendo que tomaria as providências necessárias para cuidar da situação do garoto quando chegasse ao destino¹¹⁷.

Tudo parecia estar dando certo, até que, depois de um dia de viagem, o passageiro Pedro Cidrim apareceu na terceira classe acompanhado de funcionários de bordo, todos muito curiosos e preocupados, procurando por “Heitor”, que se encontrava deitado em sua rede. Cidrim havia recebido um cabograma (telegrama expedido por cabo submarino) urgente de seu amigo Raul Walker, pai de Hellyett. Este, sabendo da presença dele no navio, avisou-o da fuga e pediu que identificasse a bordo a sua filha, uma vez que recebera informações de que ela havia embarcado no “Duque de Caxias”. Cumprindo o pedido, ao olhar para “Heitor”, com um pouco de esforço, reconheceu nele a filha do amigo. Não tendo mais como sustentar a farsa, a menina confessou a sua verdadeira identidade. Após o susto, Raul Walker concordou que a filha investisse em seu sonho e, por determinação dele, ela foi transferida para a primeira classe¹¹⁸.

A história chamou bastante atenção da imprensa, tanto que um representante do jornal *A Noite*, para conversar com Hellyett, embarcou no navio assim que a embarcação atracou no Rio, produzindo uma matéria publicada em 28 de novembro. Ela

¹¹⁶ Ver: “Só voltará à casa com o ‘brevet’!”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 28 de novembro de 1940. P. 1 e 3.

¹¹⁷ Idem.

¹¹⁸ Idem.

contou toda a história francamente, demonstrando estar determinada e informou que, por sempre ter se interessado pelos assuntos aeronáuticos, iria falar com o presidente da República certa de ser compreendida por ele. Disse, ainda, que não pretendia voltar tão cedo para casa, só o faria quando pudesse conduzir na carteira o brevê com o seu nome. O jornal, ao abordar o episódio, informou que só conhecia o caso de moças fugirem para se casar e que Hellyett abria corajosamente uma exceção¹¹⁹. Getúlio Vargas logo percebeu que a atitude da jovem afinava-se perfeitamente com o projeto em andamento por seu governo e, portanto, doou-lhe um curso gratuito de pilotagem no Aeroclub do Brasil.

Quase um ano depois, Hellyett havia concluído a instrução de voo e estava prestes a receber o brevê durante a “Semana da Asa”. O jornal *A Manhã*, lembrando-se do sucesso causado pela história, aproveitou o momento em que o sonho dela estava prestes a se tornar realidade para conversar com a “aviadora mirim” e fazer uma matéria. Segundo a reportagem, a jovem teria realizado o curso com brilhantismo e passado nos exames finais. Naquele momento, além de receber das mãos do presidente o brevê, concorreria na prova de aviação “Cruzeiro do Sul”, realizada nas comemorações pelo Dia do Aviador. Ela aproveitou a entrevista para comunicar que o seu voo seria em honra do presidente¹²⁰. Finalmente, em 23 de outubro, em Manguinhos, a jovem obteve o diploma de aviadora e, no dia seguinte, ficou em segundo lugar nas provas femininas “Cruzeiro do Sul”¹²¹. Nas fotos abaixo, Ellyett aparece, na esquerda, vestida de menino a bordo do navio que a trouxe para o Rio em 1940 e, na direita, na visita que fez à redação do jornal *A Manhã* quando estava prestes a obter o brevê.

¹¹⁹ Idem.

¹²⁰ Ver: “Uma palestra com a ‘aviadora mirim’”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 19 de outubro de 1941. P. 13.

¹²¹ Ver: “Entrega de ‘brevets’ pelo presidente da República”. Jornal *O Jornal*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 22 de outubro de 1941. P. 3; e “Prova ‘Cruzeiro do Sul’”. Jornal *Diário de Pernambuco*, Pernambuco, sábado, 25 de outubro de 1941. P. 9.



Fonte: Foto da esquerda: Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 27 de novembro de 1940. P. 3. Foto da direita: Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 19 de outubro de 1941. P. 13.

O Departamento de Imprensa e Propaganda procurou colaborar com a iniciativa de estímulo à mentalidade aeronáutica então em voga, por meio principalmente de duas de suas políticas culturais. A primeira foi através dos Cine jornais Brasileiros, documentários em curta-metragem de exibição obrigatória em todas as salas de cinema do país. Essa espécie de crônica da vida política nacional por meio cinematográfico antecedia o filme para o qual o público pagou o ingresso. Os cine jornais abordavam em um único volume vários assuntos e, ao longo do Estado Novo, a Divisão de Cinema e Teatro do DIP veiculou por meio deles informações, por exemplo, em 1941, sobre as viagens de Salgado Filho, como a realizada a Foz do Iguaçu; a entrega de brevês aos novos pilotos civis de Belo Horizonte; e a “Semana da Asa” ocorrida no Rio de Janeiro, na qual aconteceu a entrega de brevês a 36 aviadores civis¹²².

A segunda iniciativa do órgão máximo de propaganda e censura do Estado Novo foi a publicação de um livro sobre a aeronáutica voltado ao público juvenil. Intitulada *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*, a obra, publicada em 1941, visava a apresentar em uma linguagem simples e lúdica os vários aspectos do universo da aviação. Muitos capítulos

¹²² Ver: GALVÃO, M. R. (Coord.). *Cine Jornal Brasileiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1938-1946*. São Paulo: Fundação Cinemateca Brasileira, 1982. P. 20, 22 e 23.

estimulavam os pequenos brasileiros a conhecerem e a seguirem a carreira de piloto. Por exemplo, em “O avião vai partir!”, há uma descrição da preparação do condutor e de seu aparelho aéreo momentos antes de ser autorizado a levantar voo, estando a narrativa impregnada de certa dose de aventura. Já em “Asas civis”, o autor informa aos jovens do crescimento significativo alcançado pela aviação civil em todo o território nacional, com a inauguração de campos de pouso e a fundação de aeroclubes, de modo que “nessas mil e uma cidades, onde a aviação constitui uma fascinação permanente, todas as crianças, todos os rapazes (e muitas e muitas meninas!) sonham com o seu primeiro voo”. Dessa forma, estimular a aviação civil era contribuir para a reserva militar, uma vez que “os pilotos amadores podem, a qualquer momento, ser transformados em pilotos ativos das Forças Aéreas Nacionais”¹²³.

Essa preocupação de permitir aos jovens conhecerem a aviação nacional estimulou inclusive a visita de grupos escolares à Escola de Aeronáutica, de modo a conhecer a vida do cadete do ar e despertar o sentimento de querer fazer parte da corporação. Em agosto de 1942, a revista *Esquadilha* fez uma matéria sobre uma dessas visitas. Na ocasião, alunos do colégio Andrews e do Instituto Lafayette visitaram a instituição. Em outro momento, no aniversário da Casa do Estudante do Brasil, foi servido um almoço ao qual compareceram o comando e uma comissão de cadetes do ar. Dias depois, a Escola de Aeronáutica, em retribuição, recebeu a visita de uma delegação de estudantes daquela instituição estudantil, a qual almoçou com os militares. A intenção do comando da Escola de Aeronáutica era intensificar esse intercâmbio com os estudantes do Brasil¹²⁴. Entre as muitas iniciativas empregadas na década de 1940 visando a estimular o desenvolvimento de uma mentalidade aeronáutica, uma das mais importantes foi a criação de agremiações juvenis.

1.2.1.2 – A “febre de ser aviador”: o surgimento de agremiações do ar

Há por todo o Brasil uma febre angustiosa de aviação, que não é mais simples esperança, inquietações, anseios, mas uma clara e positiva alegria da certeza de se fazer um povo de aviadores.

¹²³ Ver: GRIECO, Donatelo. “O avião vai partir!” e “Asas civis”. In: *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 18 e 37-39. As duas citações foram retiradas da página 37.

¹²⁴ Ver: “Nossas visitas”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 5, agosto de 1942. P. 34 e 35.

Com a frase acima, o tenente-coronel-aviador Lisias Augusto Rodrigues, Chefe da Divisão do Pessoal do Ministério da Aeronáutica, sintetizou o ambiente gerado pelo impulso dado por Getúlio Vargas à aviação do país. Para ele, esse entusiasmo se devia principalmente à criação da Pasta controlada por Salgado Filho e à arregimentação da juventude¹²⁵. Na verdade, cerimônias cívicas como *A Hora da Independência* e o *Desfile da Juventude*¹²⁶, iniciadas em 1936, mostram que o jovem brasileiro foi preocupação constante das políticas públicas do governo antes mesmo da instauração do Estado Novo. Além disso, a presença dele era tão requisitada nas celebrações organizadas após a emergência do regime ditatorial quanto a dos trabalhadores ou a dos militares, formando com eles os três principais públicos aos quais o calendário festivo esteve dedicado. A preocupação constante com o jovem nacional encontrava-se ligada a uma visão da juventude como reserva política a ser cuidada, de forma a garantir a manutenção do regime no futuro¹²⁷. Por isso, pensamentos de Vargas sobre o tema foram constantemente divulgados, inclusive nas produções literárias do DIP, sendo este um exemplo: “É preciso plasmar na cera virgem, que é a alma da criança, a alma da própria Pátria”¹²⁸.

Por esse mesmo motivo, Francisco Campos, então ministro da Justiça, afirmou, em 1938, ser o novo regime tutor da juventude, ao colocá-la sob a proteção especial do Estado, cujo primeiro dever seria o de “garantir-lhe condições favoráveis ao desenvolvimento da personalidade e do caráter”¹²⁹. Aliás, ao pensar dessa maneira, ele propôs ao presidente da República, no mesmo ano, a criação de uma instituição oficial de mobilização da juventude brasileira. O projeto original de elaboração da chamada Organização Nacional da Juventude, datado de março de 1938, encontra-se depositado no arquivo Getúlio Vargas¹³⁰. Em resumo, o documento propunha a mobilização político-miliciana da juventude, compreendida entre os 8 e 18 anos de idade, e a instituição de uma organização paramilitar nos moldes fascistas, estando previsto o seu

¹²⁵ Ver: RODRIGUES, Lisias A. “Evolução aeronáutica brasileira – Futuro aeronáutico do Brasil”. Revista *Dos Jornais*, ano I, n.º. 6, novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 75-77.

¹²⁶ Inicialmente seu nome foi Dia da Raça e da Mocidade.

¹²⁷ PARADA, Maurício. *Educando corpos e criando a nação: cerimônias cívicas e práticas disciplinares no Estado Novo*: Rio de Janeiro: PUC-Rio/Apicuri, 2009. P. 40.

¹²⁸ *Getúlio Vargas: o amigo das crianças*. Rio de Janeiro: DIP, 1940. P. 1.

¹²⁹ CAMPOS, Francisco. *Estado Nacional*. Rio de Janeiro: DNP, 1938. P. 12.

¹³⁰ Arquivo Getúlio Vargas, GV c 1938.03.00/1, microfilme rolo 5 fot. 0931/4 a 0964/2. FGV/CPDOC.

controle diretamente pelo Ministério da Justiça e a direção pelo presidente da República e pelos ministros da Guerra, da Justiça e da Marinha.

Contudo, o projeto recebeu muitas críticas, principalmente vindas do Exército e do ministro da Guerra. Enfrentou também a oposição do ministro Gustavo Capanema, já que o projeto deixava de fora a Pasta da Educação e Saúde, ainda que ele possuísse um caráter educativo. Após inúmeras alterações, inclusive do nome, estando à frente delas Gustavo Capanema, foi criada, pelo Decreto-Lei n.º. 2.072, em 8 de março de 1940, a Juventude Brasileira, submetida ao Ministério da Educação e Saúde¹³¹. A organização, em sua versão final, mostrou-se absolutamente diferente da apresentada no projeto original, resultando apenas em um movimento de educação cívica, moral e física, formado pela juventude escolar de todo o país, mobilizada em torno do culto às datas, aos vultos e aos símbolos nacionais¹³².

Após a fundação da Juventude Brasileira, o próprio ministro da Educação e Saúde via com bons olhos tanto a mobilização escolar quanto a extraclasse do espírito da juventude brasileira em benefício da aviação, porque, segundo avaliava, esse setor permitia fincar nas novas gerações raízes profundas do interesse pelos elementos do progresso e da defesa nacional. Portanto, essa preocupação-meta de Salgado Filho de aproximar os jovens do setor aéreo, entendida como fulcral ao desenvolvimento eficaz da aeronáutica civil e militar, era compartilhada com Gustavo Capanema, o que, obviamente, ajudou a fortalecer o projeto. Este deixou clara a sua posição quando, em 17 de setembro de 1941, convidado para ser padrinho na solenidade de batismo do avião “Engenheiro Frontin”, ocorrida no aeroporto Santos Dumont, do Rio de Janeiro, pronunciou um discurso de nome sugestivo: “O avião como educador”. Nele, defendeu a importância do contato direto dos jovens com a esfera aeronáutica, na medida em que ela era capaz de ensinar valiosas lições:

O avião é um educador da juventude. Habituar a juventude, contingentes e contingentes da juventude, à direção aeronáutica é aperfeiçoá-la à prática de virtudes fundamentais exigidas pela pátria. Os antigos tinham no mar, no mistério e no perigo do mar, o divino elemento com que aprendiam a bravura

¹³¹ A documentação envolvendo as mudanças no projeto original após a entrada do ministro da Educação e Saúde nas discussões, formada, entre outros, por versões de projetos de lei e pareceres críticos, encontra-se em: Arquivo Gustavo Capanema, GC g 1938.08.09, microfilme rolo 51 fot. 762 ao rolo 53 fot. 721. FGV/CPDOC.

¹³² Para uma análise aprofundada do processo de constituição da Juventude Brasileira, ver: SCHWARTZMAN, Simon; BOMENY, Helena M. B.; COSTA, Vanda M. R. “Contenção das mulheres, mobilização dos jovens”. In: *Tempos de Capanema*. Rio de Janeiro: Paz e Terra; São Paulo: EDUSP, 1984. Pp. 107-140; e HORTA, José Silvério Baia. “A Juventude Brasileira: da mobilização ao civismo”. In: *O hino, o sermão e a ordem do dia: regime autoritário e a educação no Brasil (1930-1945)*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994. Pp. 205-287.

e a prudência. As nações, que lideram com o mar, que se habituaram às suas asperezas, aprenderam essas virtudes. Os modernos podem, mais ainda, na refrega dos ares, temperar a alma. O avião é um educador. O avião pode formar, no coração da juventude, os nobres atributos da resistência, pode ensinar-lhe aqueles dons essenciais à ação, a bravura e a prudência, constantemente exigindo o primeiro e aconselhando o segundo, e tornando-os coexistentes no espírito, mérito raro segundo a observação de Sallustio. O avião é capaz também de ensinar esta outra qualidade reclamada pela modernidade: a rapidez. A vida moderna exige rapidez aos homens. Diziam os antigos que a pressa é inimiga da perfeição. É assim, certamente. Mas os modernos sabem que é preciso aprender a introduzir a pressa na perfeição. As realizações de hoje querem-se depressa. O avião, signo moderno, transformado em instrumento usual da juventude, pode ensinar-lhe a virtude de não perder tempo, que é, em outros termos, a virtude da rapidez¹³³.

Nesse contexto, principalmente duas organizações de ensino pré-aeronáutico haviam sido elaboradas até o final do Estado Novo com o intuito de mobilizar os jovens para a causa da aviação. A primeira delas surgiu em 1940, logo em seguida à fundação da Juventude Brasileira. Intitulada Escola Ativa da Juventude do Ar, foi criada por Armando Pinto Ferreira, um ex-militar que serviu por muitos anos na seção de aviação do Exército e que, após o desligamento das Forças Armadas, permaneceu trabalhando na área, passando a se dedicar ao desenvolvimento da aeronáutica civil. Exercia a profissão de técnico de aviação, ministrando os primeiros ensinamentos aos que se aventuravam na prática da pilotagem. Porém, a atividade que mais o consagrou e o fez famoso entre os jovens brasileiros foi a sua atuação como escritor sobre a aviação em revistas semanais ou mensais de grande circulação voltadas ao público infantil, como em *O Globo Juvenil*, nas quais assinava como o “Capitão Camarada”¹³⁴.

Em agosto de 1940, o jornal *Diário da Noite* visitou a sede da Escola Ativa da Juventude do Ar, localizada na própria casa de Armando Pinto Ferreira, número 247 da rua do Itapiru, com o intuito de produzir uma matéria a respeito. Recebido pelos diretores da agremiação, incluindo o fundador, o jornalista colheu detalhes sobre a entidade. Em uma das salas da propriedade, uma placa presa à parede com a inscrição “Escola Ativa da Juventude do Ar” indicava a função do local. Nele, o funcionário do periódico, em um primeiro momento, teve a impressão de estar em uma fábrica de brinquedos, tal a quantidade de aviões em miniatura encontrados, bem como partes

¹³³ “O avião como educador”. Arquivo Gustavo Capanema, GC pi Capanema, G. 1941.09.17, microfilme rolo 7 fot. 661/2 e 661/3. FGV/CPDOC. O discurso completo está compreendido do fotograma 660 ao 665. O texto que constituiu a fala desse ministro foi reproduzido na íntegra em *O Jornal*, servindo para que o seu conteúdo se propagasse a um público maior. Ver: “Dois aviões incorporados à frota aérea civil”. *Jornal O Jornal*, quinta-feira, 18 de setembro de 1941. P. 3.

¹³⁴ Ver: “– Um Ford de bigode pode voar? – E um autogiro cabe na Av. Rio Branco?”. *Jornal Diário da Noite*, Rio de Janeiro, sábado, 27 de agosto de 1940. P. 3.

deles, como pedaços de asas e fragmentos de motor, ligados à prática do aeromodelismo. Um dos diretores explicou ao repórter: “aqui é uma fábrica trabalhando pelo Brasil na formação de uma mentalidade aeronáutica”¹³⁵.

Além disso, revistas e recortes de jornais a respeito da aviação espalhados sobre uma mesa eram lidos com atenção pelos jovens frequentadores da casa. No canto da parede, estava pendurado o retrato de Hélio Marincek, o menino prodígio de 14 anos, que, sob o patrocínio dos *Diários Associados*, pilotava sozinho diferentes tipos de aviões nos céus do Rio de Janeiro¹³⁶. Aquela imagem em exposição permanente no local de atividades da agremiação servia de inspiração e modelo aos associados mirins¹³⁷. O livro *A verdade sobre a história da aeronáutica* publicou uma foto de 1939 daquele que era considerado então o mais jovem piloto brasileiro. Nela é possível ver Hélio Marincek ao lado de um avião e da escritora norte-americana Alice Rogers Hager.



Fonte: SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. Entre as páginas 106 e 107.

A partir do que o jornalista informou em seu artigo, é possível saber que estavam associados à Escola Ativa da Juventude do Ar 5.000 jovens de todo o Brasil, dos quais a

¹³⁵ Idem.

¹³⁶ Idem.

¹³⁷ O próprio governo fez questão de usar o garoto como exemplo, ao exibir as façanhas dele no Cine jornal Brasileiro número 46, de 1939: “UM PEQUENO AVIADOR – Rio: Bom aviador aos 14 anos”. Ver: GALVÃO, M. R. (Coord.). *Cine Jornal Brasileiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1938-1946*. São Paulo: Fundação Cinemateca Brasileira, 1982. P. 8.

entidade recebia aeromodelos, como o do menino Carlos Santos, de 13 anos, residente em Maceió, centenas de cartas e milhares de fotografias. Em um arquivo eram guardadas as cartas que chegavam. O representante do jornal *Diário da Noite* resolveu ler algumas delas, vindas, entre outros estados, do Ceará, do Amazonas, do Mato Grosso e do Rio Grande do Sul. A maior parte das missivas fazia perguntas, pedindo informações sobre assuntos aeronáuticos, cujas respostas eram prontamente enviadas via correios a cada remetente¹³⁸.

Por exemplo, o menino Milton Carvalho, de oito anos, morador de Bicas, Minas Gerais, indagou o seguinte ao “Capitão Camarada”: “– Se o papai botar duas asas num Ford de bigode a gente poderá voar? O senhor me fará o favor de responder?”. Segundo a reportagem, no mesmo dia mandaram a resposta, acompanhada de uma fotografia com dizeres infantis explicando por que um Ford de bigode não pode voar. Em outra carta, perguntaram se um autogiro, avião com hélice horizontal não motriz, que pode mover-se verticalmente, seria capaz de descer na avenida Rio Branco, onde há muitos fios elétricos. Após lidas algumas cartas e colhidas essas informações, a equipe do jornal deixou a sede da entidade às 18 horas¹³⁹. Na foto abaixo, Armando Pinto Ferreira, sentado, mostra ao jornalista, debruçado sobre a mesa, algumas das cartas enviadas por jovens de todo o Brasil pedindo informações sobre a aviação:

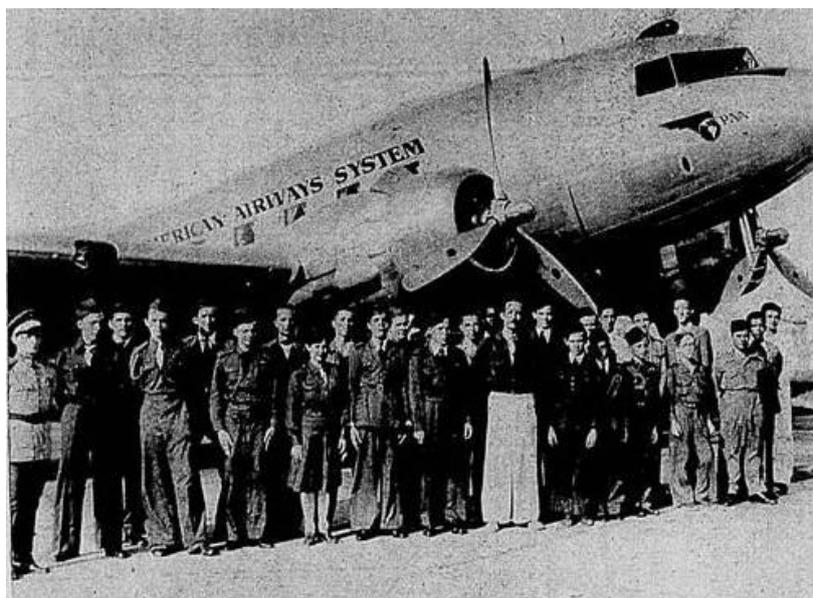


Fonte: Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, sábado, 27 de agosto de 1940. P. 3.

¹³⁸ Ver: “– Um Ford de bigode pode voar? – E um autogiro cabe na Av. Rio Branco?”. Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, sábado, 27 de agosto de 1940. P. 3.

¹³⁹ Idem.

No dia 28 de janeiro de 1941, alguns dias após a criação do Ministério da Aeronáutica, o fundador da Juventude do Ar, dando continuidade ao seu projeto de estimular uma mentalidade aeronáutica em seus alunos, levou um grupo deles ao aeroporto Santos Dumont para visitar as instalações das empresas Pan American Airways e Panair do Brasil. Os jovens percorreram detidamente todas as seções técnicas, o hangar e as oficinas, examinando o que lhes era apresentado por funcionários da companhia e pelo próprio professor. A foto abaixo registrou o momento no qual os membros daquela agremiação, ao observarem algumas aeronaves, posaram ao redor do diretor e fundador da escola, atrás dos quais se encontrava um avião modelo “Douglas”, da Pan American Airways¹⁴⁰.



Fonte: “A ‘Juventude do Ar’ visita o aeroporto”. *Revista da Semana*, Rio de Janeiro, ano XLII, n.º. 7, 15 de fevereiro de 1941. P. 38.

De agosto de 1940 a 14 de fevereiro de 1941, a Juventude do Ar cresceu, obtendo no período mais 2.000 associados. Conforme matéria do jornal *A Noite*, os integrantes da instituição já totalizavam 7.000. O periódico defendeu a importância daquela agremiação para conscientizar os jovens da necessidade do desenvolvimento do setor aéreo, sugerindo que o recém-criado Ministério da Aeronáutica apoiasse

¹⁴⁰ Ver: “A ‘Juventude do Ar’ visita o aeroporto”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 29 de janeiro de 1941. P. 10.

materialmente a Juventude do Ar, reconhecendo a sua grande relevância e utilidade¹⁴¹. Em outra edição do mesmo jornal, registrou-se, em uma fotografia, uma aula na Escola Ativa da Juventude do Ar sendo conduzida pelo fundador.



Fonte: *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 21 de março de 1941. P. 1.

Após o sucesso significativo dessa organização, Armando Pinto Ferreira, procurando dar mais um passo em direção ao progresso da aviação desportiva no Brasil, idealizou e fundou, em março de 1941, com a colaboração de outros pilotos civis, uma nova agremiação, a qual seria filiada à Juventude do Ar: o Corpo de Paraquedistas Civis. Esta organização foi apresentada pela imprensa como o primeiro grupo esportivo dessa atividade do Brasil e também do mundo, já que, naquele momento, a sugestão do “Capitão Camarada” de uma prática em grupo do paraquedismo para fins não militares era algo inédito nos anais da aviação civil universal. Pouco tempo após anunciada a ideia, a nova corporação já contava com vinte e cinco jovens, sendo a maior parte deles pilotos brevetados ou alunos de escolas de aviação com número considerável de horas de voo. No entanto, alguns dos matriculados ainda não haviam voado, sendo necessário a esses uma adaptação às grandes altitudes¹⁴².

¹⁴¹ Ver: “Ainda a questão da ‘mentalidade do ar’”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 14 de fevereiro de 1941. P. 8.

¹⁴² Ver: “Corpo de paraquedistas civis!”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 21 de março de 1941. P. 1 e 2.

Ficou acertado que grandes companhias de navegação aérea e empresas comerciais doariam os paraquedas, de fabricação nacional, e que o principal instrutor seria o próprio Armando Pinto Ferreira, uma vez que contava com um número considerável de saltos efetuados quando atuava como piloto do Exército. A entrada na organização era gratuita, bastando que o jovem provasse sua maioridade e demonstrasse qualidades psicofisiológicas em exame médico. Já os treinos ocorreriam no aeródromo de Manguinhos ou no Campo dos Afonsos. Entrevistado pelo jornal *A Noite*, o criador da agremiação explicou que o paraquedismo era, de acordo com as modernas ideias de defesa e de ataque, uma necessidade. A Segunda Guerra demonstrava isso. Portanto, o treinamento ministrado deixaria os alunos prontos a servir a pátria caso necessário. Concluiu a fala informando que em poucos dias exporia suas ideias ao ministro da Aeronáutica¹⁴³.

Sem dúvida, Armando Pinto Ferreira deve ser considerado uma das principais figuras a ter desenvolvido e propagado uma mentalidade aeronáutica durante a década de 1940, intensificada após a criação do Ministério de Salgado Filho. Além de coordenar as agremiações sobre a aviação criadas por ele, ainda colaborava com outras iniciativas do ramo. Por exemplo, durante a “Semana da Asa” de 1941, alunas filiadas ao *Grêmio Santos Dumont* do Colégio Pedro II, fundado pelo professor Alexandre Brigole, visitaram o aeródromo de Manguinhos do Aeroclube do Brasil, para assistir ao treinamento dos aviadores concorrentes das provas que seriam disputadas. O passeio teve como “cicerone” justamente o “Capitão Camarada”, que conduziu o grupo pelos hangares e pistas de pouso¹⁴⁴.

Em setembro de 1941, a Escola Ativa da Juventude do Ar ganhou uma letra de Hino a ser adotada pela agremiação, cujos versos foram oferecidos pelo poeta Mário Cruz, autor do livro *Cânticos Bárbaros*, obra que recebeu em 1934 o Prêmio de poesia da Academia Brasileira de Letras¹⁴⁵. Nas fotos abaixo, é possível observar, na esquerda, a concentração de membros da Juventude do Ar da Bahia e, na da direita, um dos desfiles cívicos realizados pela agremiação, em novembro de 1943.

¹⁴³ Idem.

¹⁴⁴ Ver: “O Grêmio Santos Dumont, do Colégio Pedro II”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, segunda-feira, 20 de outubro de 1941. P. 3; e “O ‘Grêmio Santos Dumont’ em visita a Manguinhos”. Jornal *A manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 21 de outubro de 1941. P. 13.

¹⁴⁵ Ver: “Hino para a Escola Ativa da Juventude do Ar”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 9 de setembro de 1941. P. 8.



Fonte: Foto da esquerda: Arquivo Gustavo Capanema, GC foto 441. FGV/CPDOC. Foto da direita: Arquivo Gustavo Capanema, GC foto 442/1. FGV/CPDOC.

A segunda agremiação mais importante do período foi a dos Escoteiros do Ar. O escotismo havia sido criado na Inglaterra em 1907 pelo ex-general do Exército Robert Baden-Powell e, em pouco tempo, espalhou-se pelo mundo. No Brasil, a prática foi introduzida em 1910, por membros da Marinha. Semelhante à Juventude Brasileira, o escotismo também tinha suas bases assentadas na educação cívica, moral e física. Devido aos pontos em comum, o governo, reconhecendo-o como um aliado, incorporou a União dos Escoteiros do Brasil (UEB) a essa organização de mobilização dos jovens, pelo Decreto-Lei n.º. 2.310, de 14 de junho de 1940¹⁴⁶. Além da inserção pela lei, ocorreu, no dia 7 de setembro do mesmo ano, a inclusão simbólica, em ato que integrou a “Semana da Pátria”. Nele, uma multidão, formada principalmente por quarenta mil escolares, reunida no estádio do Vasco da Gama, ouviu o juramento solene dos escoteiros do Brasil, os quais se incorporaram à Juventude Brasileira. Durante a cerimônia, o general Heitor Borges, presidente da UEB, entregou a Vargas o *Tapir de Prata*, maior condecoração escoteira, em reconhecimento pela ação em prol do desenvolvimento das ações do grupo no país¹⁴⁷. Nas décadas de 1920 e 1930, as maiores entidades do escotismo nacional foram as Federações Brasileiras de Escoteiros de Terra e do Mar.

¹⁴⁶ Ver: MACHADO, Leão. “A ‘Juventude Brasileira’ e o Escotismo”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 10, dezembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 61. O artigo completo vai da página 58 a 67.

¹⁴⁷ Ver: “Quarenta mil vozes entoarão os hinos da Pátria!”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, sábado, 7 de setembro de 1940. P. 3.

Já a modalidade do ar foi criada pela primeira vez na história mundial no Brasil, em 28 de abril de 1938, em Curitiba. Somente depois disso foi adotada também na Inglaterra e, em seguida, espalhada por outros países. Entre seus fundadores estava o major-aviador Godofredo Vidal. Contou ele que vinha se dedicando ao movimento escoteiro desde que havia saído da Escola Militar, em 1920, como segundo-tenente de cavalaria. Nessa época, foi designado delegado da Associação Brasileira de Escoteiros da cidade de Pirassununga, em São Paulo. Em 1938, quando servia no Paraná, teve a ideia, juntamente com os companheiros de Exército capitão Emanuel de Moraes e Janary Gentil Nunes, de fundar as primeiras tropas de escoteiros do ar. A União dos Escoteiros do Brasil, então dirigida pelo major Bonifácio Antonio Borba, aprovou a proposta, considerando viável colocá-la em prática, o que foi feito após parecer favorável do comissário técnico da UEB na época, o comandante Benjamin Sodré¹⁴⁸.

No entanto, essa organização de ensino pré-aeronáutico apenas ganhou corpo e crescimento após a fundação, em 19 de abril de 1944, sob os auspícios do Ministério da Aeronáutica, da Federação Brasileira de Escoteiros do Ar (FBE-Ar), a qual passou a congregar os poucos grupos escoteiros então existentes da modalidade, restritos basicamente aos estados do Paraná, Rio de Janeiro e São Paulo, e a estimular o surgimento de outros. Essa ação, sem dúvida, foi considerada estratégica ao projeto de desenvolvimento de uma mentalidade aeronáutica promovido por Salgado Filho, tanto que ganhou destaque na versão de 1945 do capítulo dedicado à aviação do projeto de livro “Obra getuliana”, com um tópico próprio. Nessa publicação, informou-se que, para consolidar a obra imensa necessária ao desenvolvimento aeronáutico brasileiro, era preciso interessar diretamente a juventude e justamente com esse objetivo foi criada a FBE-Ar. Acrescentou, ainda, que, agrupando núcleos dispersos e orientando esforços, essa iniciativa “muito breve consolidará de vez a inata tendência do povo brasileiro para sua predestinação histórica e transformará o Brasil num povo de aviadores hábeis e decididos, que lhe darão grande predominância, na era da aviação em que começamos a viver”¹⁴⁹.

Os jornais passaram a anunciar a novidade na véspera da criação dessa entidade. Inclusive, o periódico *A Noite* produziu uma longa matéria para explicar aos leitores em

¹⁴⁸ Ver: “Preparando os futuros ‘ases’ do Brasil”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, terça-feira, 18 de abril de 1944. P. 7.

¹⁴⁹ Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIX, fot. 806/4. FGV/CPDOC.

que consistiria a Federação Brasileira de Escoteiros do Ar e quais seriam os objetivos dela. Para tal, entrevistaram o coronel-aviador Godofredo Vidal, comissário técnico nacional dos escoteiros do Brasil e um dos maiores entusiastas da FBE-Ar. Ele explicou que a nova organização escoteira era “uma instituição essencialmente educacional e patriótica, com o objetivo precípua de concorrer para a formação moral, intelectual e física de nossa mocidade, na grande fraternidade universal escoteira”¹⁵⁰. Lembrou ainda que ela promoveria “a fundação, por todo o Brasil, de entidades de Escoteiros do Ar, procurando assim desenvolver, sob todos os aspectos, a mentalidade aeronáutica como expoente máximo da cultura e do progresso do nosso povo”¹⁵¹. Disse também que a Federação cuidaria “da tarefa de difundir a história dos precursores da Aeronáutica, realçando os feitos e as invenções dos brasileiros”¹⁵². Por fim, acrescentou que o objetivo máximo dos Escoteiros do Ar era preparar a mocidade “para viver produtiva e conscientemente a nossa era, que é a era da aeronáutica, do rádio e da televisão”¹⁵³. Concluindo, adicionou à sua fala: “somos obrigados assim a viver mais rapidamente e com a consciência nítida do fator espaço e do fator tempo. Por isso deve-se preparar a mocidade para melhor compreender e utilizar a nossa época”¹⁵⁴.

No dia seguinte, ocorreu a solenidade de fundação e instalação dessa agremiação de arregimentação da infância e da juventude, como parte do programa de comemorações do aniversário do presidente Getúlio Vargas. Presidiu a cerimônia, realizada na sala de assembleias do Palácio Tiradentes, o major-brigadeiro do ar Armando Figueira Trompowsky, chefe do Estado Maior da Aeronáutica. Juntando-se a ele, tomaram assento à mesa o representante do ministro da Aeronáutica, major Afonso Costa; o brigadeiro do ar Raul Vianna Bandeira, escolhido como presidente da entidade; D. Joaquim Mamede, representando o arcebispo metropolitano do Rio de Janeiro; e o representante do ministro da Educação e Saúde. Salgado Filho não compareceu apenas porque problemas urgentes de sua Pasta o haviam levado a São Paulo. Após todos ocuparem seus lugares, a banda de música da Escola de Aeronáutica tocou o Hino dos Aviadores. Em seguida, Trompowsky declarou abertos os trabalhos, concedendo a

¹⁵⁰ Ver: “Preparando os futuros ‘ases’ do Brasil”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, terça-feira, 18 de abril de 1944. P. 7.

¹⁵¹ Idem.

¹⁵² Idem.

¹⁵³ Idem.

¹⁵⁴ Idem.

palavra ao grande criador dos Escoteiros do Ar, o tenente-coronel-aviador Godofredo Vidal, que leu a ata de implantação da Federação Brasileira dos Escoteiros do Ar¹⁵⁵.

Aprovado o documento, foram declarados empossados os membros da diretoria e do conselho fiscal da corporação. Depois do discurso pronunciado por Raul Vianna Bandeira, um escoteiro da Tropa Riachuelo dirigiu uma saudação ao ministro Salgado Filho, afirmando ser ele “o mais devotado, fiel e constante propugnador do Escotismo do ar e, por isso, com o coração na mão, muito e muito agradecemos o que S. Excia tem feito em prol da crescente prosperidade e desenvolvimento da nossa instituição”¹⁵⁶. Acrescentou ainda: “Meus irmãos escoteiros! A S. Excia, o sr. Joaquim Pedro Salgado Filho, Ministro da Aeronáutica, ergamos o tríplice grito de saudação dos Escoteiros do Brasil”¹⁵⁷. Antes de encerrar a sessão, concluída com a execução do Hino Nacional, Trompowsky pediu aos presentes uma salva de palmas em homenagem ao presidente Getúlio Vargas¹⁵⁸.

No dia 20, o periódico *O Jornal* publicou em suas páginas uma entrevista com o brigadeiro do ar Raul Vianna Bandeira, para que os leitores pudessem conhecer melhor o perfil daquele que, no dia anterior, havia assumido a direção da recém fundada FBE-Ar. A conversa, realizada momentos antes da posse do cargo, transcorreu na residência dele, em Copacabana. Natural da Bahia, mas morando no Rio de Janeiro desde a adolescência, o jornal informou ter sido esse militar durante a carreira um importante oficial da Marinha de Guerra. Com o desenvolvimento do setor aéreo, chegou a comandante da aviação naval. Informações presentes na matéria revelam que Salgado Filho se encarregou pessoalmente da formação dos quadros a comporem a entidade. Por exemplo, o ministro da Aeronáutica, por considerar o nome de Raul Bandeira ideal para a função de presidente, foi buscá-lo na fazenda dele, localizada em Vassouras, onde, após ter passado à reserva do Exército, vinha dedicando-se às atividades agrícolas. Este, conforme afirmou, a fim de cumprir seus deveres com a pátria, não hesitou em aceitar o convite¹⁵⁹. Ao final da entrevista, esclareceu a função da nova organização: “A Federação que dirijo acolherá a juventude que a Aviação fascina. Daremos a esta

¹⁵⁵ Ver: “Entre o júbilo e o carinho do povo brasileiro”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 20 de abril de 1944. P. 1 e 7.

¹⁵⁶ Ver: “Instalada a Federação dos Escoteiros do Ar”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 20 de abril de 1944. P. 2.

¹⁵⁷ *Idem*.

¹⁵⁸ *Idem*.

¹⁵⁹ Ver: “O escotismo fortalece a consciência democrática”. *Jornal O Jornal*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 20 de abril de 1944. P. 3 e 10.

poderosa arma de nossa defesa uma equipe de jovens, que deseje no futuro servi-la, levando suas grandes reservas morais e conhecimentos especializados”¹⁶⁰. Na foto abaixo, é possível ver Raul Bandeira lendo um discurso durante cerimônia ocorrida em 25 de abril de 1944 no gabinete do ministro da Aeronáutica.



Fonte: Jornal *O Jornal*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 26 de abril de 1944. P. 6.

Dando continuidade ao desenvolvimento da entidade, teve lugar, aproximadamente um mês depois da fundação dela, no salão nobre da Associação Brasileira de Imprensa, a primeira sessão dos Escoteiros do Ar. O presidente da corporação, o brigadeiro do ar Raul Bandeira, ao abrir a sessão inaugural, pediu um minuto de silêncio em homenagem ao fundador da juventude escoteira do mundo: Baden Powell. A seguir, a primeira ação da organização foi a de conferir o título de grande benemérito a Getúlio Vargas, de presidente de honra e grande benfeitor ao ministro Salgado Filho e de membro nº 1 do grande Conselho da Federação Brasileira dos Escoteiros do Ar ao major-brigadeiro do ar e chefe do Estado Maior da Aeronáutica Armando Trompowsky. Depois disso, além de aprovada a frase “o melhor possível é estar sempre alerta e servir ao Brasil” como saudação para os escoteiros do ar, designou-se uma comissão, presidida por Godofredo Vidal, para a escolha dos aparatos de identificação da agremiação, como uniformes, insígnias e bandeiras. Antes de ser encerrada a sessão, falaram os outros membros escolhidos para compor os quadros

¹⁶⁰ Idem. P. 10.

administrativos da organização, sendo esta formada também por Antonio Lartigau Seabra, vice-presidente, e por José Garcia de Souza, secretário¹⁶¹.

A entidade estava associada diretamente à Pasta da Aeronáutica, tanto que, em seus primeiros meses de existência, funcionou no próprio edifício do ministério, localizado à rua México, nº 74, 7º andar¹⁶². Esse dado, associado ao de que o ministro escolheu pessoalmente o nome de Raul Bandeira para presidir a agremiação, demonstra a centralidade que Salgado Filho atribuiu a ela e a importância das ações produzidas em seu interior para o projeto administrativo desenvolvido por ele. Somente em outubro de 1944, durante as comemorações da “Semana da Asa”, a Federação Brasileira de Escoteiros do Ar ganhou uma sede própria, localizada na rua Araújo Porto Alegre, nº. 56, que seria inaugurada no dia 27, quando a Diretoria da Viação Aérea Santos Dumont, em um ato simbólico, entregaria uma bandeira do Brasil aos membros dessa corporação¹⁶³.

Entre as ações empreendidas pela agremiação, destacaram-se dois cursos. O primeiro, de extensão, foi divulgado em 27 de setembro de 1944, desenvolvido pela Secretaria de Educação e Cultura da prefeitura da cidade do Rio de Janeiro com a colaboração técnica da Federação Brasileira de Escoteiros do Ar. A seguinte justificativa foi apresentada na criação do curso: tendo em vista a importância da aviação para o desenvolvimento do Brasil, seria oportuno o estabelecimento de bases culturais que propagassem os conhecimentos primários e gerais em torno da natureza, importância e finalidades da aeronáutica. Portanto, com o intuito de atender a esses objetivos, a prefeitura compreendia ser necessário habilitar os professores no conhecimento do assunto para que eles estivessem preparados a despertar nos alunos o gosto por ele. De acordo com o plano organizado, a prefeitura instituiu um Curso de Extensão Cultural para Educação Aeronáutica, destinado ao magistério, e um Curso de Aeromodelismo, destinado aos escolares¹⁶⁴. O segundo curso era voltado à formação de chefes escoteiros a fim de atender às solicitações recebidas por vários aeroclubes do país interessados em constituir em suas sedes Departamentos Escoteiros do Ar. Para

¹⁶¹ Ver: “Federação Brasileira de Escoteiros do Ar”. *Jornal Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 18 de maio de 1944. P. 4.

¹⁶² Ver: “Concurso de aeromodelismo na ‘Semana da Pátria’”. *Jornal Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 25 de agosto de 1944. P. 7.

¹⁶³ Ver: “A ‘Semana da Asa’”. *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 26 de outubro de 1944. P. 4.

¹⁶⁴ Ver: “Prefeitura”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 27 de setembro de 1944. P. 10.

satisfazer a demanda, a FBE-Ar organizou o 1º Curso Intensivo para chefes escoteiros do Ar, na Escola Técnica de Aviação, na capital de São Paulo¹⁶⁵.

Portanto, todas essas ações estavam de alguma maneira ligadas à meta estabelecida por Salgado Filho de formar uma numerosa reserva aérea de pilotos, constituída, na esfera civil, de aviadores competentes e qualificados, dispostos a servir o Brasil, em caso de necessidade, também na esfera militar. Na busca por fazer dos brasileiros um povo de aviadores e do Brasil uma potência aérea, o governo e o Ministério da Aeronáutica reservaram à juventude um lugar privilegiado. Sendo assim, a construção de uma mentalidade aeronáutica, para ser bem-sucedida, precisava envolver um esforço geral, mas dos jovens em particular. Estes teriam à disposição para cumprir tal tarefa os aeroclubes, as escolas de aviação e as agremiações aéreas, como a Escola Ativa da Juventude do Ar e a Federação Brasileira de Escoteiros do Ar.

1.2.2 – As ações de Salgado Filho na construção da face civil de uma mentalidade aeronáutica: aviões para os pilotos

Salgado Filho estava consciente de que de nada adiantaria incentivar o crescimento da quantidade de pilotos civis brasileiros se de maneira simultânea não houvesse essa mesma preocupação em relação ao número de aviões disponíveis para treinamento dos atuais e futuros condutores. Em outras palavras, para o projeto de desenvolvimento da aviação no país, as medidas tomadas pelo Ministério da Aeronáutica a fim de elevar a demanda por aparelhos aéreos precisavam ser acompanhadas por ações diretas ou indiretas para a expansão da oferta de aeronaves. Sendo assim, com o intuito de atender ao aumento vertiginoso do volume de aspirantes a piloto provocado pela construção de uma mentalidade aeronáutica, Salgado Filho recorreu principalmente à colaboração da sociedade civil, por meio de campanhas que estimulavam a doação particular de dinheiro ou de matérias-primas necessárias à obtenção de aviões endereçados aos mais diversos aeroclubes espalhados pelo território nacional.

¹⁶⁵ Ver: “Aviação”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 2 de março de 1945. P. 3.

1.2.2.1 – “Deem asas ao Brasil”: a Campanha Nacional de Aviação

A Campanha Nacional de Aviação (CNA), lançada em 1941, foi a iniciativa empreendida durante o governo Vargas de maior impacto para se promover a consolidação da aviação civil no país. Ela almejava incentivar a doação particular de aviões de treinamento aos aeroclubes brasileiros, bem como de dinheiro para a compra de aparelhos aéreos e para a ampliação ou construção de hangares e campos de pouso aptos a recebê-los. A CNA foi criada por Salgado Filho e pelo jornalista e empresário paraibano Assis Chateaubriand, proprietário da cadeia de jornais *Diários Associados*¹⁶⁶. Apesar da certeza sobre essa parceria, há uma divergência nas fontes e na pouca bibliografia sobre esse tema se a ideia da campanha partiu do ministro ou do jornalista¹⁶⁷.

No entanto, a incerteza quanto à autoria está ligada a uma questão de interpretação, podendo pender para um ou para o outro dependendo da perspectiva adotada. A imprecisão está ancorada principalmente no fato de Chateaubriand ter iniciado uma campanha no Rio Grande do Sul, no final do ano de 1940, portanto, anteriormente à criação do Ministério da Aeronáutica, utilizando para tal o *Diário de Notícias*. Esse periódico lançou uma subscrição pública visando a angariar fundos para a compra de um aparelho de treinamento. Obtida a quantia necessária, a aeronave, intitulada “Rio Grande do Sul”, foi adquirida e doada ao Aeroclube de Pesqueira, em Pernambuco. A entrega ocorreu em 31 de janeiro de 1941, na sede do Fluminense Yacht Clube, no Rio de Janeiro¹⁶⁸.

Nesse evento, o ministério já havia sido criado, e Salgado Filho compareceu à solenidade como convidado, acompanhado de seus assistentes militares e oficiais de gabinete. Presentes numerosas figuras de destaque, inclusive da sociedade

¹⁶⁶ Francisco de Assis Chateaubriand Bandeira de Melo (1892-1968) teve sua primeira experiência jornalística em 1906, aos 14 anos, escrevendo para *O Pernambuco*. Em 1908, ingressou na Faculdade de Direito de Recife e, para custear seus estudos, trabalhou como redator em diferentes periódicos. Bacharelou-se em 1913. Em 1917, transferiu-se para o Rio de Janeiro, onde se estabeleceu como advogado, não perdendo o contato com as atividades jornalísticas. Em 1924, com a ajuda de Alfredo Pujol e Alexandre Mackenzie, comprou, no Rio de Janeiro, o matutino *O Jornal* e, seis meses depois, em São Paulo, o *Diário da Noite*. Com base nessas duas publicações, ele iniciou a estruturação de seu grande conglomerado jornalístico, mais tarde conhecido como *Diários Associados*, ao qual foi acrescentada, entre outras, a revista *O Cruzeiro*, criada em 1927. Ver: Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – DHBB, CPDOC-FGV, verbete CHATEAUBRIAND, Assis.

¹⁶⁷ FERREIRA, Raquel França dos Santos. “Uma história da Campanha Nacional da Aviação (1940-1949): o Brasil em busca do seu ‘Brevê’”. *Revista Cantareira*, edição 17, jul-dez, 2012. P. 78.

¹⁶⁸ Ver: “Diários Associados entregaram ontem um avião para Pernambuco”. *Jornal Diário de Pernambuco*, Pernambuco, sábado, 1º de fevereiro de 1941. P. 3.

pernambucana, como o professor Gilberto Freyre e o escritor José Lins do Rego, o diretor do *Diário de Notícias* de Porto Alegre, Carlos Rizzini, fez a entrega do aparelho. Em seu discurso, afirmou a necessidade e o dever de todos contribuírem para a obtenção de aviões e para a preparação de pilotos. Além disso, enalteceu a atitude do governo de criar o Ministério da Aeronáutica e fez votos para que aquele momento marcasse os primeiros passos da Pasta recém fundada na abertura de uma “intensa e permanente fase de cooperação entre todas as forças capazes de se unir com o poder público, para a consecução de uma das nossas mais altas ambições comuns, perfeitamente definidas nesta frase expressiva já antiga: ‘Dar asas ao Brasil’”¹⁶⁹.

Encerrando a cerimônia, Salgado Filho declarou-se entusiasmado e disse que desejaria assistir a muitas iguais. Em seguida, afirmou que outros aparelhos tirariam a aviação civil do “ponto morto”, colocando-a em “primeira velocidade” e depois em “prise direta”¹⁷⁰. Tudo indica que, conforme surgiram novos doadores em todo o Brasil, o ministro da Aeronáutica, inspirado na iniciativa do jornalista e empresário, resolveu coordenar diretamente as ações, idealizando a campanha em âmbito nacional. Dando um importante passo nessa direção, em visita feita em 13 de fevereiro de 1941 ao Aeroclube do Brasil, o ministro, com o intuito de ajudar a instituição, fez um discurso de estímulo ao aumento do seu quadro social, tornando-se, na ocasião, ele mesmo sócio. Anunciou também uma portaria baixada por sua administração, determinando que todos os fornecedores da sua Pasta, de qualquer cidade do país, deveriam tornar-se, obrigatória e indistintamente, sócios do aeroclube do lugar em que houvesse ocorrido a transação¹⁷¹.

Inclusive, o aviador civil, especialista em assuntos aeronáuticos e escritor José Garcia de Souza conta, em seu livro *A verdade sobre a história da Aeronáutica*, que o ministro, durante essa visita, em fevereiro, ao Aeroclube do Brasil, aproveitou também para fazer um apelo a todos que tivessem condições financeiras e pudessem colaborar com a instituição, declarando aberta a CNA. O presidente do Aeroclube do Brasil na época, o coronel Ivo Borges, dirigindo-se alguns dias depois a Salgado Filho, disse-lhe sem poder esconder a pouca confiança depositada por todos em tal campanha: “–

¹⁶⁹ Idem.

¹⁷⁰ Idem.

¹⁷¹ Ver: “A campanha em prol da aviação civil e as medidas tomadas pelo Ministério da Aeronáutica”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 13 de fevereiro de 1941. P. 5.

...Ministro, o senhor arrefeceu o entusiasmo dos meninos...”. Ao que Salgado Filho respondeu: “– Coronel Ivo, o senhor vai ver como essa campanha sairá vitoriosa!”¹⁷².

Na mesma tarde, José Garcia de Souza estava, juntamente com o coronel Dulcídio Cardoso e Bernardes Neto, no Gabinete do ministro, quando chegou Assis Chateaubriand. Logo que o avistou Salgado Filho teria dito: “– Meu caro Assis, você, tão entusiasta da Aviação, sabe que tenho um serviço que lhe está reservado?”, acrescentando em seguida: “– E fique sabendo que se trata de coisa muito trabalhosa para você”. Após explicar-lhe com detalhes do que se tratava, o jornalista respondeu prontamente: “– Salgado, conte comigo. Sua ideia é assombrosa!”¹⁷³. Dessa forma, nesse trecho de seu livro, José Garcia de Souza relembra ter presenciado o momento no qual Salgado Filho e Assis Chateaubriand conversaram a respeito da CNA e em que este foi convidado para ser o principal executor dela. E assim, a campanha iniciada pelo jornalista ganhou ares oficiais com o ministro.

Sob os auspícios do Ministério da Aeronáutica, cada etapa do ritual de doação dos aviões para a campanha foi muito bem planejada de modo a estimular ao máximo o fortalecimento do sentimento cívico e de uma mentalidade aeronáutica pela população. Portanto, estar atento aos detalhes que envolvem tanto a padronização da cerimônia quanto as características formadoras do *modi operandi* dela permite decompor o projeto do governo, jogando luz nos interesses por trás dele. Sendo assim, com base em matérias de jornais e revistas, nas publicações periódicas do DIP, na prova tipográfica do livro “Obra getuliana”, de Capanema, e nos discursos, cartas e fotografias depositados no arquivo do CPDOC-FGV, far-se-á, então, uma narração densa¹⁷⁴ da campanha, procurando sempre desvendar os objetivos depositados em cada gesto formador de tal empreendimento.

O primeiro aspecto a ser problematizado diz respeito ao destino reservado a cada avião doado. A “Obra getuliana” revela a intenção dos organizadores ao definirem as regras delimitadoras dessa ação. A determinação era a de que as ofertas fossem sempre feitas de preferência a aeroclubes de cidades longínquas daquela de onde é natural o

¹⁷² SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. P. 209 e 210.

¹⁷³ Idem. P. 210.

¹⁷⁴ BURKE, Peter. “A história dos acontecimentos e o renascimento da narrativa”. In: _____ (org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1992. P. 339.

doador, com o propósito de “favorecer o conagraçamento de todos os brasileiros”¹⁷⁵. Geralmente, um estado cedia a outro o aparelho aéreo, de Minas Gerais para o Rio Grande do Sul, de São Paulo para a Paraíba, do Rio de Janeiro para o Mato Grosso, estimulando elos de gratidão e de amizade e o aparecimento de “mãos que se estendem por cima das serras e dos campos, que vão se estreitar a centenas de léguas de distância, fomentando o sentimento de fraternidade nacional”¹⁷⁶. Por isso, sempre haver a reunião, em toda cerimônia, de no mínimo os seguintes representantes: da campanha, geralmente Chateaubriand ou Salgado Filho, do ofertante e do aeroclube contemplado.

A fraternidade, segundo o documento, é o próprio lema da Campanha Nacional de Aviação, iniciativa considerada também uma grande obra de unificação nacional, ao estimular o gesto nobre daquele que “oferece tão valiosa dádiva, não a seus vizinhos e amigos, mas a brasileiros que não conhece, que nunca verá talvez, e cuja gratidão só de longe sentirá”¹⁷⁷. Ou seja, o que estava em jogo nessa decisão era o interesse de se incentivar no país o surgimento de uma lógica de reciprocidade entre os estados-irmãos, relacionando, assim como nos grupos estudados por Marcel Mauss, bens materiais a relações sociais e dádiva a retribuição, situação na qual há o estabelecimento de um vínculo¹⁷⁸. É interessante observar que essa resolução esteve presente desde o primeiro avião ofertado, em 31 de janeiro de 1941. Doado em Porto Alegre e, portanto, vindo do Sul, ele foi destinado ao Nordeste. Dessa forma, saiu de uma capital rumo a uma cidade do interior: o Aeroclube de Pesqueira, em Pernambuco¹⁷⁹.

O mesmo ocorreu com as contribuições que se seguiram: o Rio Grande do Sul, por ter sido o primeiro a doar, foi o próximo estado contemplado, tendo a cidade serrana de Caxias do Sul recebido o segundo avião¹⁸⁰. Fraternidade essa estimulada não apenas entre os estados brasileiros, a fim de garantir a defesa nacional, mas, igualmente, entre o Brasil e outros países da América, com o intuito de assegurar também a defesa continental. Isso explica a decisão tomada por Salgado Filho de batizar, no Rio de Janeiro, um avião de “Jorge Chavez”, em homenagem ao pioneiro aviador peruano,

¹⁷⁵ Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIII, fot. 355/2. FGV/CPDOC.

¹⁷⁶ Idem.

¹⁷⁷ Idem. Fot. 355/2 e 356.

¹⁷⁸ MAUSS, Marcel. “Ensaio sobre a dádiva: forma e razão da troca nas sociedades arcaicas”. In: *Sociologia e Antropologia*. São Paulo: Cosacnaify, 2008. Pp. 183-314.

¹⁷⁹ Ver: ESCOBAR FILHO. “Variações sobre a Campanha Nacional de Aviação”. Revista *Cultura Política*, ano III, num. 26, abril. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 74.

¹⁸⁰ Ver: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. *História geral da aeronáutica brasileira*. Vol. 3 (Da criação do Ministério da Aeronáutica ao final da Segunda Guerra Mundial). Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Villa Rica, 1991. P. 175.

sendo o padrinho o embaixador do Peru. Esse país amigo, em retribuição, deu o nome de Santos Dumont a um dos aviões de sua frota civil, em uma cerimônia pública¹⁸¹. Além disso, com a mesma intenção, o governo enviou de presente, em janeiro de 1943, um dos aviões adquiridos pela Campanha Nacional de Aviação aos jovens pilotos uruguaios em formação¹⁸².

Outro elemento que precisa de uma análise aprofundada é o do cerimonial da entrega dos aviões, uma dimensão fundamental da campanha, que contribuiu significativamente para o sucesso dela. O próprio jornalista Escobar Filho, em artigo publicado na revista *Cultura Política*, chamou atenção para isso, ao afirmar que o mais interessante na iniciativa era o seu ritual e, portanto, se as aeronaves obtidas “fossem entregues sumariamente aos aeroclubes, sem a pompa dos batismos e sem a observância do critério que tem presidido a escolha das instituições contempladas com os aparelhos, não teria certamente atingido a Campanha o êxito surpreendente que hoje admiramos”¹⁸³. Sendo assim, os organizadores dessa ação em prol da aviação conseguiram ampliar uma tradição de batismo já realizada há muito tempo com os navios e que a popularização dos aparelhos aéreos fez com que se estendesse também a eles. De fato, os cerimoniais, da maneira como foram concebidos, tendo a presença de autoridades políticas e figuras de prestígio social, acabavam por estimular a publicização do acontecimento, o que provocava, conseqüentemente, um alcance maior de pessoas.

Dessa forma, tornou-se comum a cobertura de grande parte dos jornais brasileiros e a presença constante de Salgado Filho, de Assis Chateaubriand ou de ambos. O ministro da Aeronáutica, sabedor da importância da campanha para a formação de uma mentalidade aeronáutica e para despertar o desejo de ser piloto nos jovens, bem como estimular a ação daqueles que já sentiam a vocação para tal, fazia questão de viajar semanalmente pelo Brasil todo, de modo a prestigiar não apenas os batismos dos aparelhos aéreos, mas também a entrega de brevês e a inauguração de

¹⁸¹ Ver: “O ministro da Aviação do Peru agradece ao ministro da Aeronáutica a homenagem prestada a Jorge Chavez”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 25 de março de 1942. P. 8.

¹⁸² Ver: “O avião ‘Presidente Vargas’”. *Revista O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano IV, n.º. 37, 31 de janeiro. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 30 e 31.

¹⁸³ Ver: ESCOBAR FILHO. “Variações sobre a Campanha Nacional de Aviação”. *Revista Cultura Política*, ano III, num. 26, abril. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 74.

campos de pouso¹⁸⁴. O DIP, ciente da importância do papel da propaganda para a expansão da Campanha Nacional de Aviação, colocou a serviço da causa a equipe de produção do Cine jornal Brasileiro. Ela passou, então, a inserir nos curtas exibidos nos cinemas informações sobre os batismos dos aviões de treinamento doados à CNA, como por exemplo: “ASAS PARA O BRASIL – Campinas: o batismo de três aviões (“Fernando Prestes”, “Coronel Camisão” e “Antônio Prado”)”. CJB, n.º. 86, v. II, 1941; e “CAMPANHA DA AVIAÇÃO – Rio: Os estudantes entregam ao Presidente Getúlio Vargas um cheque de 295.000 cruzeiros”. CJB, n.º. 17, v. III, 1943¹⁸⁵.

O exame dos estágios do rito de doação dos aparelhos aéreos aos aeroclubes revela claramente uma apropriação intencional da liturgia católica, de modo a buscar legitimação do discurso político no discurso religioso. Portanto, tudo indica ser esse evento um bom exemplo do que Alcir Lenharo chamou de “sacralização da política”, a qual “visava dotar o Estado de uma legitimidade escorada em pressupostos mais nobres que os tirados da ordem política”¹⁸⁶, de modo que “os canais convencionais, alimentados pela religiosidade, podiam ser utilizados como condutores mais eficientes dos novos dispositivos de dominação que o poder engendrava”¹⁸⁷. Dessa forma, os organizadores da Campanha Nacional de Aviação instrumentalizaram conteúdos teológicos, formados por imagens e símbolos próprios do sacramento do batismo. Estes, ao serem secularizados e convertidos em elementos de domínio público, ganharam uma nova roupagem.

Nesse processo, o batismo, adaptado e transformado em uma cerimônia cívica, foi reproduzido em todas as suas etapas. Na iniciativa do governo e de particulares, esse sacramento, que originalmente tem por objetivo incorporar o batizando à comunidade católica e torná-lo participante da missão da Igreja, faria o mesmo com cada avião doado em relação ao Brasil. Portanto, foi comum, nas centenas de cerimônias organizadas pela Campanha Nacional de Aviação, a presença de um religioso para ministrar os rituais, ocorridos em logradouros públicos ou aeroportos. Por exemplo, a foto abaixo registra Dom Jaime de Barros Câmara, Arcebispo Metropolitano do Rio de

¹⁸⁴ Ver: Carta de Joaquim Pedro Salgado Filho ao interventor Agamenon Magalhães, comunicando aceitar o convite para inauguração dos campos de pouso em Pernambuco. Arquivo Agamenon Magalhães, AGM c 1941.03.19. Microfilme rolo 2 fot. 344. FGV/CPDOC.

¹⁸⁵ Além dessas duas, referências à Campanha Nacional de Aviação aparecem nos seguintes Cine jornais Brasileiros: vol. II, 1941 (números: 53, 60, 102, 114, 117, 119, 139 e 173) e 1943 (número: 173). Ver: GALVÃO, M. R. (Coord.). *Cine Jornal Brasileiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1938-1946*. São Paulo: Fundação Cinemateca Brasileira, 1982.

¹⁸⁶ LENHARO, Alcir. *Sacralização da Política*. 2ª ed. Campinas/SP: Papirus, 1986. P. 18.

¹⁸⁷ Idem.

Janeiro, batizando o P-40 “Martim Francisco”, em 19 de novembro de 1943, na qual se pode ver Salgado Filho no canto direito.



Fonte: *Campanha Pró-avião Ministro Souza Costa*. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio-Rodrigues & Cia., 1943. Entre a página 46 e 47. Arquivo Sousa Costa. FGV/CPDOC.

O batismo fazia com que cada avião entregue à campanha ganhasse um nome, “quer de uma grande figura histórica, quer simplesmente de um brasileiro que haja honrado sua Pátria e contribuído para engrandecê-la, com sua vida ou sua morte”¹⁸⁸. Segundo a prova tipográfica organizada pelo ministro da Educação e Saúde, a principal função disso era a de estimular o sentimento cívico na população, uma vez que a evocação desses proeminentes estadistas, engenheiros, industriais, cientistas e militares serviria para “apontar aos jovens o exemplo de seus maiores, e incitá-los a imitar suas virtudes cívicas e privadas”¹⁸⁹. É importante observar que a atribuição de um nome a cada aeronave combinava as dimensões material e imaterial, visível e invisível, uma vez que de fato ele era gravado na fuselagem, podendo ser visto por todos e passando a acompanhar o aparelho aéreo pelo resto da vida útil dele. Sendo assim, os aviões, depois de submetidos a tal ritual, iam “formando um grande livro de honra escrito nas asas que

¹⁸⁸ Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIII, fot. 355/2. FGV/CPDOC.

¹⁸⁹ Idem.

singram os céus do Brasil”¹⁹⁰. A foto abaixo apresenta um exemplo de onde era inscrito o nome do homenageado, conforme se pode notar no batismo do “Cel. Silvino”, pelo ministro Salgado Filho.



Fonte: “Aviação civil”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 02, maio de 1942. P. 48.

Foram múltiplas as motivações para a escolha dos nomes, dependendo do contexto político ao qual cada caso estava submetido, do interesse e da naturalidade do doador, da decisão de Salgado Filho e de Assis Chateaubriand, da localização da cidade receptora do avião e até da emergência de tragédias familiares, conforme a que acometeu a do chefe de Estado em 1943. A morte de Getulino, como carinhosamente era chamado o filho mais novo do presidente, em 2 de fevereiro, aos 25 anos, vítima da poliomielite, estimulou a seguinte homenagem: o batismo, em 26 de setembro de 1944, de um avião intitulado “Getúlio Vargas Filho”¹⁹¹. Apesar de em menor número, é preciso destacar também que algumas aeronaves acabaram batizadas com o nome de datas consideradas memoráveis.

¹⁹⁰ Idem.

¹⁹¹ As informações foram obtidas em carta enviada por Noraldino Lima, membro do conselho diretor do Departamento Nacional do Café, ao ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, Alexandre Marcondes Filho, felicitando-o pelo discurso pronunciado no batismo do avião “Getúlio Vargas Filho”. Ver: Arquivo Alexandre Marcondes Filho, AMF c 1944.09.26. FGV/CPDOC.

Com base nessas diferentes variáveis, é possível compreender por que se decidiu dar o nome do falecido engenheiro civil Gabriel Osório de Almeida para um avião entregue ao Aeroclube de Volta Redonda, local onde o governo empreendia, em 1944, uma grande obra de engenharia, a saber: a primeira usina siderúrgica do país¹⁹². Além disso, a partir de 1942, o afundamento de navios brasileiros pela Alemanha e a entrada do Brasil na Guerra ao lado dos Aliados vão se refletir nos nomes dados aos aparelhos aéreos. Muitos aviões de bombardeio doados à FAB passaram a ser batizados, em todo o país, com os nomes dos barcos perdidos, em memória a tantos “patrícios sacrificados”, constituindo a chamada “Esquadilha da Vingança”¹⁹³. Da mesma forma, a intensificação da aliança com os Estados Unidos estimulou o batismo de aeronaves nomeadas em homenagem a vultos desse país, conforme são bons exemplos o “Abrahão Lincoln”¹⁹⁴ e o “Washington”¹⁹⁵.

Além da figura religiosa a proferir o batismo e do indivíduo a ser batizado, um outro ator social fundamental dessa cerimônia cristã é o padrinho, o qual se espera que seja um católico exemplar, direcionando os afilhados para um bom caminho na vida, principalmente religiosa. Na cerimônia de entrega de aviões, ele também vai ter um lugar central, dada a sua importância no conjunto de símbolos, imagens e personagens familiares ao imaginário cristão. Voltando ao livro de Capanema, a manutenção do padrinho se justifica pela possibilidade que ele trazia de fornecer “nova oportunidade de homenagear outros Estados ou outras cidades”¹⁹⁶, assim como já acontecia com os estados que doavam, com os que recebiam e com aqueles nos quais as personalidades escolhidas para dar nome ao avião nasceram. Havia critérios para se convidar determinada pessoa como padrinho, devendo-se dar prioridade a “figuras de destaque

¹⁹² Essa motivação para a escolha do nome é explicada pelo tenente-coronel Edmundo de Macedo Soares, diretor-técnico da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), no discurso pronunciado, em 28 de abril de 1944, ao público presente no batismo daquele aparelho aéreo. Ver: Arquivo Edmundo de Macedo Soares, EMS pi Soares, E. 1944.04.27, microfilme rolo 17 fot. 1016 a 1017. FGV/CPDOC.

¹⁹³ Informações extraídas do discurso proferido por Cristiano Machado, secretário de Educação de Minas Gerais, em solenidade da Campanha Nacional de Aviação ocorrida em Belo Horizonte. Ver: Arquivo Cristiano Machado, CM pi Machado, C. 1942/1944.00.00/1. Pp. 1-4. FGV/CPDOC.

¹⁹⁴ O “Abrahão Lincoln” foi batizado e entregue em 9 de setembro de 1942, tendo como padrinho o milionário norte-americano Nelson Rockefeller, um dos herdeiros das empresas petrolíferas *Standard Oil*. As informações sobre a existência desse avião foram retiradas do discurso lido na ocasião pelo ministro da Fazenda Artur de Souza Costa, o qual se encontra em: Arquivo Sousa Costa, SC pi Costa, S. 1942.04.30. Pp. 38-41. FGV/CPDOC.

¹⁹⁵ O arquivo Oswaldo Aranha guarda fotos tiradas durante o batismo, em 1944, estando presentes, entre outros, Oswaldo Aranha, Salgado Filho e Assis Chateaubriand. Ver: Arquivo Oswaldo Aranha, OA foto 304. FGV/CPDOC.

¹⁹⁶ Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIII, fot. 355/2. FGV/CPDOC.

em qualquer campo das atividades nacionais, ou cidadãos que se imponham ao respeito de seus patrícios pelos dotes morais e pela integridade do caráter”¹⁹⁷. Na foto abaixo, o general Horta Barbosa, escolhido como padrinho de batismo do avião de treinamento avançado “Benjamin Constant”, lê seu discurso na cerimônia ocorrida em 19 de março de 1942¹⁹⁸.



Fonte: Arquivo Horta Barbosa, HB foto 066/3. FGV/CPDOC.

Por fim, para encerrar o ritual, ocorria o ápice simbólico do evento, quando o batismo do aparelho aéreo era efetivado. Na liturgia de iniciação cristã, o sacramento é feito com água benta e consiste na imersão do batizando nela ou em derramá-la sobre a cabeça dele. Esse líquido considerado sagrado, inclusive, foi utilizado algumas vezes também nas cerimônias cívicas organizadas pela Campanha Nacional de Aviação. No entanto, o mais comum, nessa secularização daquele sacramento, foi a sua substituição

¹⁹⁷ Idem. Por exemplo, Assis Chateaubriand, em nome do ministro Salgado Filho, convidou o ex-presidente Venceslau Brás para ser padrinho do avião batizado, em 21 de abril de 1942, com o nome de outro chefe de Estado da Primeira República: “Rodrigues Alves”. Para ter acesso ao discurso proferido por ele na cerimônia de doação do aparelho, ver: Arquivo Venceslau Brás, VB pi Brás, V. 1942.04.21, microfilme rolo 7 fot. 585 a 593. FGV/CPDOC.

¹⁹⁸ A cerimônia foi filmada e inserida no Cine jornal Brasileiro número 114, de 1942: “AERONÁUTICA CIVIL – Rio: É batizado o avião de treinamento ‘Benjamin Constant’”. Ver: GALVÃO, M. R. (Coord.). *Cine Jornal Brasileiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1938-1946*. São Paulo: Fundação Cinemateca Brasileira, 1982. P. 25.

pelo “champanhe batismal”¹⁹⁹. Cabia ao padrinho derramá-lo sobre a hélice da aeronave e, em seguida, taças da bebida eram distribuídas aos convidados, para que brindassem a mais uma aquisição obtida²⁰⁰. As fotos abaixo, da esquerda para a direita, retratam, na primeira, Luís Aranha, irmão do ministro Oswaldo Aranha, jogando champanhe em uma aeronave, durante o batismo dos aviões “Carioca” e “Leopoldinense”, na Praça das Nações, em Bonsucesso, em 12 de dezembro de 1942. É possível ver a presença de Assis Chateaubriand, de chapéu. Já a segunda, de 1941, mostra Oswaldo Cordeiro de Farias, interventor do Rio Grande do Sul, fazendo o mesmo com um aparelho aéreo estacionado em um hangar.



¹⁹⁹ Expressão empregada na legenda de uma foto presente na revista pertencente à Sociedade dos Cadetes do Ar da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos. Na matéria, são apresentadas imagens do batismo dos aviões doados à Campanha Nacional de Aviação. Ver: “Aviação civil”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 02, maio de 1942. P. 48. O artigo completo está situado nas páginas 48 e 49.

²⁰⁰ Apesar de a regra ter sido usar champanhe nos batismos, em alguns casos, principalmente devido ao doador ou à figura homenageada, outros elementos foram empregados em substituição àquele. Por exemplo, durante o batismo do avião “Benjamin Constant”, no aeroporto Santos Dumont, em 19 de março de 1942, doado com a colaboração da Standard Oil Company of Brazil, proprietária da Esso, o general Horta Barbosa, Presidente do Conselho Nacional do Petróleo e, como visto, padrinho da cerimônia, batizou com petróleo o aparelho aéreo, derramando-o sobre a hélice. Ver: “Imponente batismo do Benjamin Constant”. Revista *Esso*, Rio de Janeiro, ano VII, n.º. 78, maio de 1942. Pp. 4-6. Arquivo Horta Barbosa, classificação: R1153. FGV/CPDOC. Além disso, no batismo do avião “Francisco de Melo Palheta”, cujo homenageado é considerado o introdutor da cultura cafeeira no Brasil, ao trazer da Guiana Francesa as primeiras sementes da planta, o padrinho Jaime Fernandes Guedes, presidente do Departamento Nacional do Café, derramou grãos de café na hélice do aparelho aéreo. Ver: “Batizados, ontem, o ‘Mermoz’ e o ‘Francisco de Melo Palheta’”. Jornal *Diário Carioca*, Rio de Janeiro, sábado, 15 de agosto de 1942. P. 6; e “Batismo de avião”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 15 de agosto de 1942. P. 9.

Fonte: Foto da esquerda: Arquivo Luiz Aranha, LAr foto 011. FGV/CPDOC. Foto da direita: Arquivo Cordeiro de Farias, CFa foto 145. FGV/CPDOC.

O espaço reservado na “Obra getuliana” à Campanha Nacional de Aviação apresenta um trecho que demonstra o direcionamento a um público-alvo específico de doadores: “o seu alto e nobre objetivo consiste em apelar para os capitalistas, para os cidadãos abastados, para que forneçam aviões aos aeroclubes que deles necessitam”²⁰¹. Dada a quantia vultuosa necessária à compra de um aparelho aéreo, o documento deixa clara a intenção de voltar-se, em um primeiro momento, ao “grande usineiro do Nordeste”, ao “grande industrial de São Paulo” ou ao “grande criador de Minas ou do Rio Grande do Sul”²⁰². Dessa forma, todos os empresários foram convidados a se juntarem aos esforços iniciados pelo dono dos *Diários Associados* e passarem a contribuir, como ele, na tarefa de dar asas ao Brasil, tornando-se, com o gesto, “Mecenas do ar”²⁰³.

Um número significativo deles atendeu ao chamado, podendo ser dados alguns exemplos. A Casa Granado, importante drogaria e indústria de medicamentos, doou, em 1942, à juventude brasileira um avião chamado “Comendador José Granado”, homenagem ao fundador daquele estabelecimento comercial²⁰⁴. Por sua vez, uma comitiva do ministro da Aeronáutica foi a Foz do Iguaçu batizar o avião “Bartolomeu Mitre”, oferecido ao aero clube local pela Companhia Nitro-Química de São Paulo²⁰⁵. Em outra solenidade, ocorrida no primeiro semestre de 1942, dois aparelhos aéreos foram doados, um pelos comerciantes de café de Santos ao Aeroclube de Minas Gerais e outro por um comerciante de Minas aos paulistas do município de Presidente Prudente²⁰⁶. Já no segundo semestre, a Companhia Docas da Bahia entregou o

²⁰¹ Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIII, fot. 354/1. FGV/CPDOC.

²⁰² Idem. Fot. 354/2.

²⁰³ Expressão utilizada por Alexandre Marcondes Filho, então vice-presidente do Departamento Administrativo do Estado de São Paulo (DAESP) e futuro ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, para se referir a Samuel Ribeiro, presidente do Conselho da Caixa Econômica Federal de São Paulo e doador de um avião ao Aeroclube de Pelotas. Ela aparece em um trecho do discurso proferido por ele em São Paulo, no dia 24 de abril de 1941, em cerimônia na qual foi convidado a ser padrinho de batismo do avião “Regente Feijó”. Ver: MARCONDES FILHO, Alexandre. “O senhor das alturas e das distâncias”. In: *Vocações da unidade (conferências e discursos)*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1941. P. 204. O discurso completo vai da página 201 a 209.

²⁰⁴ Ver: “A Casa Granado oferece um avião à mocidade do Brasil”. *Jornal Diário da Noite*, Rio de Janeiro, segunda-feira, 14 de setembro de 1942. P. 3.

²⁰⁵ Ver: CHATEAUBRIAND, Assis. “Democracia e autoridade”. *Revista Dos Jornais*, ano II, n. 19, dezembro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. Pp. 36-40.

²⁰⁶ Ver: “A aviação brasileira, dia a dia, se amplia e aperfeiçoa”. *Revista Dos Jornais*, ano II, n. 13, junho. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 35 e 36.

“Cotegipe” à cidade de Barretos²⁰⁷. Por fim, os Laboratórios Raul Leite S. A. ofereceram um aparelho ao Aeroclube de Rio Branco, cujo batismo ocorreu em 20 de janeiro de 1944²⁰⁸.

Além dos empresários brasileiros, a campanha contou também com a solidariedade dos membros de colônias estrangeiras que, passando a residir no Brasil, resolveram, nesse gesto, demonstrar o amor e a gratidão pela nova pátria. A Colônia Sírio-Libanesa do Paraná, caminhando nessa direção, resolveu doar seis aviões aos aeroclubes²⁰⁹. Um deles, de treinamento intermediário, foi batizado de “19 de abril”, em 16 de novembro de 1942, em homenagem à data natalícia de Getúlio Vargas²¹⁰. Atitude semelhante teve a Colônia Portuguesa da Bahia, quando entregou, no Galeão, em 29 de junho de 1942, um aparelho aéreo ao Aeroclube de Pompeia, em São Paulo. Nomeada de “Sacadura Cabral”, em reverência ao famoso aviador português, a aeronave teve como padrinho o comandante da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, o coronel Henrique Dyott Fontenelle²¹¹.

No entanto, ainda que o sucesso da campanha tenha sido possível devido ao esforço majoritário dos empresários brasileiros e de estrangeiros residentes no país, no livro organizado pelo ministro da Educação e Saúde há o registro da existência de contribuições em dinheiro de classes menos favorecidas, como “pequenos lavradores”, “modestos funcionários públicos” e até “pobres proletários”²¹². Estes teriam se juntado àqueles, não lhes deixando a honra exclusiva de contribuir para o equipamento aéreo do Brasil, e com o “sacrifício de suas parcas economias” conseguiram ofertar também aviões para o serviço da pátria²¹³. Por exemplo, em 1942, o povo do subúrbio carioca de

²⁰⁷ Informação retirada do discurso pronunciado pelo Procurador da República Gabriel Passos na ocasião da cerimônia de batismo. Ver: Arquivo Gabriel Passos, GP pi Passos, G. 1942.06.22. FGV/CPDOC.

²⁰⁸ Ver: Revista *Careta*, Rio de Janeiro, ano XXXVI, 5 de fevereiro de 1944. P. 22.

²⁰⁹ Ver: Carta de José Nicolau Abage, presidente da Campanha Pró-aviões da Colônia Sírio-Libanesa do Estado do Paraná, datada de 15 de agosto de 1942, a Oswaldo Aranha, ministro das Relações Exteriores do Brasil, comunicando, em nome dela, a doação de seis aviões aos clubes aéreos civis e convidando-o a participar das cerimônias, inclusive como homenageado. Arquivo Oswaldo Aranha, OA cp 1942.08.15, microfilme rolo 19 fot. 235. FGV/CPDOC.

²¹⁰ Ver: Discurso pronunciado pelo ministro Oswaldo Aranha por ocasião do batismo do avião “19 de abril”, do qual foi padrinho. Arquivo Oswaldo Aranha, OA pi Aranha, O. 1942.11.16, microfilme rolo 20 fot. 824 a 826. FGV/CPDOC; e “O avião ‘19 de Abril’”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano III, nº. 28, 30 de abril. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 6 e 7.

²¹¹ Ver: “Campanha da Aviação Civil”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 04, julho de 1942. P. 29 e 32.

²¹² Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIII, fot. 354/2. FGV/CPDOC.

²¹³ Idem.

Santa Cruz reuniu os meios necessários para a aquisição de um avião de treinamento²¹⁴. Até os professores e alunos das escolas do Departamento de Educação Primária da Prefeitura do Rio de Janeiro contribuíram com pequenas quantias, que, reunidas, seriam destinadas à compra de dois aviões de treinamento para os aeroclubes da capital²¹⁵.

Além da população de um modo geral, a Campanha Nacional de Aviação foi considerada tão estratégica para o futuro do Brasil que envolveu consideravelmente o *staff* governamental, não ficando restrita à Pasta da Aeronáutica e ao detentor dela. A análise do conjunto documental depositado no CPDOC revela ter sido essa uma preocupação de quase todos os ministros do Estado Novo: Oswaldo Aranha (Relações Exteriores), Gustavo Capanema (Educação e Saúde), Artur de Souza Costa (Fazenda), Eurico Gaspar Dutra (Guerra), Waldemar Falcão e Alexandre Marcondes Filho (Trabalho, Indústria e Comércio) e Henrique Aristides Guilhem (Marinha). Cada um deles contribuiu de alguma maneira para a iniciativa, seja pela presença nas cerimônias, seja batizando um avião, seja organizando campanhas de doações ou seja, ainda, pronunciando discursos.

Além de Salgado Filho, dois deles parecem ter se dedicado diretamente à obtenção de aviões: Oswaldo Aranha (aparelhos de treinamento aos aeroclubes²¹⁶) e Artur de Souza Costa (aparelhos de combate). Este segundo, inclusive, encabeçou, em 1943, a Campanha Pró-avião Ministro Souza Costa, com o intuito de que os servidores fazendários de todo o território nacional oferecessem um avião de Caça à FAB, de modo a aumentar o poderio aéreo do Brasil. Com o lema “Mãos à obra e asas ao vento”, a iniciativa contou com o entusiasmo do corpo diretivo do ministério, que formou uma comissão para organizar as doações. Obtida a quantia necessária, o avião “Martim Francisco”, uma homenagem ao primeiro dirigente da Pasta da Fazenda após a

²¹⁴ Ver: “Sta. Cruz vai oferecer um avião à FAB”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 23 de setembro de 1942. P. 2.

²¹⁵ Ver: “Contribuição dos alunos das escolas municipais para a compra de dois aviões”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 23 de setembro de 1942. P. 8.

²¹⁶ A documentação encontrada no arquivo privado dele demonstra ações concretas nesse sentido. Ver, por exemplo: Carta de Paulo V. da Rocha Vianna a Oswaldo Aranha agradecendo sua participação na doação de um avião para treinamento de pilotos civis. Arquivo Oswaldo Aranha, OA cp 1941.06.12, microfilme rolo 18 fot. 170 a 171/2. FGV/CPDOC; e Carta de Rui Lisboa e Gaudêncio M. Ramos a Oswaldo Aranha solicitando o envio de avião doado pelo ministro ao Aeroclube de Alegrete (RS). Arquivo Oswaldo Aranha, OA cp 1942.01.11, microfilme rolo 18 fot. 802 a 803. FGV/CPDOC.

Independência do Brasil, foi batizado em 19 de novembro, data escolhida para coincidir com o Dia da Bandeira²¹⁷.

Os resultados da campanha ultrapassaram as expectativas mais otimistas. Já em 23 de agosto de 1941, o centésimo avião foi batizado pelo próprio presidente Vargas, com a benção do Cardeal D. Sebastião Leme²¹⁸. Em abril de 1943, uma matéria publicada na revista *Cultura Política*, e já citada anteriormente, levantou o registro de 315 aparelhos aéreos obtidos até aquele momento. Além disso, o autor aproveitou o espaço para dar ciência aos leitores a respeito dos desdobramentos da iniciativa. Para ele, o reflexo mais nítido foi o desejo dos jovens das cidades do interior de se reunirem para fundar aeroclubes, construindo campos de pouso e hangares, condições essenciais para a obtenção e entrega dos aparelhos doados. Cerca de 250 aeroclubes, desde o Território do Acre até o Rio Grande do Sul, haviam recebido ou estavam prestes a receber aviões, alguns deles, inclusive, já possuindo três ou quatro²¹⁹.

A busca por informações do total de aviões obtidos pela campanha até o final do Estado Novo encontrou em um documento depositado no arquivo Getúlio Vargas uma importante fonte para alcançar esse objetivo. Datado de 27 de julho de 1945, ele apresenta uma tabela com dados detalhados sobre o número total de aviões recebidos pela campanha até aquela data: 570. Os aparelhos aéreos foram discriminados pelo modelo e pelo estado de destino. No texto que acompanha a tabela, é especificado que 351 são de procedência estrangeira e 219 de fabricação nacional²²⁰.

²¹⁷ Ver: *Campanha Pró-avião Ministro Souza Costa*. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio-Rodrigues & Cia., 1943. Arquivo Sousa Costa, SC-19f. FGV/CPDOC; e o discurso de Paulo Lira proferido na cerimônia. Arquivo Sousa Costa, SC pi Lira, P. 1943.11.19. FGV/CPDOC.

²¹⁸ Ver: “O batismo do avião ‘Getúlio Vargas’”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, domingo, 24 de agosto de 1941. P. 6.

²¹⁹ ESCOBAR FILHO. “Variações sobre a Campanha Nacional de Aviação”. Revista *Cultura Política*, ano III, num. 26, abril. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 75.

²²⁰ Ver: Arquivo Getúlio Vargas, GV c 1945.07.27, microfilme rolo 8 fot. 895/2. FGV/CPDOC.

AERONAVES DOADAS PELA COMPANHIA NACIONAL										
DE AVIACÃO - até 27.7.1945										
Tipo de aeronaves	São Paulo	Mi- nas	R.G. Sul	D.Fe- deral	Para- ná	Rio Janei- ro	Per- nambu- co	Baía	Diver- sos Está- gios	total
Piper Cub Trainer (Mesbla S/A, ex-Mestre & Blage)	66	32	26	4	5	7	6	7	55	208
C.A.P.-4-Paulistinha (Pignatari - S.Paulo)	52	31	18	10	6	3	1	6	26	153
H.L. - 1 (Cia.N.N.Aérea da Org. H. Lage)	12	6	4	2	7	2	2	1	16	53
Aeronca 0-58-B *	12	6	4	-	1	1	-	1	12	37
Aeronca TAC *	5	1	2	-	1	-	-	-	2	11
C.A.P.-1-Planalto (Pignatari-S.Paulo)	3	1	1	-	1	-	-	-	2	8
Taylorcraft B *	3	-	-	1	1	1	1	-	1	8
Taylorcraft BL-65 *	-	-	4	-	-	1	-	1	1	7
Fock Wulff "Stieglitz"*	-	-	-	7	-	-	-	-	-	7
Aeronca Trainer *	1	-	1	-	-	-	3	-	1	6
Fairchild PT 19 *	1	1	1	-	-	-	2	-	1	6
Culver Cadet *	-	-	-	2	-	-	-	-	3	5
Waco F 5 *	5	-	-	-	-	-	-	-	-	5
H. L.- 6 B (Cia. N.N.Aérea da Org. H. Lage)	2	-	1	-	-	-	-	1	1	5
Diversos Tipos *	16	6	5	5	-	5	4	2	8	51
	179	84	67	31	22	20	19	19	129	570

* Diversas procedências

Fonte: Arquivo Getúlio Vargas, GV c 1945.07.27, microfilme rolo 8 fot. 895/1. FGV/CPDOC.

Para concluir, um trecho do discurso proferido em 1941 pelo ministro da Guerra Eurico Gaspar Dutra, padrinho de batismo do avião “Marechal Deodoro”, faz uma projeção futura da CNA, resumindo bem o otimismo e a esperança que muitos depositaram nela, tida como eficaz para a formação de novos pilotos civis, que se tornariam, em breve, reservas da Força Aérea:

Ela não terá fim e de todos os recantos do Brasil hão de surgir novas asas. Praza aos céus que elas aumentem até o infinito, que possam elas cortar em todos os sentidos os céus imaculados da Pátria, vigiando as nossas lindes e as nossas riquezas, espreitando todas as ameaças, velando pela segurança dos nossos lares, encurtando distâncias, fazendo-nos a todos – os do Norte, os do Sul, os do Litoral e os do sertão – a todos, enfim, mais unidos, mais coesos, mais solidários, dentro desta imensa solidariedade que é a nossa própria Pátria, transformando-a na grande e indissolúvel comunidade, de todas as nossas vontades pelo Brasil eterno, grandioso e soberano²²¹.

²²¹ Ver: “Asas brasileiras”. Revista *Dos Jornais*, ano I, n. 4, setembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 61. O artigo completo vai da página 59 a 61.

1.2.2.2 – Em busca da participação generalizada da população: as campanhas do alumínio e do jornal velhos

Apesar do alcance da Campanha Nacional de Aviação, nitidamente as doações, em quase a sua totalidade, partiram de instituições e de grandes empresários. Portanto, embora a iniciativa tenha repercutido em todas as classes sociais, até pela quantidade significativa das cerimônias de batismo de aviões ocorridas nos mais distintos pontos da cidade do Rio de Janeiro e dos estados do Brasil, os auxílios ficaram concentrados em determinados grupos de maior poder aquisitivo. Para o projeto governamental de difusão do interesse pelo setor aeronáutico, o ideal almejado era o de estender a contribuição ao maior número possível de cidadãos. Justamente esses foram os objetivos das subcampanhas dos metais e dos jornais velhos, que, atreladas à outra, procuravam reunir essas matérias-primas de modo a auxiliar na construção de aviões nacionais de treinamento a serem entregues aos aeroclubes.

A campanha do alumínio teve origem nos Estados Unidos, de onde veio importada e foi adaptada à realidade brasileira. Naquele país da América do Norte, a iniciativa do governo se fortaleceu em junho de 1941, após coletas experimentais realizadas anteriormente em Madison, Wisconsin e Richmond, locais nos quais se recolheram cerca de 80 mil libras desse material metálico. Após essa experiência inicial, as donas de casa de todos os estados foram chamadas em junho a contribuir para o programa de Defesa Nacional com panelas e outros objetos de alumínio já imprestáveis às atividades domésticas, em uma grande coleta realizada na primeira semana de julho. O material arrecadado em vários locais, inclusive em um cercado construído para esse fim em frente ao Capitólio, em Washington, seria transformado em aviões de caça e bombardeio, armas e munições²²².

No Brasil, as ações nesse sentido tiveram início nas escolas, a partir de agosto de 1941, cuja finalidade era o recolhimento de matérias-primas necessárias à defesa nacional, como alumínio, ferro e aço. A campanha foi batizada em referência ao primeiro desses metais, principalmente pela utilidade significativa na aviação, uma vez

²²² Ver: “A campanha do alumínio nos Estados Unidos”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 20 de junho de 1941. P. 1; “A campanha do alumínio”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, domingo, 22 de junho de 1941. P. 2; e “Sairam das cozinhas 2.000 aviões de caça e 650 de bombardeio!”. *Jornal O Imparcial*, Rio de Janeiro, domingo, 29 de junho de 1941. P. 20.

que com ele eram construídas as fuselagens dos aviões fabricados no país²²³. As primeiras instituições de ensino citadas nos jornais da época a estabelecerem tal campanha foram o Ginásio da Bahia, em Salvador, e o Colégio Batista, em Campos, no estado do Rio de Janeiro. No início, cada aluno deveria levar e entregar à direção de seus respectivos colégios qualquer objeto de alumínio²²⁴. Posteriormente, a organização de comissões entre os próprios discentes permitiu uma diversificação das ações, o que possibilitou, por exemplo, que alunos tanto de Campos quanto de Salvador percorressem residências e comércios a fim de obter uma maior quantidade de alumínio, tendo estes últimos o auxílio de caminhões da prefeitura²²⁵.

Em pouco tempo a iniciativa se espalhou e cresceu, quer para outros estados brasileiros, quer pelo interior deles²²⁶, de modo a contar com o apoio das mais diferentes classes sociais, como era de interesse do governo. Logo, os jornais passaram a anunciar as ações que começavam a ser empreendidas em todo o território nacional, muitas delas já não mais necessariamente atreladas a uma instituição de ensino, embora as escolas tenham continuado fundamentais para a empreitada até o final da campanha. Nesse sentido, em prol do engrandecimento da aviação nacional, em Cuiabá realizou-se, no Grande Hotel, o chamado “baile do alumínio”, no qual cada convidado, além do ingresso, deveria apresentar na entrada um pedaço desse metal²²⁷. Já em Curitiba a iniciativa foi promovida inicialmente pelo Paranaguá Futebol Clube, responsável por arrecadar o alumínio e, posteriormente, entregá-lo ao aeroclube local²²⁸.

²²³ Ver: “A campanha do alumínio para a aeronáutica brasileira”. Jornal *O Imparcial*, Rio de Janeiro, sábado, 13 de setembro de 1941. P. 6; e “A campanha do alumínio para a aeronáutica brasileira”. Jornal *Diário Carioca*, Rio de Janeiro, sábado, 13 de setembro de 1941. P. 9.

²²⁴ Ver: “Iniciada pelos ginásios a ‘Campanha do Alumínio’”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 22 de agosto de 1941. P. 1.

²²⁵ Ver: “Campanha dos estudantes em prol da aviação”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 24 de agosto de 1941. P. 1; “Animada a campanha do alumínio”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 29 de agosto de 1941. P. 1; “A campanha do alumínio”. Jornal *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 29 de agosto de 1941. P. 6; e “A campanha do alumínio”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 03 de setembro de 1941. P. 1.

²²⁶ Os jornais anunciaram, no dia 16 de outubro de 1941, que a campanha do alumínio começava a alcançar repercussão no interior do país, com muitas cidades se mobilizando para criar comissões organizadoras das doações. Como exemplo dessa interiorização do movimento, os jornais *A Manhã* e *O Imparcial* citaram a iniciativa do semanário *Correio Carmelitano*, editado na cidade de Monte Carmelo, em Minas Gerais, de em sua última edição publicar um apelo à contribuição de todos. Ver: “Repercussão, no interior, da campanha do alumínio”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 16 de outubro de 1941. P. 8; e “Campanha do alumínio”. Jornal *O Imparcial*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 16 de outubro de 1941. P. 8.

²²⁷ Ver: “A campanha do alumínio”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 14 de setembro de 1941. P. 2.

²²⁸ Ver: “A campanha do alumínio em Paranaguá”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 19 de setembro de 1941. P. 2.

Diversas instituições e órgãos privados e públicos também se juntaram aos esforços, cada qual com uma estratégia distinta para angariar quilos do precioso metal. Em Belém, a Companhia de Eletricidade Paraense aderiu à campanha, sugerindo que quem quisesse poderia entregar sua doação de alumínio aos motoristas dos bondes, ficando a empresa encarregada de transportá-la até o local designado para o depósito do material²²⁹. Muitos jornais também se comprometeram diretamente com a divulgação da iniciativa. *O Radical*, por exemplo, imprimiu e distribuiu cerca de cinquenta mil folhetos com os seguintes dizeres: “O Brasil precisa de aviões! – Leva para a sede dos colégios todo o alumínio velho que puderes! – Alista-te como soldado na campanha do alumínio”²³⁰.

O Aeroclube do Brasil, o maior beneficiado pela campanha do alumínio, também se esmerou em intensificá-la. Durante a “Semana da Asa” de 1941, o presidente dessa instituição prometeu a cada um que entregasse cinco quilos do metal o direito a uma hora de voo em seus aviões, divisível em passeios de quinze minutos²³¹. Durante esse mesmo período de comemorações pelo Dia do Aviador, o Centro Cívico Benjamin Constant, do Instituto de Educação, no Rio de Janeiro, realizou duas sessões cinematográficas no auditório daquele educandário, uma para os cursos de jardim da infância e outra para os cursos primários, cujas entradas eram obtidas em troca de objetos velhos de alumínio²³². Somando-se, ainda, às demais ações, Landi Sales, diretor do Departamento dos Correios e Telégrafos do Distrito Federal, cooperando na mesma direção, determinou a instalação de postos de arrecadação em todas as agências postais da capital da República. Cada sede enviaria o fruto das doações como correspondência ao Ministério da Aeronáutica²³³. Na foto abaixo, é possível ver a caixa coletora montada na agência da rua Senador Dantas. Segundo o jornal consultado, ela foi ornamentada com as cores nacionais.

²²⁹ Ver: “A campanha do alumínio”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 25 de outubro de 1941. P. 1.

²³⁰ Ver: “A colaboração de ‘O Radical’ fez na campanha do alumínio”. *Jornal O Radical*, Rio de Janeiro, 20 de novembro de 1941. P. 4.

²³¹ Ver: “Demonstração de paraquedistas na ‘Semana da Asa’”. *Jornal O Imparcial*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 02 de outubro de 1941. P. 2; e “Como será comemorada este ano a ‘Semana da Asa’”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 02 de outubro de 1941. P. 2.

²³² Ver: “A Semana da Asa no Instituto de Educação”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 26 de outubro de 1941. P. 13.

²³³ Ver: “Campanha do alumínio”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 08 de outubro de 1941. P. 6; e “Prossegue a campanha do alumínio”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 30 de outubro de 1941. P. 5.



Fonte: *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 29 de outubro de 1941. P. 8.

Salgado Filho e Getúlio Vargas participaram diretamente do projeto, acompanhando com muito interesse essas diversas iniciativas que a todo instante eram anunciadas em algum canto do país. Por exemplo, o Ministério da Aeronáutica disponibilizou instruções para quem quisesse enviar a ele, diretamente pelos correios, uma certa quantidade de alumínio. Nelas, além de informar o endereço, recomendava-se que o metal fosse amassado, de forma a reduzir seu volume, acondicionado em caixas de papelão ou em sacos costurados, não podendo exceder cinco quilos, e entregue na agência dos correios mais próxima da residência do doador²³⁴. Além disso, dez dias após a divulgação dessas instruções pelo Ministério da Aeronáutica, o presidente da República, em visita a Niterói, inaugurou a campanha do alumínio na cidade, cuja sede era a Fundação Anchieta. A diretora da instituição reuniu em uma das salas as alunas que haviam contribuído. Com palavras de elogio e estímulo pelos doze sacos repletos de metais arrecadados, o chefe de Estado prendeu na blusa de cada uma das ofertantes uma

²³⁴ Ver: “Campanha do alumínio”. *Jornal Diário da Noite*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 18 de setembro de 1941. P. 3; e “Alumínio para a aviação nacional”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 25 de setembro de 1941. P. 13.

fita com as cores nacionais, simbolizando o gesto nobre praticado²³⁵. Na foto abaixo, o presidente coloca o distintivo em uma das discentes da Fundação.



Fonte: Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 28 de setembro de 1941. P. 9.

Em 1942, os primeiros aviões construídos com o alumínio doado começaram a ser apresentados ao grande público. Primeiramente, em 10 de março de 1942, em cerimônia realizada na sede do Aero Clube do Brasil, no aeródromo de Manginhos, foram entregues ao ministro da Aeronáutica 1.700 quilos de alumínio fundido em barras, arrecadados em todos os recantos do Brasil pela campanha iniciada em setembro de 1941 promovida por Gilberto de Andrade, diretor da Rádio Nacional, pela professora Lúcia de Magalhães, diretora da Divisão do Ensino Secundário, e por Antonio da Silveira Sales, diretor-presidente da instituição “A Formiga”, organização de caráter educacional destinada a estimular o espírito de cooperação, de solidariedade e de disciplina na mocidade brasileira²³⁶. A campanha foi divulgada nas escolas e pela Rádio

²³⁵ Ver: “Ecos da visita do chefe do governo a Niterói – a campanha do alumínio”. Jornal *Diário Carioca*, Rio de Janeiro, sábado, 27 de setembro de 1941. P. 8; e “A campanha do alumínio em Niterói”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 28 de setembro de 1941. P. 9.

²³⁶ Promotora de várias campanhas, “A Formiga” trabalhava para reforçar a unidade nacional, através do intercâmbio entre os “formigueiros” (escolas) e entre as “formigas” (estudantes). Em 1942, por exemplo, mandou celebrar, no dia 24 de dezembro, uma missa solene em louvor ao presidente, bem como associou-se às homenagens prestadas a Getúlio Vargas por ocasião das comemorações do aniversário dele, em 19 de abril. Tal instituição determinou que fosse enviado, naquela data, um telegrama nominal de cada “formiga” ao chefe de Estado, em uma expressiva demonstração de gratidão por tudo o que o governo vinha realizando pela juventude brasileira. Ver: “As ‘Formigas’”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de*

Nacional, por intermédio do programa *Hora da Juventude Brasileira*²³⁷. Na ocasião, revelou-se que a quantidade apresentada já era suficiente para a aquisição de um avião. Sendo assim, Salgado Filho informou que seria adquirido um aparelho de treinamento a ser doado ao Aeroclube do Brasil, batizado de “A Formiga”, em homenagem aos idealizadores da campanha²³⁸.

Em 4 de setembro, ocorreu, à tarde, a entrega e o batismo desse aparelho aéreo, em solenidade no Largo da Carioca. A cerimônia contou com a presença dos organizadores da campanha; do ministro da Educação e Saúde Gustavo Capanema; de um representante do ministro Salgado Filho, o oficial de gabinete 1º tenente-aviador Carlos Alberto Lopes; do presidente do Aeroclube do Brasil coronel-aviador Dias Costa; e da representação de vários colégios, os quais se juntaram a uma grande massa popular. O avião biplano de treino avançado e para acrobacias, modelo M-7, foi construído por operários brasileiros na Ilha do Vianna e encontrava-se posicionado no centro do Largo, circundado pelo povo, composto em sua maioria por colegiais. Pequenos quadros cercavam o aparelho, contendo frases de incitamento à juventude para que continuasse a trabalhar, sem arrefecimento, pelo desenvolvimento da aviação brasileira²³⁹. Encerrando o ato, Gustavo Capanema pronunciou um discurso, o qual se

amanhã, ano III, nº. 36, 31 de dezembro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 24; e “‘A Formiga’ e o aniversário do presidente Getúlio Vargas”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 21 de março de 1942. P. 6. Para detalhes sobre o projeto de estatuto, as campanhas e solenidades de “A Formiga”, ver o conjunto de documentos a respeito do funcionamento e dos objetivos dessa organização depositados no seguinte arquivo privado: Arquivo Gustavo Capanema, GC g 1942.03.00. Microfilme rolo 56 fot. 520 a 538. FGV/CPDOC.

²³⁷ No início de 1940, a Rádio Nacional, inaugurada em 1936, juntamente com outras empresas, foi afetada pela política de estatização dos meios de comunicação promovida durante o Estado Novo, com o objetivo de manter a imprensa sob controle do governo. De acordo com essa ação, as empresas privadas que tivessem dívidas vencidas em bancos estatais poderiam ser incorporadas ao patrimônio público. O Estado assumia as dívidas e, em troca, adquiria os bens. O Decreto-Lei nº. 2.073, de 08 de março de 1940, regulamentou o projeto e criou as Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional, das quais a Rádio Nacional passou a fazer parte. A encampação de determinadas empresas atendia a razões políticas. No caso da Rádio Nacional, ela estrategicamente poderia contribuir para a formação de uma identidade nacional, ao elaborar e transmitir aos longínquos pontos do país um conjunto de mensagens afinadas com as diretrizes propagadas pelo regime ditatorial. Sobre a criação das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional e a estatização da Rádio Nacional, ver: SILVA, Ana Paula da. “*A lição da mocidade reta*”: *um olhar sobre biografias de Getúlio Vargas para crianças e jovens (1937-1945)*. Dissertação de mestrado em Educação. Rio de Janeiro: UERJ, 2011. P. 22 e 23; e AGUIAR, Ronaldo Conde. *Almanaque da Rádio Nacional*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007. P. 22 e 23.

²³⁸ Ver: “A mocidade das escolas vai doar um avião à Pátria”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 16 de setembro de 1941. P. 13; e “Entregues ao ministro da Aeronáutica 1.700 quilos de alumínio fundido, arrecadado pela campanha promovida pela Rádio Nacional”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 11 de março de 1942. P. 9.

²³⁹ Ver: “O primeiro avião construído com alumínio doado pelas crianças brasileiras”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, sábado, 5 de setembro de 1942. P. 3; “O primeiro avião construído com alumínio doado pelas crianças brasileiras”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 5 de setembro de 1942. P. 9; e

encontra depositado em seu arquivo pessoal. Nele, agradeceu aos organizadores da campanha e, com a entrada do Brasil na Guerra, passou a ver, mais do que nunca, a necessidade de essa ação servir de exemplo aos estudantes do país:

As campanhas patrióticas não valem unicamente pelo que produzem desde logo, mas pelo exemplo que lançam. Esta campanha não possui, portanto, o valor de já ter dado um avião e de amanhã dar uma frota de aviões se Deus quiser, mas tem, ainda, este valor, talvez maior: o de lançar chama no coração dos outros jovens, de a eles comunicar esta mensagem da “formiga” – de que é preciso trabalhar e lutar pela vitória do Brasil²⁴⁰.

Um pouco mais de dois meses depois, outra aeronave obtida pela doação e reunião coletiva de alumínio foi disponibilizada. Dessa vez, a campanha que tornou possível essa realização partiu da mobilização da diretoria e dos corpos docente e discente da Escola Brasileira de São Cristóvão. Iniciada em 4 de setembro, instalou-se no centro do pátio da instituição uma grande caixa, preparada para receber os donativos depositados pelos alunos. O avião fruto do empreendimento receberia o nome de “São Cristóvão”. Contando com a colaboração de todos os moradores do bairro, as listas com as assinaturas dos doadores seriam reunidas e encadernadas para que, dentro de um estojo, fizessem parte da aeronave²⁴¹. A campanha foi muito bem-sucedida, uma vez que em novembro o aparelho aéreo já estava sendo batizado, exatamente no dia 28. Gustavo Capanema, assim como fez com “A Formiga”, prestigiou também essa cerimônia, pronunciando um discurso, de teor parecido com o outro, no qual agradecia aos realizadores e fazia votos de que o exemplo se espalhasse para todas as instituições educacionais do Brasil:

O maior ideal dos educadores foi sempre aproximar a educação da vida. A educação (e nisto se harmonizam todos, filósofos e pedagogos) deve preparar para a vida. Para a educação, a vida é um vasto campo de luta e de conquista (...). A educação é assim essencialmente do mundo. Ela deve servir ao mundo; deve em tudo estar misturada com o mundo e com a vida. O que é que mais simboliza a vida do nosso tempo? É certamente o avião. Ele é, em nossos dias, o grande poder (...). O Brasil (...) tem que fazer do avião a sua grande arma. A mocidade brasileira que se encaminhe, pois, para o avião. A Escola Brasileira de São Cristóvão, tão prestigiada, de vultos tão elevados, dá uma nova demonstração de que é de sentido moderno a educação que ministra. Ela quer que os seus alunos realmente se eduquem para a vida, participando da vida e de seus problemas. Louvemos esses alunos e os seus professores, por terem realizado a campanha da aquisição do avião que ora batizamos. E apontemos tão valioso serviço como um exemplo para todas as

“Fabricado no Brasil com material obtido pelas crianças”. *Jornal Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, sábado, 5 de setembro de 1942. P. 9.

²⁴⁰ “O Avião Formiga”. Arquivo Gustavo Capanema, GC pi Capanema, G. 1942.09.04, microfilme rolo 7 fot. 684/1 e 684/2. FGV/CPDOC. O discurso completo está situado do fot. 684 a 685.

²⁴¹ Ver: “‘São Cristóvão’ – mais um avião para a FAB”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 6 de setembro de 1942. P. 1.

escolas do país, o exemplo de que, neste momento, é preciso tudo empreender e de todos os modos lutar pela maior segurança e glória de nossa pátria. Ponhamos o coração nessa árdua batalha, e, sob o comando do nosso grande Presidente, agora mais do que nunca, pelejemos por vencê-la²⁴².

Sem dúvida, a entrada do Brasil na Guerra e os esforços decorrentes de se estar em um conflito mundial incentivaram o aparecimento de outras campanhas ligadas à aviação. Uma das que estimularam o setor aeronáutico foi a que visava a fornecer aviões de combate à Força Aérea Brasileira. A iniciativa teve origem no jornal *Diário de Pernambuco*, sendo o advogado Antiógenes Chaves seu maior entusiasta. Em 13 de novembro de 1942, o salão amarelo do Palácio do Catete foi cenário da cerimônia de entrega, ao presidente da República, das contribuições arrecadadas em todo o Brasil. Segundo a revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, Getúlio Vargas agradeceu comovido o recebimento dos cheques, no total de Cr\$ 12.843.170,30²⁴³. Com o mesmo objetivo, uma comissão de funcionários do 9º. Distrito de Fiscalização da Prefeitura, no Méier, depositou, em 22 de setembro de 1942, uma importância significativa em dinheiro no tonel colocado no *hall* do Palácio da Prefeitura, destinado a coletar as contribuições dos funcionários municipais a fim de comprar um avião de bombardeio para a FAB²⁴⁴.

O que não faltaram no período foram campanhas que tentavam mobilizar a população para causas diversas. Uma das mais significativas, a da borracha usada, tinha procedimentos de atuação semelhantes aos empregados pela do alumínio. Ela foi organizada após a determinação do presidente Getúlio Vargas de considerar junho de 1943 como sendo o “Mês Nacional da Borracha”²⁴⁵. Iniciada nacionalmente em 1º de julho de 1943, a campanha, patrocinada pela Legião Brasileira de Assistência, com a cooperação do Ministério da Guerra, contou com a doação daquela matéria-prima considerada de primeira necessidade e da mais larga aplicação para a elaboração das

²⁴² “O avião São Cristóvão”. Arquivo Gustavo Capanema, GC pi Capanema, G. 1942.11.28, microfilme rolo 7 fot. 692/1 e 692/2. FGV/CPDOC. O discurso completo está situado do fot. 692 a 695.

²⁴³ Os cheques continham importâncias ofertadas pelos estados de São Paulo, Santa Catarina, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Bahia, bem como pelo Departamento Nacional do Café, pelo sr. Gervásio Seabra, pela Rádio Farroupilha, pelo povo mineiro, pelo sr. Peixoto de Castro, pelo Moinho Santista, pelo Moinho Fluminense, pelo Colégio de São Cristóvão, pelos Usineiros de Pernambuco, pela Rádio Tupi, pela Liga da Defesa Nacional e pela Fraternidade do Fole. Ver: “Aviões para a FAB”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano III, n.º. 35, 30 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 25 e 26.

²⁴⁴ Ver: “Mais contribuições dos funcionários municipais para a compra de um avião de bombardeio para a FAB”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 23 de setembro de 1942. P. 8.

²⁴⁵ A iniciativa objetivava elevar a produção de borracha brasileira e para isso o chefe de Estado apresentou um manifesto dirigido ao povo e a todos os prefeitos do interior, convidando-os a contribuir para o êxito da campanha. Ver: “A campanha da borracha”. Revista *Cultura Política*, ano III, num. 29, julho. Rio de Janeiro: DIP, 1943. Pp. 187-191.

armas e dos equipamentos beligerantes. Os escolares novamente foram convidados a terem papel de relevo, incentivando e auxiliando a arrecadação do material tido como decisivo para a obtenção da vitória²⁴⁶.

Nesse contexto, houve não apenas o surgimento de novas campanhas, mas a intensificação das já existentes. A finalidade da campanha do metal foi ampliada, com o fruto das doações não sendo aplicado unicamente na produção de aviões, mas também na de outros elementos bélicos, fabricados com alumínio, ferro, zinco e bronze²⁴⁷. No período, disseminou-se em várias cidades a montagem das chamadas pirâmides, em prol da defesa nacional, locais geralmente abertos, principalmente praças ou pátios internos de alguma instituição²⁴⁸, nos quais eram empilhados os diferentes tipos de metais que, após as doações, aumentavam em volume e altura, formando uma montanha. A imagem abaixo mostra um ângulo da pirâmide montada em 29 de agosto de 1942, sob o patrocínio do jornal *Diário da Noite*, no Largo da Carioca, de onde saíam os materiais para a construção de mais aviões, canhões e de outras espécies de armas com as quais o Brasil combateria os inimigos do Eixo²⁴⁹:

²⁴⁶ Ver: “Atividades da Legião Brasileira de Assistência”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 29 de junho de 1943. P. 6; “Começa hoje a campanha da borracha usada”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 01 de julho de 1943. P. 10; e “Teve início em todo o Brasil a campanha da borracha usada”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 02 de julho de 1943. P. 7.

²⁴⁷ Além de estimular a doação de metais, o governo intensificou o mapeamento das áreas de extração existentes no país e a busca por reservas em regiões inexploradas ou pouco conhecidas, principalmente do Norte e Oeste. Demonstrando tal preocupação, a revista *Cultura Política* publicou um artigo em que essas questões foram tratadas. O periódico informou aos leitores que, com a guerra, a extração da bauxita e a produção de alumínio ganhavam importância estratégica e que o Brasil estava se preparando para em poucos anos se colocar entre os principais produtores de alumínio do mundo, uma vez que era detentor da maior reserva de bauxita das Américas e talvez do mundo, sendo as maiores jazidas encontradas em Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Paraíba, Maranhão e Pará. Ver: “O alumínio na economia nacional”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 13, março. Rio de Janeiro: DIP, 1942. Pp. 156-162.

²⁴⁸ Por exemplo, o Instituto de Ciências e Letras de São Paulo ergueu, no pátio interno da escola, a pirâmide “Santos Dumont”. Ver: “Entregue à 2ª. Região Militar o metal coletado pelos alunos do Instituto de Ciências e Letras de São Paulo”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 17 de novembro de 1942. P. 3.

²⁴⁹ No sábado, 10 de outubro de 1942, os organizadores promoveram um leilão junto à pirâmide do Largo da Carioca. Entre os objetos rematados estavam um par de esporas de fabricação antiga e perfumes, doações individuais ou de empresas entregues à redação do *Diário da Noite* com o objetivo de aumentar o fundo para a compra de um avião de bombardeio intitulado “Arará”. Com o mesmo objetivo foi aberto na segunda o cofre-barril localizado na “Pirâmide Guia Lopes”, à rua da Passagem. Ver: “A campanha de metais continua recebendo a valiosa contribuição da cidade. Medalhas de um aviador brasileiro e uma espada que serviu na Guarda Nacional”. *Jornal Diário da Noite*, Rio de Janeiro, terça-feira, 13 de outubro de 1942. P. 8.



Fonte: *Jornal O Radical*, Rio de Janeiro, domingo, 30 de agosto de 1942. P. 10.

O sucesso da campanha do alumínio iniciada em 1941 acabou por estimular o aparecimento de outras iniciativas de teor e de finalidade semelhantes. Uma das mais importantes foi criada no ano seguinte e consistia no estímulo ao esforço coletivo em torno da reunião e doação de jornais velhos. A ideia partiu de Herbert Moses, presidente da Associação Brasileira de Imprensa (ABI), ao anunciá-la pela primeira vez em 4 de julho de 1942, no Fluminense Yacht Clube, na presença de Salgado Filho. Estando no local para exercer o papel de padrinho da cerimônia de batismo do avião “Evaristo da Veiga”, o jornalista aproveitou o momento no qual discursava e propôs a nova campanha. Durante a fala, ele argumentou que ao longo da história da aviação nacional sempre as fases do desenvolvimento dela foram registradas na imprensa brasileira, tendo sido os profissionais dessa área, portanto, seus entusiasmados colaboradores e propagandistas. Sendo assim, nada mais justo do que lançar uma campanha em que o avião seria adquirido com a venda de jornais velhos, justamente o produto que conservaria em seu aroma essa tradição brasileira²⁵⁰. A ideia tinha o mérito de ser

²⁵⁰ Ver: “Asas! – reclama o Brasil, mais do que nunca”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, domingo, 5 de julho de 1942. P. 6.

inédita no mundo, e não inspirada em algo já empregado em outros países, como no caso das ações em torno do alumínio.

Imbuído de um caráter nitidamente popular, ideal para despertar na população o interesse pelo setor aéreo e desenvolver uma mentalidade aeronáutica, logo o projeto, patrocinado pela ABI, recebeu a anuência e o apoio do ministro da Aeronáutica. Herbert Moses delegou a Alfredo Sin a organização dele. Pouco tempo depois de a campanha ter sido sugerida, em torno de 15 dias, o nome escolhido como porta-voz e condutor oficial do projeto concedeu uma entrevista ao jornal *Diário da Noite* com o intuito de expor à população, com detalhes, os pontos principais da iniciativa. Ele explicou que ela consistia na coleta de jornais já lidos e, portanto, propensos ao descarte, os quais seriam revendidos a peso até perfazer-se a importância suficiente para a compra de aviões a serem oferecidos à Campanha Nacional de Aviação. Alfredo Sin anunciou que o primeiro aparelho aéreo adquirido se chamaria “José do Patrocínio”, em homenagem ao jornalista e abolicionista, e seria incorporado à frota aérea civil, na função de treinamento primário. Estimou que com a iniciativa seria possível a aquisição de quatro ou cinco aparelhos, os quais seriam imediatamente encaminhados aos aeroclubes brasileiros, servindo na formação de novos pilotos²⁵¹.

Acrescentou, ainda, que, em vários pontos da cidade, seriam colocadas caixas coletoras, de modo a permitir a mudança de hábito da população. Ao invés de largar o periódico de lado, após lido, cujo fim seria o lixo, pediu a todos a demonstração de um gesto patriótico, deixando uma pergunta para reflexão: o que custará a cada leitor se, em vez de proceder dessa maneira habitual, fizesse o pequeno sacrifício de levar o seu jornal velho a um dos receptores a serem instalados nos locais de grande público? Portanto, ali estava a oportunidade de cada um fazer a sua parte, não contando unicamente com o esforço do governo. Era preciso a colaboração de todos os brasileiros, que, amando a sua pátria, desejariam vê-la possuir com rapidez um grande contingente de homens habilitados na condução dos aviões. Terminou a entrevista ratificando o pedido:

– O “slogan” lançado pelo doutor Herbert Moses, “asas, reclama o Brasil, mais do que nunca”, deve repercutir por todos os quadrantes de nossa Pátria, para que todos os brasileiros possam tê-lo presente todos os dias, compreendendo-o como uma das obrigações ditadas pelo seu patriotismo. E é o que essa campanha de jornais velhos vai fazer. Sem sacrifício de um real sequer, todo o brasileiro que tiver à mão uma folha, deve oferecê-la à

²⁵¹ “Venda de jornais velhos para a compra de aviões”. Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, terça-feira, 21 de julho de 1942. P. 5.

campanha. Diz um adágio antigo que “de grão em grão enche a galinha o papo”. De jornal em jornal, fãr-se-ão tantos quilos que o seu resultado será suficiente para comprar um, dois ou mais aviões de que carecem grandemente as nossas escolas, e esses aparelhos nos darão centenas de pilotos, que escreverão pelos nossos céus todas as páginas de civismo que o Brasil venha a exigir²⁵².

Após os preparativos e a finalização de detalhes do projeto, a campanha dos jornais velhos foi inaugurada pelo ministro da Aeronáutica em 14 de agosto, no aeroporto Santos Dumont, logo em seguida de outra cerimônia, a de batismo de dois aviões de uma série de dez ofertados pelos Institutos e Caixas de Aposentadoria e Pensões, mais precisamente dos Comerciários e dos Bancários. Os aparelhos aéreos de treinamento avançado eram da marca Fairchild, empregados na instrução dos alunos de aviação militar dos Estados Unidos e para o mesmo fim no Brasil, em sua Escola de Aeronáutica. Os dois, nomeados como, respectivamente, “Mermoz” e “Francisco de Mello Palheta”, foram entregues aos Aeroclubes de Bauru e de Belo Horizonte. O padrinho do “Mermoz”, o francês Marcel Bouilloux Lafont, banqueiro, industrial e proprietário da primeira linha aérea transcontinental, a Latecoère, em agradecimento pelo convite para paraninfar o avião homenageado com o nome de seu patrício e um dos primeiros pilotos a iniciá-la, comunicou a decisão de doar um avião-escola à juventude brasileira²⁵³.

Após servido o champanhe e terminada essa solenidade, começou a outra, que apresentou um caráter bem simples e tinha como lema “Não jogue fora o seu jornal velho”. Alfredo Sin convidou o ministro da Aeronáutica e as demais pessoas presentes a depositarem os jornais do dia nas quatro urnas levadas ao hangar do Calabouço, das quinze doadas pela Casa Nunes à campanha²⁵⁴. Na foto abaixo, extraída da Coleção Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley²⁵⁵, é possível observá-las dispostas

²⁵² Idem.

²⁵³ Ver: “Incorporados à frota civil dois possantes ‘Fairchild’ que vieram em voo dos EE. Unidos”. *Jornal Diário da Noite*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 14 de agosto de 1942. P. 1 e 8; “Para o melhor preparo dos aviadores civis”. *Jornal Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, sábado, 15 de agosto de 1942. P. 5; e “Oferta de dois aviões pelos Institutos dos Bancários e dos Comerciários”. *Jornal Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, sábado, 15 de agosto de 1942. P. 7.

²⁵⁴ Ver: “Incorporados à frota civil dois possantes ‘Fairchild’ que vieram em voo dos EE. Unidos”. *Jornal Diário da Noite*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 14 de agosto de 1942. P. 8.

²⁵⁵ Ao longo da carreira, o tenente-brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley, considerado um dos iniciadores do Correio Aéreo Nacional, reuniu informações e materiais referentes à história da aviação no Brasil, montando álbuns com fotos e recortes de jornais colados, bem como textos datilografados. O principal objetivo do aviador para coletar tais dados era o de utilizá-los na elaboração de um futuro livro, que acabou escrito por ele e publicado em 1967. Em 1975, saiu uma segunda edição, cujo texto foi ampliado, com o acréscimo da história da Força Aérea Brasileira durante a década de 1950 e de um capítulo sobre os feitos de Santos Dumont. Ver: LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda, 1975. Posteriormente, os

em fila. Salgado Filho, dando início ao movimento, depositou o primeiro exemplar em uma das caixas coletoras. É importante destacar, uma vez que a imagem em preto e branco não permite tal percepção, que os recipientes, em uma tentativa de estimular o nacionalismo e chamar atenção, foram pintados de verde e ostentavam, cada um deles, em letras amarelas, dizeres variados, como “Façamos pilotos para defender o Brasil. Tenhamos aviões para esses pilotos”²⁵⁶. Ou seja, a intenção era a de empregar frases de efeito como um convite mobilizador, a despertar o patriotismo.



Fonte: Centro de Documentação da Aeronáutica (CENDOC). Coleção Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley. Álbum *História da FAB*. Vol. 8 (1931-1945), não paginado.

O final do mês de agosto foi utilizado para concluir pendências burocráticas, inclusive com uma reunião, no dia 22, entre Alfredo Sin e o prefeito do Distrito Federal Henrique Dodsworth. No encontro, este prometeu despachar o pedido de licença para a

álbuns foram doados ao Centro de Documentação da Aeronáutica. A mesma fotografia encontrada em um deles foi utilizada pelo jornal *Diário Carioca* para ilustrar a matéria que produziu referente à inauguração da campanha dos jornais velhos. Ver: “Não jogue fora o seu jornal velho”. Jornal *Diário Carioca*, Rio de Janeiro, sábado, 15 de agosto de 1942. P. 6.

²⁵⁶ Ver: “Não jogue fora o seu jornal velho”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, sábado, 15 de agosto de 1942. P. 6; “Não jogue fora o seu jornal velho”. *Jornal Correio da manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 15 de agosto de 1942. P. 9; e “Não jogue fora o seu jornal velho”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, sábado, 15 de agosto de 1942. P. 6.

colocação das caixas coletoras de jornais²⁵⁷. Finalmente, tendo obtido autorização, no dia 31 as urnas receptoras foram disponibilizadas em vários pontos da cidade, tendo uma delas sido posicionada em frente à redação do jornal *Diário da Noite*. Os jornalistas desse periódico aproveitaram para conversar com Alfredo Sin. Ele demonstrou entusiasmo e afirmou já ter presenciado o extraordinário interesse despertado logo nos primeiros momentos após a colocação dos coletores. Lembrou que a campanha havia sido lançada antes da entrada do Brasil na guerra e, portanto, com as urnas instaladas já depois, mais do que nunca estaria propensa a alcançar os fins para os quais foi criada: dar asas ao Brasil, uma vez que os brasileiros seriam capazes de gestos heroicos quando se trata de salvaguardar a sua soberania de país livre²⁵⁸.

Em pouco tempo a campanha revelou resultados satisfatórios, seja de pessoas que individualmente depositavam alguns exemplares de jornais, seja de instituições ou empresas que contribuía com volumes maiores. Por exemplo, o jornal *Diário da Noite* destacou duas expressivas contribuições no dia 15 de setembro. Uma delas foi a de João Amâncio, que levou à redação quarenta quilos de folhas velhas, oferecendo-os como sua ajuda pessoal à iniciativa. A outra doação de vulto veio por ação do Jockey Clube Brasileiro, ao ofertar, como primeiro auxílio de muitos que ainda disponibilizaria, 1.517 quilos de papéis utilizados²⁵⁹. Nas imagens abaixo, é possível ver, na foto superior, um caminhão recebendo a primeira contribuição da entidade máxima do turfe nacional. Já a segunda registra o senhor João Amâncio quando entregava a Alfredo Sin a pilha de papéis fruto de sua cooperação.

²⁵⁷ Ver: “Guarde os seus jornais velhos”. Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, sábado, 22 de agosto de 1942. P. 2.

²⁵⁸ Ver: “Colocadas as caixas coletoras em todos os pontos da cidade”. Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, segunda-feira, 31 de agosto de 1942. P. 2.

²⁵⁹ Ver: “A campanha de jornais velhos em pleno êxito”. Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 16 de setembro de 1942. P. 3.



Fonte: Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 16 de setembro de 1942. P. 3.

A colaboração do Jockey Clube Brasileiro foi intensa, tendo seus dirigentes se comprometido a dar semanalmente outras valiosas contribuições. O que de fato ocorreu, conforme mais um registro do jornal *Diário da Noite*. Em matéria apresentada no dia 14 de outubro, anunciou-se que tal instituição entregou a Alfredo Sin a quantidade de 1.228 quilos de talões inservíveis. O promotor da campanha vendeu esse papel utilizado por setecentos réis o quilo, obtendo o total de oitocentos e cinquenta e nove mil e seiscentos réis e recebendo da firma compradora, A. Vieira da Mota, um cheque emitido no nome do ministro Salgado Filho²⁶⁰.

Apesar do sucesso da empreitada, o jornal *Correio da Manhã* fez uma crítica a um dos aspectos dela, quando comparado à repercussão alcançada pela campanha dos metais. O periódico nutria a impressão de que a segunda campanha não foi recebida com o mesmo entusiasmo da primeira, uma vez que era nítida a quantidade de pessoas que abandonava no ônibus ou no bonde, bem como levava para casa, atirando-os ao lixo, os jornais que comprava e lia na viagem de volta aos seus respectivos bairros. Enquanto na campanha dos metais velhos as pirâmides cresciam e multiplicavam-se

²⁶⁰ Ver: “Campanha dos jornais velhos”. Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 14 de outubro de 1942. P. 2.

rapidamente em volume, alcançando significativamente os bairros e os subúrbios, na dos jornais o mesmo não estava ocorrendo. Portanto, a publicação atribuiu a falta de equiparação do interesse nas duas campanhas não à má vontade da população em colaborar com a segunda, mas diretamente à ausência de uma quantidade significativa de coletores espalhados de forma a abranger eficazmente a totalidade da cidade²⁶¹.

De fato, as quinze caixas coletoras doadas pela Casa Nunes pareciam insuficientes. Apesar da limitação, a campanha prosseguiu, tendo os periódicos papel decisivo na divulgação dela. Não por acaso, o mais atuante foi o *Diário da Noite*, vespertino carioca fundado em 1929 como parte do grupo de jornais formadores do conglomerado que Assis Chateaubriand, como visto, fundador da Campanha Nacional de Aviação, constituiu à época²⁶². Embora a campanha inicialmente focasse na doação de jornais, ao longo do tempo houve uma ampliação e diversificação do material recebido. Aceitava-se qualquer tipo de papel que pudesse ser vendido. Estratégia adotada, inclusive, para envolver um número ainda maior de pessoas, notadamente as crianças. Obviamente, a doação de jornais envolvia mais os adultos. Para alcançar e mobilizar a juventude, empregou-se uma variante da campanha, voltada à doação de cadernos escolares, cuja quantia advinda da venda deles seria, da mesma maneira, empregada na compra de aviões.

Estimulando a iniciativa, o *Diário da Noite* fez questão de divulgar a ação de uma leitora do jornal, cujo nome ela preferiu conservar no anonimato. Essa senhora, no dia 22 de setembro, esteve na redação para levar uma quantidade grande de cadernos escolares já utilizados por seus rebentos. Com o gesto, desejava que a sua atitude fosse imitada por todas as mães brasileiras que tivessem filhos frequentando estabelecimentos de ensino. A visitante deixou com os funcionários do jornal não apenas a contribuição, mas também uma carta, reproduzida na íntegra em matéria do periódico, de modo a ampliar o alcance daquele exemplo:

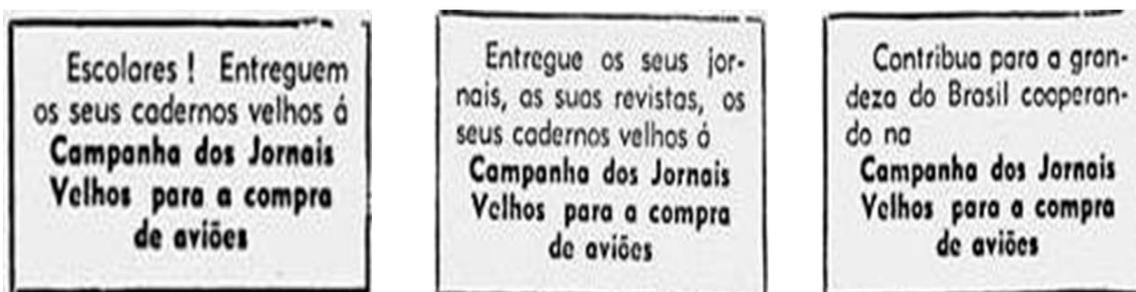
Sr. diretor do *Diário da Noite*, sendo leitora diária do seu jornal e estando muito satisfeita com as suas campanhas patrióticas e suas iniciativas de combate contra os males políticos atuais, venho concorrer para a Campanha Pró-avião de Jornais Velhos, com os cadernos velhos dos meus filhos. Lembro aos colegiais, em geral, que poderiam juntar os seus cadernos velhos e concorrer a essa Campanha sem grande sacrifício, simplesmente com grande vontade de servir ao Brasil. Viva o Brasil!! Viva Getúlio Vargas!

²⁶¹ Ver: “Campanhas de economia”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 25 de setembro de 1942. P. 2.

²⁶² Ver: Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – DHBB, CPDOC-FGV, verbete DIÁRIO DA NOITE.

Igualmente dou de coração um viva ao Diário da Noite, fazendo votos ao criador para que combata sempre o mal, pelo bem do Brasil – Uma brasileira²⁶³.

Dois dias após a publicação dessa matéria, o mesmo periódico decidiu reforçar a campanha publicando frequentemente em suas páginas, ao longo dos meses de setembro, outubro e novembro, encartes publicitários que lembravam a iniciativa e convocavam todos para atuarem por ela. Abaixo, os três tipos distintos de mensagem presentes nesse jornal²⁶⁴.



Fonte: Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, 1942. Respectivamente, sexta-feira, 25 de setembro. P. 1; sexta-feira, 23 de outubro. P. 5; e terça-feira, 13 de outubro. P. 3.

Em suma, a Campanha Nacional de Aviação superou toda e qualquer expectativa de seus criadores, alcançando até 1945 um estrondoso sucesso, ao desenvolver e transformar significativamente a aviação civil em um curto espaço de tempo. O resultado da iniciativa de Assis Chateaubriand e de Salgado Filho não foi apenas a obtenção de centenas de aviões de treinamento, mas também, como consequência, a formação de centenas de pilotos, a entrega da mesma quantidade de brevês e a criação de dezenas de campos de pouso, de hangares e de aeroclubes, inclusive em cidades do interior do país. Todas essas ações, possíveis devido à mobilização das classes mais abastadas na compra direta de aviões e das classes menos favorecidas na doação de metais e de jornais velhos posteriormente revertidos também em aeronaves, permitiram um ambiente favorável à formação de uma mentalidade

²⁶³ Ver: “cadernos escolares usados para a compra de aviões”. Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 23 de setembro de 1942. P. 2.

²⁶⁴ Houve uma alternância entre as três mensagens ao longo dos dias e meses nos quais foram empregadas no periódico. Ao todo, apareceram 18 vezes, exatamente em 16 números: 25 de setembro. P. 1; 26 de setembro. P. 5; 30 de setembro. P. 2; 02 de outubro. P. 8; 03 de outubro. P. 7; 07 de outubro. P. 3; 09 de outubro. P. 7; 13 de outubro. P. 3; 14 de outubro. P. 7; 15 de outubro. P. 5; 16 de outubro. P. 1, 4 e 6; 17 de outubro. P. 6; 23 de outubro. P. 5; 24 de outubro. P. 4; 04 de novembro. P. 5; e 25 de novembro. P. 5.

aeronáutica, atendendo, assim, às expectativas criadas pelo governo Vargas e realizadas pela Pasta ministerial inaugurada em 1941.

1.2.3 – As ações de Salgado Filho na construção da face civil de uma mentalidade aeronáutica: técnicos para os aviões

Além da Escola de Aeronáutica, o recém-fundado ministério entregue a Salgado Filho criou, em 1941, a Escola de Especialistas de Aeronáutica. Essa ação demonstrava a intenção prioritária de formar, no âmbito militar, não apenas aviadores, mas também oficiais especialistas em fotografia ou em mecânica de avião, de rádio ou de armamento. O investimento que o Ministério da Aeronáutica passou a fazer na constituição de um quadro técnico permite compreender o porquê de um esforço tão significativo da Pasta para incentivar, no âmbito civil, os jovens a, desde criança, já se familiarizarem com tais assuntos. No intuito de estimular e desenvolver uma mentalidade aeronáutica na população em geral, a estratégia já empregada de incentivar os jovens a se tornarem pilotos e a doarem aviões aos aeroclubes e à Força Aérea ganhou uma terceira dimensão tão importante quanto as outras duas e, por esse motivo, desenvolvida com atenção por aquele ministério e por outros órgãos governamentais: instigar a juventude no desejo de, em um futuro próximo, vir a ser técnica do campo aéreo, seja na mecânica ou na engenharia.

O DIP novamente colaborou com as iniciativas de Salgado Filho, dessa vez fortalecendo essa terceira dimensão estratégica, ao empregá-la justamente no livro *O Brasil tem asas*, produção, como visto, interessada em incitar o interesse dos leitores mirins pelos assuntos aeronáuticos. É possível perceber como a publicação, além de incentivar diretamente em seu conteúdo os jovens a se tornarem pilotos, também procurou fazer o mesmo com as profissões técnicas de construção e manutenção de aeronaves, especificamente em um capítulo intitulado “O cirurgião dos pássaros mecânicos”. Claramente, o principal objetivo de Donatelo Grieco ao escrevê-lo foi mostrar à juventude a existência de outras opções de trabalho no campo aéreo, construindo a estrutura narrativa do texto de modo a apresentar ocupações que poderiam ser tão empolgantes quanto a de conduzir um avião. Portanto, uma vez que o desenvolvimento e o sucesso da aviação brasileira dependiam da existência de uma farta mão de obra em todas as esferas necessárias ao funcionamento do setor, essa parte do

livro visava a abrir um leque de opções a serem levadas em consideração por aqueles que procurassem investir e seguir na área.

Com essa intenção, o autor esclareceu aos leitores que o mecânico é o braço direito do piloto, de sua capacidade técnica depende a segurança e o triunfo dos condutores, daí precisarem ter um preparo técnico excepcional para desempenharem bem as funções de médico e cirurgião dos pássaros mecânicos. Nesse sentido, a informação de que a velocidade, a estabilidade e a dirigibilidade foram conquistas dos mecânicos e dos técnicos das oficinas, dos hangares e dos laboratórios demonstrava aos jovens a relevância dessas profissões, tendo em vista que não poderia haver aviação vitoriosa sem mecânica bem executada. Por essa razão, Donatelo equalizou a importância de todos os envolvidos nos esforços de se colocar um aparelho no ar, ao afirmar que “há, no operário dos algarismos e das peças de aço, um heroísmo que é tão nobre quanto o dos que levantam, do solo para as alturas, os pássaros de aço e alumínio”²⁶⁵.

Finalizou o capítulo advertindo os jovens interessados no setor aéreo, principalmente aqueles que optassem pelas ocupações técnicas, da necessidade de se dedicarem aos estudos, já que a mecânica não seria uma disciplina de fácil compreensão, exigiria um bom fundamento de matemática e o conhecimento de princípios de álgebra e de geometria. Ao mesmo tempo, fez um apelo aos leitores, empregando as seguintes palavras com o intuito de convocar o maior número de brasileiros mirins a se tornarem técnicos da aviação:

O Brasil confia nos seus mecânicos de aeronáutica como confia nos seus pilotos. Tanto estes como aqueles não têm em vista outro objetivo senão o do engrandecimento das asas nacionais. Para esse fim, de mãos dadas, trabalham incessantemente, de sol a sol, uns nas suas oficinas ensombradas, outros nas cabines de comando, por sobre todo o território brasileiro.

Os pilotos de hoje serão substituídos, amanhã, por pilotos ainda mais firmes e ainda mais devotados a sua missão.

É preciso que os mecânicos de hoje entreguem sua torquês, amanhã, a mecânicos tão cultos e tão experimentados e tão dispostos ao trabalho quanto eles próprios.

O Brasil está certo de que isso acontecerá, porque conhece seus filhos e deles espera tudo.

A postos, pois, jovens estudantes brasileiros, pequeninos calculadores de raízes cúbicas, de curvas trigonométricas, de equações de 2º grau! O Brasil conta convosco, futuros cirurgiões de pássaros mecânicos, operários silenciosos de oficinas imensas, em que as asas da Pátria se prepararão, dia e noite, para o soberano domínio das alturas!²⁶⁶.

²⁶⁵ Ver: GRIECO, Donatelo. “O cirurgião dos pássaros mecânicos”. In: *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 26.

²⁶⁶ Idem. P. 26 e 27. O capítulo completo vai da página 25 a 27.

O ministro da Educação e Saúde ao empreender, no início de 1942, uma reforma do ensino secundário brasileiro, acabou também contribuindo para a formação de profissionais especialistas na manutenção de aparelhos aéreos. Havia na época uma disputa em torno de o que e de como ensinar à juventude, de modo a formar futuros profissionais e cidadãos. A principal oposição estabelecida, conforme observado por Helena Bomeny, estava ancorada no dilema educação humanista versus educação técnica e ensino generalizante e clássico versus ensino profissionalizante. A solução encontrada por Gustavo Capanema foi a de montar, paralelamente à reforma do ensino secundário, na qual prevaleceu a matriz clássica humanista, um sistema de ensino profissional, industrial²⁶⁷. Dessa forma, pelos Decretos-lei 4.073, de 30 de janeiro de 1942, e 4.244, de 09 de abril de 1942, foram estabelecidas, respectivamente, a Lei Orgânica do Ensino Industrial e a Lei Orgânica do Ensino Secundário.

Nesse bojo, no que diz respeito à primeira, o convênio estabelecido entre o governo e as indústrias deu origem ao Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), pelo Decreto-Lei n.º. 4.048, de 22 de janeiro de 1942, e à Escola Técnica Nacional, pelo Decreto-Lei n.º. 4.127, de 25 de fevereiro de 1942. Com base nessas informações, é possível mostrar como essa organização de uma rede federal de estabelecimentos de ensino industrial colaborou para o projeto do governo de aumentar o número de técnicos civis especialistas na manutenção de aeronaves. Por exemplo, na Escola Técnica Nacional, os cursos ministrados foram divididos em quatro categorias, a saber: Cursos industriais, Cursos de mestria, Cursos técnicos e Cursos pedagógicos. Os dois primeiros ofereciam os cursos de construção aeronáutica e de mecânica de aviação²⁶⁸.

O Ministério da Aeronáutica logo percebeu que o melhor caminho para atingir seu objetivo de despertar nas novas gerações uma consciência a respeito das ocupações técnicas do setor aéreo provinha principalmente do ato de se incentivar na juventude escolar brasileira o interesse pelo aeromodelismo: conjunto de atividades que envolvem a construção e o voo de modelos em escala reduzida, levando o construtor a adquirir noções de tempo, distância, desenho, cálculo, pintura, marcenaria, funilaria, métrica,

²⁶⁷ BOMENY, Helena. “Três decretos e um ministério: a propósito da educação no Estado Novo”. In: PANDOLFI, Dulce (org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999. P. 138.

²⁶⁸ Ver: BRASIL. Decreto-Lei n.º. 4.127, de 25 de fevereiro de 1942. Estabelece as bases de organização da rede federal de estabelecimentos de ensino industrial; e “Panorama da atividade governamental”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 17, julho. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 318 e 319.

aerodinâmica, manuseio de ferramentas e de combustíveis, funcionamento de motores e também de paciência e de disciplina. Ou seja, a construção de pequenos modelos de aviões exige conhecimentos técnicos, estimulando os praticantes a aprender sobre as leis básicas da aviação. Por serem encontradas em um aeromodelo quase todas as peças existentes nos verdadeiros aviões, um aeromodelista, mantidas as devidas proporções, poderia tornar-se quase um engenheiro. Sendo assim, nada poderia ser melhor para o projeto do governo que almejava criar uma mentalidade aeronáutica na população.

A análise de jornais da década de 1930 revela que a prática do aeromodelismo era incipiente naquele momento, começando a aparecer referências à sua execução no Brasil apenas em 1939. Mesmo a partir desta data, a atividade seguia sendo exercida com regularidade em poucos lugares, principalmente no Sul, onde o interesse era mais acentuado, segundo o periódico *Correio da Manhã*²⁶⁹. Sem dúvida, o Rio Grande do Sul teve papel de destaque, notadamente pela existência da Varig-Aero-Esporte (VAE), instituição com sede em Porto Alegre e filiais instaladas em diversas cidades do interior do estado, que reunia em seu quadro 89 alunos, dedicando-se uns à aviação a motor, outros à aviação a vela (planadores) e os demais ao aeromodelismo²⁷⁰.

Na verdade, pode-se afirmar que, de um modo geral, no país como um todo, essa atividade era lembrada basicamente uma vez por ano, durante um concurso organizado em outubro, na “Semana da Asa”. Sendo assim, em 1939 ela ocorreu em comemoração ao Dia do Aviador simultaneamente no Rio Grande do Sul e no Rio de Janeiro, tendo as provas na capital ocupado o campo de São Cristóvão, sob a direção do Aeroclube do Brasil²⁷¹. Em 1940, ocorreu um crescimento maior do aeromodelismo, inclusive com uma seção dominical a esse respeito sendo inaugurada, em 12 de maio, na coluna “A aviação: militar, comercial e civil” existente desde 1939 no jornal *Correio da Manhã*.

²⁶⁹ Ver: “Voo a vela no Rio Grande do Sul”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 19 de março de 1939. P. 5.

²⁷⁰ Ver: “O progresso da aviação sem motor”. Jornal *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, sábado, 19 de agosto de 1939. P. 1; e “O desenvolvimento da aviação no Rio G. do Sul”. Jornal *O Dia*, Curitiba, quarta-feira, 6 de setembro de 1939. P. 1. Por muitos anos, a Varig-Aero-Esporte seguiu sendo uma das mais importantes formadoras de aeromodelistas do Brasil, tendo seus alunos recebido inúmeros prêmios, regionais e nacionais. A revista *Esquadilha*, inclusive, em janeiro de 1943, repercutiu a quebra do recorde sul-americano de aeromodelismo obtida pelo aluno da VAE Fausto Vieira de Aguiar, de 13 anos, anteriormente pertencente à Argentina. O menino recebeu a felicitação do chefe da Divisão Aero Desportiva da Diretoria de Aeronáutica Civil e foi premiado com um passeio de avião. Ver: “Em poder da ‘VAE’ o recorde sul-americano de aeromodelo”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 10, janeiro de 1943. P. 48 e 49.

²⁷¹ Ver: “Programa das festividades no Rio Grande do Sul”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 21 de outubro de 1939. P. 5; e “As provas de modelos de planadores”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 24 de outubro de 1939. P. 3.

Escrita pelo colunista Dominique Pierre Gay (o qual assinava como D. P. Gay), um francês que, após percorrer a Inglaterra, a Suíça e os Estados Unidos, resolveu fixar residência no Brasil, a seção apresentava a cada semana uma crônica sobre o assunto, abordando a história, os diversos tipos de modelos, os materiais de construção e as descrições e reproduções de plantas para que, passo a passo, os leitores pudessem construir seus próprios aeromodelos²⁷². Apesar disso, sua projeção novamente se deu na “Semana da Asa”, sendo organizada, em 1940, pelo próprio D. P. Gay, também técnico de aeromodelismo do Aeroclube do Brasil²⁷³.

A definição de aeromodelismo dada por D. P. Gay em sua primeira coluna do jornal *Correio da Manhã* parecia atender perfeitamente aos interesses do Ministério da Aeronáutica, após fundado em 20 de janeiro de 1941. Ao apresentar a pergunta “O que é o Aeromodelismo? – um brinquedo, um passatempo ou uma distração passageira?”, o colunista e funcionário do Aeroclube respondeu da seguinte maneira: “De modo algum – o Aeromodelismo é a primeira escola teórica e prática da aviação; é a compreensão facilitada pela prática desde a idade da infância dos problemas do mais pesado que o ar, e principalmente, é a formação do espírito aeronáutico na mocidade”²⁷⁴. Salgado Filho, ao estabelecer como uma das metas de sua administração estimular o crescimento do número de aviadores e dos quadros de profissionais técnicos da aviação, encontrou em tal atividade uma excelente aliada, passando a implantar ações nessa direção²⁷⁵.

A primeira delas foi apresentada em agosto de 1941, quando o Ministério da Aeronáutica lançou as bases de uma campanha destinada a criar em cada colégio do país um “Aeromodelo Clube”. Um trecho da matéria publicada no jornal *O Imparcial*, para anunciar a novidade, concluiu que “nenhum meio seria mais eficaz do que este para despertar o espírito dos moços, que deste modo começarão cedo a se instruir e a se

²⁷² Dominique Pierre Gay era considerado não apenas um dos pioneiros, mas também uma das maiores autoridades do assunto no Brasil. Sem dúvida, um apaixonado pela prática, tanto que disponibilizou na primeira coluna o seu endereço residencial, informando estar disposto a responder qualquer consulta a respeito do aeromodelismo, seja por carta, seja pessoalmente em sua casa, onde ele atenderia os aeromodelistas leitores após o jantar. A referência completa da coluna inaugural é a seguinte: GAY, D. P. “Aeromodelismo”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 12 de maio de 1940. P. 2.

²⁷³ Ver: “Semana da Asa”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 16 de agosto de 1940. P. 5.

²⁷⁴ Ver: GAY, D. P. “Aeromodelismo”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 12 de maio de 1940. P. 2.

²⁷⁵ No início de janeiro de 1941, portanto alguns dias antes da criação do Ministério da Aeronáutica, o Aeroclube do Brasil inaugurou em suas dependências, por sugestão de D. P. Gay, uma Escola de Aeromodelismo. No início, ela começou com oito alunos e em agosto, após as ações de Salgado Filho na área, já contava com cem em seus quadros. Ver: “Aeromodelismo”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 26 de outubro de 1941. P. 13.

orientar vocacionalmente no sentido de uma nobre e heroica profissão, em cujo futuro põe o Brasil as suas melhores esperanças”²⁷⁶. De modo a explicar com detalhes diversos aspectos relacionados à iniciativa, o tenente-coronel-aviador Dias Costa, então presidente do Aeroclube do Brasil, realizou uma palestra na Rádio Nacional. Por impossibilidade de comparecer pessoalmente para fazer o anúncio, o ministro Salgado Filho delegou a ele a função de esclarecer aos jovens as finalidades do movimento.

Atendendo ao pedido, o dirigente da entidade máxima da aviação esportiva no país iniciou o seu pronunciamento propondo a fundação em todos os colégios do Brasil de “Aeromodelo Clubes”, cuja principal função seria a de educar divertindo. Esclareceu que o funcionamento da campanha contaria com a contribuição de “A Formiga”, como visto, organização de caráter educacional destinada a estimular o espírito de cooperação, solidariedade e disciplina na juventude brasileira. Dessa maneira, as diretorias dos “formigueiros” se tornariam também diretorias dos Clubes de Aeromodelismo. Tudo seria coordenado pela professora Lúcia de Magalhães, diretora da Divisão do Ensino Secundário e por Antonio da Silveira Sales, diretor-presidente dessa instituição. Para ajudar a manter a iniciativa, os “formigueiros” reuniram alumínio, estanho, chumbo e cobre a serem doados ao Aeroclube do Brasil. Com o intuito de estimular a participação maior dos jovens, Dias da Costa informou também que haveria prêmios de voo aos que se distinguissem na modalidade.

Além disso, uma novidade seria implantada para conceder prestígio a essa prática: todos que se dedicassem à construção de modelos poderiam ser brevetados pilotos aeromodelistas, em cerimônia parecida com a que tradicionalmente concedia brevês, diplomas de aviador, aos recém-formados pilotos de aviões. Para encerrar, concluiu a sua fala convocando todos para enviarem suas adesões por escrito a ele e, em troca, receberem instruções pormenorizadas dos passos a serem dados. Por fim, deixou a seguinte recomendação do Ministro da Aeronáutica:

Para bem servir ao Brasil, à Aviação Brasileira e ajudar os nossos pequenos irmãos desvalidos, deveis seguir rigorosamente o seguinte programa:

1° – Obedecer religiosamente os vossos pais e respeitar rigorosamente vossos professores.

2° – Estudar com a máxima aplicação todas as matérias de vossos cursos.

3° – Proceder exemplarmente fora de casa ou do colégio.

4° – Seguir as leis do formigueiro

Assim fazendo, conseguiremos, em dia que não está longe, realizar o grande milagre para a nossa Pátria, de fazer com que o nosso céu que “tem mais

²⁷⁶ Ver: “Centros juvenis de aviação”. Jornal *O Imparcial*, Rio de Janeiro, domingo, 17 de agosto de 1941. P. 4.

estrelas” tenha também mais aviões para a tranquilidade e a segurança de nossa terra e de nossa gente²⁷⁷.

A segunda ação do Ministério da Aeronáutica para estimular a prática do aeromodelismo em todo o território nacional foi empregada dois meses após o lançamento da campanha dos Aeromodelo Clubes, com a criação do Primeiro Campeonato Nacional de Aeromodelismo, a ser disputado durante a “Semana da Asa” de 1941, concomitantemente às seguintes provas de aviação: “Circuito Aéreo Nacional”, “Prova Guanabara”, “Provas de Pista”, “Circuito Cruzeiro do Sul” e “Provas de Acrobacias”²⁷⁸. As inscrições, gratuitas, foram abertas no início de outubro e amplamente divulgadas nos jornais, de modo a informar a todos que elas deveriam ser feitas, para os moradores do Rio de Janeiro, na sede do Aeroclube do Brasil, à rua Álvaro Alvim, 31, 11º andar, na Cinelândia, e, para os demais candidatos, por carta dirigida ao endereço da instituição²⁷⁹.

Alguns dias depois, foi publicado e divulgado o documento com o regulamento das provas e a relação dos respectivos prêmios do campeonato. Em resumo, para concorrer à premiação, os candidatos precisavam ter menos de 21 anos e enviar os aeromodelos com os quais participariam das provas à sede do Aeroclube do Brasil até o dia 23 de outubro. As diferentes modalidades e os prêmios concedidos eram os seguintes: 1ª Prova – Planadores (1º lugar – campeão: Taça Brigadeiro Trompowsky, 300\$000 e um avião a elástico completo; 2º lugar: 200\$000; e 3º lugar: 100\$000), 2ª Prova – Aviões a motor de elástico (1º lugar – campeão: Taça Coronel Dias Costa, 300\$000 e um motor a gasolina; 2º lugar: 200\$000 e um motor a gasolina; 3º lugar: 150\$000; 4º lugar: 100\$000; e 5º lugar: 50\$000), 3ª Prova – Aviões movidos a motor a gasolina (1º lugar – campeão: Taça Ministro Salgado Filho, 500\$000 e um avião a gasolina; 2º lugar: 400\$000; 3º lugar: 300\$000; e 4º lugar: 200\$000) e 4ª Prova – Concurso de modelos (1º lugar – campeão: Taça Coronel Pederneiras, 300\$000 e um avião a elástico completo; 2º lugar: 200\$000; e 3º lugar: 100\$000). As taças e os prêmios do campeonato então inaugurado foram oferecidos por José Buarque de

²⁷⁷ Ver: “‘Aeromodelo Clubes’ serão fundados em todo o Brasil”. *Jornal O Jornal*, Rio de Janeiro, sábado, 16 de agosto de 1941. P. 3.

²⁷⁸ Ver: “Será realizado no próximo dia 25 o 1º Campeonato Nacional de Aeromodelismo”. *Jornal O Jornal*, Rio de Janeiro, domingo, 12 de outubro de 1941. P. 5.

²⁷⁹ Ver: “Semana da Asa”. *Jornal O Radical*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 9 de outubro de 1941. P. 2.

Macedo, sócio do Aeroclube do Brasil, a quem inclusive coube a denominação dos troféus²⁸⁰.

Finalmente, no dia 25, ocorreu o Primeiro Campeonato Nacional de Aeromodelismo, realizado, pela manhã, no aeródromo de Manguinhos, sendo uma das últimas provas da “Semana da Asa”. Prestigiaram o evento aviadores militares e civis, centenas de crianças e numerosas famílias²⁸¹. O professor D. P. Gay, ao fazer um balanço da competição a convite da coluna “Asas e Motores”, do jornal *A Manhã*, concluiu que esse primeiro campeonato constituiu êxito sem precedente, tendo em vista que o número de aparelhos inscritos atingiu o total considerável de 170, ao passo que a “Semana da Asa” de 1940 havia reunido apenas 30 concorrentes²⁸². Na foto abaixo, um pequeno aeromodelista mostra a três veteranos da aviação, os brigadeiros do ar Amando Trompowsky, Newton Braga e o coronel Almícar Pederneiras, o aeromodelo que havia construído e que estava prestes a ser lançado a voo nesse concurso:



Fonte: SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. Entre as páginas 154 e 155.

²⁸⁰ Ver: “Será realizado no próximo dia 25 o 1º Campeonato Nacional de Aeromodelismo”. *Jornal O Jornal*, Rio de Janeiro, domingo, 12 de outubro de 1941. P. 5.

²⁸¹ Para divulgar o evento e torná-lo mais conhecido, o DIP, ao produzir o Cine jornal Brasileiro número 45, de 1941, reservou uma parte dele para tratar do assunto, intitulada: “EM MANGUINHOS – Rio: O concurso de aeromodelismo obtém grande êxito”. Ver: GALVÃO, M. R. (Coord.). *Cine Jornal Brasileiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1938-1946*. São Paulo: Fundação Cinemateca Brasileira, 1982. P. 20.

²⁸² Ver: “Depois do Primeiro Campeonato Nacional de Aeromodelismo considerações de ordem técnica”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 4 de novembro de 1941. P. 13.

Em outra colaboração do professor D. P. Gay à coluna “Asas e Motores”, do jornal *A Manhã*, dessa vez uma entrevista, publicada no dia seguinte à realização do campeonato, o técnico e instrutor de aerodelismo do Aeroclube do Brasil revelou o real interesse do governo ao promover essas iniciativas, o qual foi sintetizado na seguinte manchete dada pelo periódico à matéria: “Palestra com o professor D. P. Gay, do Aeroclube do Brasil – Aerodelismo, um início para futuros engenheiros de aeronáutica”. De fato, ao longo da exposição, ele direcionou a sua fala para esses termos, inclusive terminando a entrevista com a seguinte resposta para a pergunta sobre qual o principal objetivo do seu curso: “é formar monitores que continuem os meus ensinamentos pelas escolas, entre, naturalmente, os que mais se interessem pelo assunto. Os que se dedicarem a tal mister serão, sem dúvida alguma, futuros construtores aeronáuticos brasileiros”²⁸³.

Da mesma maneira que procedeu em relação à formação de pilotos civis, o Ministério da Aeronáutica, para também facilitar a constituição de uma reserva aérea de técnicos, desde agosto de 1941 concedeu subvenções aos aeroclubes e às Escolas de Aviação Civil, destinadas a auxiliar e a incrementar a formação de profissionais especialistas, mediante a redução do preço da instrução. Em fevereiro de 1942, o presidente da República aprovou o regulamento delas, posteriormente publicado pelo Decreto n.º. 11.278, de 8 de janeiro de 1943²⁸⁴. A lei determinava que, para fazer jus à subvenção, os aeroclubes ou escolas civis mantivessem um ou mais cursos de formação de mecânico de aviação e de radiotelegrafista de voo. Para obter a redução do preço cobrado pelo ensino ministrado, as entidades subvencionadas ficavam obrigadas a formar um número mínimo de profissionais e a se sujeitar às inspeções realizadas pela Diretoria de Aeronáutica Civil, quando deveriam apresentar a relação nominal dos alunos aprovados, acompanhada de cópias dos atos dos respectivos exames²⁸⁵.

Em 1942, ações para estimular o aerodelismo e o desejo dos jovens pelas profissões técnicas da aviação continuaram sendo desenvolvidas. Uma delas ocorreu em março, quando foi inaugurada no Aeroclube do Brasil a Oficina de Reparações, um

²⁸³ Ver: “Aerodelismo”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 26 de outubro de 1941. P. 13.

²⁸⁴ Ver: “Asas e Motores”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 9 de agosto de 1941. P. 13; “Um mês de realizações governamentais (janeiro de 1943)”. Revista *Cultura Política*, ano III, num. 25, março. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 217 e 218; e “Crônica do Brasil na guerra (de agosto de 1942 a agosto de 1943)”. Revista *Cultura Política*, ano III, num. 31, 22 de agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1943. Edição Extraordinária O Brasil na Guerra. P. 41 e 42.

²⁸⁵ Ver: BRASIL. Decreto n.º. 11.278, de 8 de janeiro de 1943. Aprova o Regulamento para concessão de Subvenção aos Aeroclubes e Escolas de Aviação Civil.

sonho antigo da instituição e considerada indispensável. Nela, seriam reparados motores, executados trabalhos em madeira e produzidas peças essenciais aos aviões. A instalação pôde ser montada graças à doação de Julio de Avelar, presidente do Centro do Comércio do Café do Rio de Janeiro, à Campanha Nacional de Aviação. Em vez de oferecer um avião, resolveu doar a oficina, tão necessária para formar os futuros engenheiros e mecânicos quanto o aparelho aéreo para formar os futuros pilotos²⁸⁶.

Somando-se à iniciativa, o sócio do A. C. B. Vasco Sotto Maior ofereceu duas máquinas preparadoras de madeira para o desenvolvimento do aeromodelismo. Aproveitando o gesto, antes da inauguração, Dias Costa mostrou aos jornalistas presentes os tipos de aviões construídos pelos jovens que frequentavam o curso de aeromodelismo²⁸⁷. A inauguração, efetuada em 10 de março, em Manguinhos, contou com a presença de Salgado Filho, o qual aparece na imagem abaixo, no hangar em que se instalou a oficina, fundindo alumínio, ao encher uma das formas com uma enorme colher de ferro cheia de líquido fervente.



Fonte: *Jornal Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 11 de março de 1942. P. 6.

²⁸⁶ Ver: “Uma oficina em vez de um avião”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 11 de março de 1942. P. 5; “O Aeroclube do Brasil reparará seus próprios motores”. *Jornal Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 11 de março de 1942. P. 6; e “Entregues ao ministro da Aeronáutica 1.700 quilos de alumínio fundido, arrecadado pela campanha promovida pela Rádio Nacional”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 11 de março de 1942. P. 9.

²⁸⁷ *Idem*.

Todas essas ações do Ministério da Aeronáutica acabavam por ter um impacto significativo não apenas nos grandes centros urbanos, mas também nas cidades do interior, as quais tinham sua vida cotidiana de alguma maneira transformada pela criação de aeroportos, pistas de pouso, aeroclubes e escolas de aeromodelismo. O relato, na revista *Esquadrilha*, feito pelo cadete do ar da Escola de Aeronáutica José Carlos Teixeira Rocha a respeito de uma escola de aeromodelismo localizada em Ponte Nova, Minas Gerais, traz elementos que possibilitam a compreensão sobre o funcionamento de uma unidade educacional do tipo no interior. Conta ele que, passando pela localidade durante suas férias, ficou agradavelmente surpreendido ao saber que, desde algum tempo, ali funcionava uma escola de aeromodelismo, pondo-se imediatamente a visitá-la. Foi recebido pelo fundador, o instrutor Antônio Ribeiro Brant, que naquele momento ministrava uma aula para diversos jovens de ambos os sexos, os quais se esforçavam na construção de seus aeromodelos. As fotos abaixo registram aspectos da escola, como o campo de testes e a oficina na qual eram construídos os modelos.



Fonte: “O Aeromodelismo em Minas Gerais”. Revista *Esquadrilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 5, agosto de 1942. P. 45.

O senhor Brant relatou ao visitante que os seus cursos, os quais funcionavam durante as férias escolares, eram frequentados por uma média de sessenta alunos. Para o autor do artigo, em um município cuja população não excedia a quarenta mil habitantes, a frequência assídua de sessenta discentes, no primeiro ano de funcionamento da escola, representava um ótimo índice de interesse. Além disso, outra informação relevante obtida foi a de que o material utilizado para as construções primárias era fornecido uma parte pelo Aeroclube do Brasil e a outra pelos próprios jovens. Sobre o conteúdo das

aulas, o instrutor informou que, além da construção prática, eram ministradas com regularidade aulas teóricas sobre nomenclatura, estrutura e construção das aeronaves, teoria de voo, princípios básicos de aerodinâmica, desenho e cálculo. Nessa parte, José Carlos Teixeira Rocha acrescentou: “como confirmação do que ele me dizia, ouvi um garoto que não teria mais que doze anos citar e explicar com segurança a fórmula empírica da resistência do ar sobre as superfícies que se deslocam em seu meio. Isto não pode deixar de entusiasmar”²⁸⁸. Concluiu o artigo afirmando que aspirava a ver aqueles jovens no Rio de Janeiro durante a “Semana da Asa”, disputando com os colegas de outros estados uma vitória que os deixaria orgulhosos de si mesmos e de seus mestres.

O mesmo desejo nutria o Ministério da Aeronáutica e por isso investiu em uma outra ação: a multiplicação do número de concursos de aeromodelismo ocorridos por ano, visando a manter a prática constantemente em evidência. Sendo assim, se em 1941 e em 1942 aconteceram, em outubro, durante a “Semana da Asa”, o Primeiro e o Segundo Campeonato Nacional de Aeromodelismo, a partir de 1943 novas competições foram elaboradas e disputadas em outros meses. Uma das mais importantes passou a transcorrer em setembro como parte das comemorações da “Semana da Pátria”, sendo realizada, em sua primeira edição, no dia 5 de setembro de 1943, às 14 horas, na Quinta da Boa Vista, durante os festejos da “Festa da Criança Brasileira”, dos quais participaram milhares de escolares. Às 15 horas o presidente Getúlio Vargas visitou o local, fazendo questão de se encontrar com os vencedores do mais novo concurso de aeromodelismo²⁸⁹.

Nesse contexto da propagação de competições, o Departamento de Imprensa e Propaganda anunciou, em 1943, a todos os frequentadores das salas de cinema do país, por meio de seu Cine jornal Brasileiro número 180, peça cinematográfica que antecedia as exhibições dos filmes comerciais, a seguinte novidade: “É inaugurada a I Exposição Aeromodelista do Distrito Federal e de Niterói”²⁹⁰. Ela foi aberta ao público em fevereiro na sede social do Clube de Aeromodelismo da Seção de Menores da Associação Cristã de Moços, com o patrocínio do jornal *O Globo*. O ato inaugural contou com a presença de Salgado Filho e de outras autoridades civis e militares. O

²⁸⁸ Ver: ROCHA, José Carlos Teixeira. “O Aeromodelismo em Minas Gerais”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 5, agosto de 1942. P. 45.

²⁸⁹ Ver: “Amanhã o desfile da Juventude Brasileira”. Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 3 de setembro de 1943. P. 3.

²⁹⁰ Ver: GALVÃO, M. R. (Coord.). *Cine Jornal Brasileiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1938-1946*. São Paulo: Fundação Cinemateca Brasileira, 1982. P. 32.

jornal *Correio da Manhã*, ao explicar o conteúdo da mostra, informou aos leitores que estariam expostos interessantes aeromodelos, “feitos segundo a imaginação dos pequenos construtores, sendo de notar mesmo alguns que se destacam pela originalidade e pela solidez de suas linhas. O que bem demonstra a existência do que se denomina a mentalidade aeronáutica na juventude brasileira”²⁹¹.

Nesse cenário, os dirigentes das duas principais organizações de ensino pré-aeronáutico existentes no Brasil também contribuíram significativamente para o crescimento do aeromodelismo. Armando Pinto Ferreira, além de estimular a prática na Escola Ativa da Juventude do Ar, desde a fundação dela, tendo seus membros alcançado lugares de destaque nas competições que se seguiram²⁹², dirigiu em 1943 uma festa aeromodelista organizada pelo Departamento de Imprensa e Propaganda intitulada “Revoada da Vitória”, ocorrida em Manginhos²⁹³. Por sua vez, a criação da Federação Brasileira de Escoteiros do Ar (FBE-Ar), fundada em 1944 sob os auspícios do Ministério da Aeronáutica, deu ainda mais impulso à modalidade. A entidade, como um de seus primeiros atos, passou a ter a função oficial de organizar o aeromodelismo nos meios esportivos brasileiros, realizando campeonatos patrocinados pelo Aeroclube do Brasil.

Para tornar cada vez mais organizada a prática desportiva, a FBE-Ar, de comum acordo com a Diretoria de Aeronáutica Civil e com o Aeroclube do Brasil, passou a cadastrar e a emitir gratuitamente uma carteira de identidade com o completo registro da matrícula e das provas realizadas por cada aeromodelista. Com tal ação, a inexistência de tais documentos de identificação, considerada uma lacuna presente na organização da modalidade, seria resolvida²⁹⁴. Além disso, a Federação Brasileira de Escoteiros do Ar organizou um programa anual formado por três grandes concursos. O primeiro, efetuado em julho, era dedicado a concorrentes cariocas e fluminenses; o segundo, marcado para a “Semana da Pátria”, em setembro, contaria com a participação de aeromodelistas cariocas, fluminenses, mineiros e paulistas; e o terceiro teria espaço durante a “Semana

²⁹¹ Ver: “Exposição Aeromodelista”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 29 de janeiro de 1943. P. 8.

²⁹² Ver: ““Escola Ativa da Juventude do Ar””. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 13 de agosto de 1941. P. 13.

²⁹³ “A festa ‘Revoada da Vitória’”. Jornal *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, domingo, 12 de setembro de 1943. P. 4.

²⁹⁴ Ver: “Carteira de identidade para aeromodelistas”. Jornal *Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 31 de agosto de 1944. P. 7.

da Asa”, em outubro, quando seria disputado o Campeonato Brasileiro de Aerodelismo, aberto a todos os participantes do país²⁹⁵.

Dessa forma, o 1º Concurso Brasileiro de Aerodelismo de 1944, para cariocas e fluminenses, realizou-se nos dois primeiros dias de julho, no Campo dos Afonsos, com competições de planadores e aviões a elástico e a motor, divididos em duas categorias: Prova “Aeroclube do Brasil” e Prova “Ministro Salgado Filho”. Para facilitar a chegada dos participantes ao local das provas, bondes especiais partindo da Praça General Osório conduziram os concorrentes, ajudantes e convidados até o Largo do Campinho, de onde ônibus fizeram o percurso final. Os horários da saída da condução foram publicados na véspera em jornais e irradiados pela Rádio Nacional e pela rádio Tamoio. Formaram-se para o julgamento o Júri de Honra, constituído entre outros pelo presidente, o ministro Salgado Filho, e pelo vice-presidente, o major-brigadeiro do ar Armando Trompowsky Figueira de Almeida, chefe do Estado Maior da Aeronáutica; e o Júri Técnico das Provas, formado pelo presidente, o tenente-coronel-aviador Godofredo Vidal, e pelos demais membros, o tenente-coronel-aviador Jussaro Fausto de Souza, o major aviador Ricardo Nicell, José Neiva, Dominique P. Gay e Luiz Dutra da Fonseca²⁹⁶.

O segundo concurso organizado pela FBE-Ar, conforme programado, aconteceu na “Semana da Pátria”, no dia 10 de setembro. O regulamento para a execução das provas em campo aberto foi publicado em um número especial de *O Globo Juvenil*, dedicado ao aerodelismo. O evento foi marcado por provas para estreantes, juniores, seniores e veteranos, que disputaram as taças “Irineu Marinho” e “Cadete do Ar”, oferecidas, respectivamente, por *O Globo Juvenil* e pelo comandante da Escola de Aeronáutica. O evento foi considerado um sucesso, com 180 concorrentes. A condução dos participantes ao Campo dos Afonsos seguiu o mesmo esquema adotado durante o concurso de julho²⁹⁷. Por fim, durante a “Semana da Asa”, no dia 26, ocorreram

²⁹⁵ Ver: “O primeiro grande concurso de aerodelismo de 1944”. Jornal *O Jornal*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 22 de junho de 1944. P. 6.

²⁹⁶ Ver: “O próximo grande concurso de aerodelismo”. Jornal *Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 30 de junho de 1944. P. 7; “Grande Concurso Brasileiro de Aerodelismo”. Jornal *Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, domingo, 2 de julho de 1944. P. 3; e “Concurso de aerodelismo”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, segunda-feira, 3 de julho de 1944. P. 12.

²⁹⁷ Ver: “Concurso de aerodelismo na ‘Semana da Pátria’”. Jornal *Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 25 de agosto de 1944. P. 7; e “Notícias do Ministério da Aeronáutica”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 9 de setembro de 1944. P. 3.

competições atléticas e desportivas nas bases aéreas do país e em um número significativo de escolas do Brasil²⁹⁸.

Em 1945, a Federação Brasileira de Escoteiros do Ar ampliou ainda mais a quantidade das provas, como pode ser visto no programa definido em janeiro apenas para o 1º semestre do ano: Primeiro Grande Concurso de 1945 (interestadual e regional – 18 de fevereiro) – Distrito Federal, Estado do Rio, Minas e São Paulo. Provas disputadas no Rio e em São Paulo conjuntamente; Segundo Grande Concurso de 1945 (interestadual – 4 de março) – Distrito Federal, Estados do Rio, São Paulo, Minas e Rio Grande do Sul; Terceiro Grande Concurso de 1945 (interestadual – 6 de maio) – Eliminatórias para o Campeonato Brasileiro de Aeromodelismo; e Primeiro Grande Campeonato Brasileiro de Aeromodelismo (nacional – 24 de junho)²⁹⁹.

A análise do conteúdo das competições de 1945 revela principalmente duas mudanças em relação ao ocorrido no ano anterior. A primeira dizia respeito ao fato de o campeonato de aeromodelistas do Distrito Federal ter acontecido em agosto e não em julho. Já a segunda estava ligada à visita que o tenente-coronel-aviador Godofredo Vidal, comissário nacional da Federação Brasileira de Escoteiros do Ar, fez, em viagem aos Estados Unidos, às organizações de aeromodelismo presentes naquele país. Em contato com elas, ele tomou conhecimento sobre a nova tendência adotada na modalidade de lá, que visava a incrementar e incentivar o trabalho em grupo. Voltando ao Brasil, a nova prática passou a constar nos campeonatos desse ano, com a implementação de concursos de aeromodelismo por equipe (*team-work*)³⁰⁰.

Com tudo isso, é possível concluir que o desenvolvimento da prática do aeromodelismo entre os jovens brasileiros foi o meio mais eficaz encontrado pelo Ministério da Aeronáutica para formar uma reserva aérea ligada às ocupações técnicas. De fato, a Pasta de Salgado Filho se mostrou bastante eficaz na disseminação do aeromodelismo entre a juventude, inclusive despertando o desejo em muitos de possuir um aeromodelo, o que pode ser confirmado pela quantidade de concursos de empresas

²⁹⁸ Ver: “Aeronáutica”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 19 de outubro de 1944. P. 8.

²⁹⁹ Ver: “Notícias do Ministério da Aeronáutica. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 17 de janeiro de 1945. P. 5.

³⁰⁰ Ver: “Reforma da Federação de Escoteiros do Ar”. *Jornal Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, sábado, 23 de junho de 1945. P. 9; “Para a formação da consciência aeronáutica da juventude”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 15 de agosto de 1945. P. 5; e “Concurso de aeromodelismo”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 15 de agosto de 1945. P. 3.

privadas oferecendo-o como prêmio³⁰¹. Enfim, os integrantes do mais recente ministério criado por Vargas esperavam que a prática lúdica da construção de modelos estimulasse a vocação de uma quantidade significativa de brasileiros mirins a seguirem as ocupações de engenharia e de mecânica aérea. Civis bem orientados e treinados desde cedo poderiam formar, da maneira mais preparada e competente possível, os quadros militares de que tanto o Brasil precisava para vir a ser uma potência aérea.

1.2.4 – Um balanço das ações do ministério de Salgado Filho: a Exposição de Aeronáutica, de 1944

O avançar da Guerra na década de 1940 e o nítido protagonismo que a aviação havia conquistado naquele conflito estimularam no governo brasileiro a organização de mais uma exposição, com uma importante diferença e novidade em relação às anteriores, como a Exposição Nacional do Estado Novo, de 1938: a de ser voltada exclusivamente à navegação aérea e montada diretamente pelo órgão responsável pela aviação à época, o Ministério da Aeronáutica. Dessa forma, a mostra corroborava a centralidade e a independência adquiridas pelo setor ao longo do primeiro governo Vargas. Ela fazia parte do programa de comemorações do sétimo aniversário do regime instituído em 10 de novembro de 1937. Portanto, no momento em que o Ministério da Aeronáutica já atuava havia quase quatro anos, a inauguração de tal projeto, em novembro de 1944, é bem representativa do interesse dos dirigentes da ditadura não apenas em continuar criando as condições necessárias para se despertar na população uma mentalidade aeronáutica, mas também em apresentar os resultados que demonstravam como, em grande parte, esse desejo já havia sido concretizado.

O lugar necessário para abrigar a exposição foi muito bem escolhido, tanto no que diz respeito à localização privilegiada e de fácil acesso quanto do ponto de vista simbólico. Para apresentar aos brasileiros os avanços significativos alcançados em pouco tempo pelo transporte aéreo mais moderno, optou-se por sediar o evento no

³⁰¹ Por exemplo, em 30 de janeiro de 1944, as salas de cinema Cineac-Trianon divulgaram no jornal um encarte publicitário anunciando o “Concurso código secreto”, no qual os vencedores receberiam aeromodelos de aviões de guerra e milhares de entradas para assistir aos filmes em exibição. Ver: “Aeromodelos de aviões de guerra e milhares de entradas para os Cineacs Trianon e O. K”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 30 de janeiro de 1944. P. 8. Já em 21 de agosto de 1944, a Rádio Nacional revelou o resultado do concurso da novela “O homem pássaro”, irradiada diariamente às 17h30. À menina Jocélia Noronha Menezes, moradora do bairro de Piedade e vencedora do primeiro prêmio, a Companhia Gessy Industrial ofereceu um aeromodelo provido de motor a gasolina. Ver: “Sensacional concurso do ‘Homem Pássaro’”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, domingo, 3 de setembro de 1944. P. 10.

prédio de estética modernista recém-construído na Esplanada do Castelo, no centro da capital da República: o edifício-sede do Ministério da Educação e Saúde, o qual leva hoje o nome de Palácio Gustavo Capanema³⁰². Projetado por Lúcio Costa e passando pela assessoria e intervenção de Le Corbusier, o prédio tornou-se um marco na arquitetura brasileira e teve como intenção representar o Brasil novo, em construção³⁰³. Portanto, ainda que a edificação tenha sido inaugurada oficialmente no dia 3 de outubro de 1945, ela abriu as portas de seu Salão de Exposições no penúltimo mês do ano anterior, para servir de vitrine ao desenvolvimento do setor aeronáutico, justamente aquele que, na ótica do governo, melhor seria capaz de viabilizar esse Brasil novo, rumo ao progresso.

Liberada ao público a partir das 10 horas do dia 14 de novembro, após ter sido inaugurada pelo ministro Salgado Filho, a exposição foi concebida pelo aviador civil José Garcia de Souza, diretor do Museu de Aeronáutica, instituição então em vias de criação³⁰⁴, com a colaboração de inúmeras autoridades da aviação militar, bem como de elementos da aviação civil e comercial. Na abertura, estiveram presentes vários oficiais da FAB: o major-brigadeiro Armando Trompowsky e o coronel-aviador Armando Ararigbóia, respectivamente, chefe e subchefe do Estado Maior; o coronel Lisias A. Rodrigues e os tenentes-coronéis Armando Menezes e Casemiro Montenegro. Além

³⁰² Ao longo do período ditatorial, a Esplanada do Castelo serviu como um dos principais espaços cênicos cultivados pelo regime Vargas. Sendo assim, o Estado Novo fez uso intenso da região, seja ocupando-a com edifícios ministeriais e praças ou servindo de cenário para cerimônias cívicas e ereção de monumentos. A escolha desse lugar está relacionada a uma forte carga simbólica de local de fundação, uma vez que teria se iniciado ali a ocupação urbana responsável pela origem da cidade do Rio de Janeiro. Ver: PARADA, Maurício. *Educando corpos e criando a nação: cerimônias cívicas e práticas disciplinares no Estado Novo*. Rio de Janeiro: PUC-Rio/Apicuri, 2009. P. 82.

³⁰³ Para uma análise de toda a trajetória de elaboração e de construção do novo prédio do Ministério da Educação e Saúde, ver: LISSOVSKY, Mauricio; SÁ, Paulo Sérgio Moraes de. “O novo em construção: o edifício-sede do Ministério da Educação e Saúde e a disputa do espaço arquitetável nos anos 1930”. In: GOMES, Angela de Castro (org.). *Capanema: o ministro e seu ministério*. Rio de Janeiro: FGV, 2000. Pp. 49-71.

³⁰⁴ No contexto de implementação do projeto do governo que visava à divulgação sistemática e generalizada dos assuntos aeronáuticos e, conseqüentemente, à sua absorção pela população, o ministro Salgado Filho nutriu o desejo de criar um museu voltado exclusivamente às questões da navegação aérea. Em 1943, determinou a organização dele, pela portaria n.º. 237, de 15 de dezembro de 1943: “O ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica resolve designar o piloto civil segundo-tenente da Reserva – José Garcia de Souza, para organizar o Museu de Aeronáutica, devendo inicialmente reunir o material existente na Escola de Aeronáutica, em entendimento com o respectivo comandante”. Ver: *Diário Oficial da União*, terça-feira, 21 de dezembro de 1943. Seção 1. P. 13. Apesar dos esforços iniciais, a iniciativa foi interrompida por falta de local disponível. Apenas em 31 de julho de 1973, através do Decreto n.º. 72.553, o presidente Emílio Garrastazu Médici criou o Núcleo do Museu Aeroespacial. Em janeiro de 1974, iniciaram-se os trabalhos de coleta de acervo e restauração do prédio e hangares da antiga “Divisão de instrução de voo” da Escola de Aeronáutica do Rio de Janeiro, no Campo dos Afonsos, bem como de aviões, motores, armas e outras peças consideradas de valor histórico. Após todo esse investimento, o Museu Aeroespacial (MUSAL) foi inaugurado em 18 de outubro de 1976.

deles, prestigiaram o evento o ministro Gustavo Capanema, grande número de aviadores civis, representantes e diretores de companhias de navegação aérea comercial. O detentor da Pasta da Aeronáutica percorreu todos os espaços da mostra demonstrando bastante interesse. Satisfeito com o resultado, ao cumprimentar os organizadores, afirmou que nada havia sido feito anteriormente em exposições desse gênero comparável ao que se apresentava ali³⁰⁵.

O acompanhamento da repercussão da exposição em diferentes jornais do Rio de Janeiro e em matéria da revista *Cultura Política* permitiu identificar as várias motivações que estimularam o Ministério da Aeronáutica a promover tal evento. Um primeiro intuito da organização dessa mostra foi o de conceder ao público uma ideia da evolução da aeronáutica, apresentando as experiências e descobertas dos pioneiros e inventores da área no mundo inteiro e, acima de tudo, com especial interesse, mostrar o extraordinário desenvolvimento e avanço da aviação nacional. Perseguindo esse propósito, na entrada encontrava-se uma maquete do monumento ao aviador, erguido no cemitério São João Batista, seguida por uma série de mostruários e painéis com gravuras e fotografias reproduzindo diversas fases da conquista do ar pelo homem, desde as primitivas e pitorescas experiências, passando pelos balões a ar quente e a oxigênio, pela descoberta da dirigibilidade e do aeroplano, pelo voo no mais pesado do que o ar, de Santos Dumont, assim como pelas travessias do Canal da Mancha, do Atlântico Norte e Sul, até chegar à situação da realidade do tempo presente, na qual a máquina voadora desfrutava de franco progresso e segurança.

Portanto, estava contida também nessa motivação uma espécie de prestação de contas, de balanço das ações empreendidas pelo Brasil na área da aviação desde a

³⁰⁵ Todas as informações descritas aqui sobre a Exposição de Aeronáutica, quando não referenciadas, foram consultadas nas seguintes matérias de jornal: “Inaugura-se hoje a Exposição de Aeronáutica”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 14 de novembro de 1944. P. 3; “A Exposição de Aeronáutica”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, terça-feira, 14 de novembro de 1944. P. 1 e 10; “Inaugurada ontem a Exposição Aeronáutica”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 15 de novembro de 1944. P. 6; “Aberta ao público a Exposição de Aeronáutica”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 15 de novembro de 1944. P. 8; “Inaugurada a Exposição de Aeronáutica”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 15 de novembro de 1944. P. 3; “Franqueada ao público a Exposição de Aeronáutica”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 15 de novembro de 1944. P. 3; “Inaugurada a Exposição de Aeronáutica”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 15 de novembro de 1944. P. 6; “A aviação e o Brasil”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 16 de novembro de 1944. P. 4; “As realizações da aviação brasileira”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 16 de novembro de 1944. P. 3; e “A Exposição de Aeronáutica”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 17 de novembro de 1944. P. 4. O Estado Novo, com o intuito de repercutir também em uma de suas publicações essa iniciativa do Ministério da Aeronáutica, publicou na coluna “Um mês de realizações governamentais”, da revista *Cultura Política*, um ponto chamado “A Exposição de Aeronáutica”. Ver: “Um mês de realizações governamentais”. Revista *Cultura Política*, ano V, num. 48, janeiro. Rio de Janeiro: DIP, 1945. P. 103 e 104.

chegada de Vargas ao poder, com destaque para as empreendidas após a criação do Ministério da Aeronáutica, em janeiro de 1941. Uma matéria do *Jornal do Brasil* descreveu ao público justamente as principais ações do Ministério da Aeronáutica em seus, então, mais de três anos de existência apresentadas na exposição: aumento considerável do número de aparelhos de combate e instrução, disseminação de campos de pouso, escolas de aviação e clubes aéreos em todo o país, ampliação dos serviços do Correio Aéreo, instituição da indústria aeronáutica, organização da Escola de Aeronáutica e instalação de novas escolas de especialistas e aumento dos efetivos da Aeronáutica³⁰⁶. O jornal *Correio da Manhã* também chamou atenção para o impacto obtido na área, ao afirmar que a exposição demonstrava como a Pasta de Salgado Filho realizou, em período curto, avanços significativos, colocando a força aérea do país no mesmo nível daquelas pertencentes aos demais integrantes do bloco dos Aliados, ratificando as razões do brilho com que os aviadores brasileiros estavam atuando no *front* europeu. Ou seja, para o periódico, a exposição teve o mérito de revelar aos visitantes como o Brasil havia se colocado “entre as nações mais preocupadas com o amplo desenvolvimento desse meio de comunicações que encurta distâncias e melhor aproxima povos”³⁰⁷.

Nesse sentido, no que diz respeito ao progresso da aviação brasileira, a exposição apresentou, sobre a esfera militar, as informações julgadas relevantes por meio de mostruários da Escola de Aeronáutica, da Escola Técnica de Aviação de São Paulo, da Fábrica do Galeão e de outras dependências e departamentos do Ministério da Aeronáutica. Além disso, também havia um espaço reservado ao desenvolvimento da aviação comercial e civil, com destaque para os avanços significativos ultimamente alcançados em relação ao aeromodelismo. Entre alguns dos objetos em exposição, destacam-se os desenhos originais do dirigível “Pax”, de Augusto Severo (1864-1902), considerado um dos pioneiros na navegação aérea brasileira, e as primeiras cartas geográficas utilizadas em viagens aéreas no Brasil, por Edu Chaves e pelo Correio Aéreo Militar. Na foto abaixo, é possível observar Salgado Filho, primeiro à esquerda, no ato inaugural de abertura, visitando o *stand* da empresa Navegação Aérea Brasileira (NAB).

³⁰⁶ Ver: “As realizações da aviação brasileira”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 16 de novembro de 1944. P. 3.

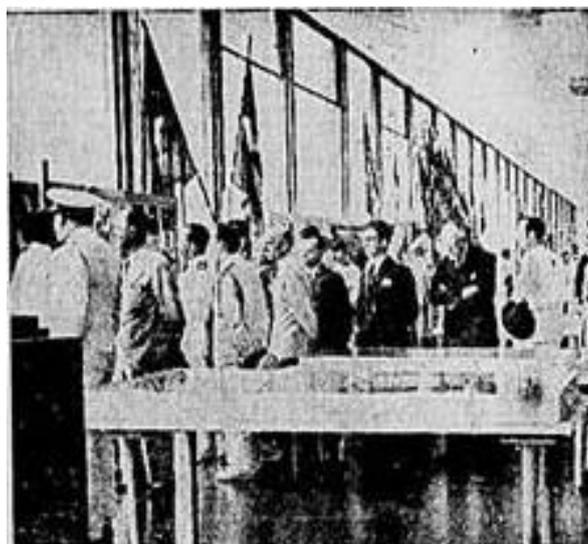
³⁰⁷ Ver: “A aviação e o Brasil”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 16 de novembro de 1944. P. 4.



Fonte: Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 17 de novembro de 1944. P. 11.

Além disso, tornar melhor conhecidos importantes documentos e objetos da história da aviação brasileira e mundial aparece como uma segunda finalidade da exposição. As peças a serem exibidas foram reunidas por meio de colaborações individuais e de instituições. Por exemplo, o tenente-coronel-aviador engenheiro Jussaro de Souza, superintendente da Fábrica de Aviões de Lagoa Santa, emprestou uma coleção de livros e gravuras de interesse geral da aeronáutica. Já a Biblioteca Nacional contribuiu com alguns livros considerados raros e preciosos, como um exemplar contendo uma descrição das experiências da máquina aerostática de Montgolfier, produzido em 1783 por Fanjar de Saint-Foud; uma obra de Dupuy de Lome, autografada, oferecida a D. Pedro II, contendo notas sobre o aeróstato a hélice; e o livro *A locomoção entre os animais, ou marcha, natação e voo, seguida de uma dissertação sobre a Aeronáutica*, de J. Bell Pettigrew, editado em Paris, em 1874. Juntando-se a esses, esteve presente também um documento considerado singular: a reprodução do desenho de uma espécie de “helicóptero” produzido por aquele que talvez tenha sido o primeiro homem no mundo a imaginar uma máquina de voar, Leonardo da Vinci, cujo original encontra-se no Museu de Roma.

A foto abaixo registra a visão de um dos mostruários de vidro disponíveis na exposição, bem como de parte do público visitante.



Fonte: *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, terça-feira, 14 de novembro de 1944. P. 1.

Por fim, o último motivo para a existência daquele evento foi dar continuidade à grande meta imposta por Salgado Filho à sua Pasta ministerial assim que a inaugurou: estimular nos jovens o desejo de tornarem-se profissionais da aviação, com destaque à formação de novos pilotos e técnicos. O jornal *A Manhã*, repercutindo em uma de suas matérias a inauguração da exposição, evidenciou justamente a justificativa mais importante para a montagem do evento: “É um modo sugestivo o que ora utiliza o Ministério da Aeronáutica a fim de mostrar ao povo o que somos e o que fomos nos domínios de aviação. E, ao mesmo tempo, desperta as vocações aeronáuticas (...)”³⁰⁸. Esse objetivo estava, inclusive, diretamente anunciado e estampado em grandes painéis afixados ao fundo do salão da exposição, ao lado dos quais havia um enorme mapa do Brasil e dois retratos a *crayon* do presidente Getúlio Vargas e do ministro Salgado Filho³⁰⁹.

Nesses grandes painéis, que localizados estrategicamente podiam ser vistos de qualquer ponto do ambiente no qual havia sido montado o evento, foram registrados dizeres sobre a aviação extraídos principalmente de discursos proferidos pelo Chefe de Estado, pelo titular da Aeronáutica e pelo ministro da Educação e Saúde. Tais frases de efeito foram escolhidas com o intuito de sensibilizar as famílias para a necessidade de se envolverem cada vez mais com o progresso da aviação brasileira e estimularem os seus

³⁰⁸ Ver: “A Exposição de Aeronáutica”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 17 de novembro de 1944. P. 4.

³⁰⁹ Ver: “A Exposição de Aeronáutica”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, terça-feira, 14 de novembro de 1944. P. 10; e “Inaugurada a Exposição de Aeronáutica”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 15 de novembro de 1944. P. 6.

filhos a serem seduzidos por esse universo. A principal delas, de autoria de Salgado Filho, não foi outra senão a que serviu de guia e programa à sua Pasta ministerial desde que foi cunhada na “Semana da Asa” de 1941, ao conseguir resumir, em poucas palavras, a mais importante meta perseguida por ele ao longo de sua administração para estimular e desenvolver na população uma mentalidade aeronáutica: “Pilotos para o Brasil, aviões para os pilotos e técnicos para os aviões. Esta é a flâmula aeronáutica”³¹⁰.

Já os dois painéis restantes apresentaram palavras de estímulo às profissões ligadas à aeronáutica. Um deles, utilizando um trecho do discurso “O avião como educador”, feito, como visto, por Gustavo Capanema, em 1941, na solenidade de batismo do avião “Engenheiro Frontin”, atentou para os ensinamentos que o aparelho aéreo podia passar aos jovens, ao formar no coração da juventude os atributos da resistência, da bravura e da prudência. Apontando na mesma direção, o outro trazia o trecho de um dos discursos do presidente Getúlio Vargas, no qual se podia ler o seguinte: “A aviação é uma carreira sedutora, porque põe à prova a saúde do corpo e do espírito. Reclama agilidade física e mental, inteligência e nervos, arrojo e serenidade”³¹¹. O painel ainda acrescentou: “Os nossos pilotos possuem essas qualidades. Entre eles já contamos com heróis e mártires, dignos do nosso respeito e da nossa exaltação patriótica”³¹².

Para os organizadores, todos os dados e as informações estatísticas disponíveis em murais e mostruários na exposição, bem como os livros e pequenos objetos exibidos com o intuito de contar ao público visitante a evolução da navegação aérea mundial e brasileira, eram fundamentais ao objetivo de inserir no cotidiano da população os assuntos ligados ao desenvolvimento da aviação. Somando-se a essas medidas, uma outra ação engendrada foi empregada, junto às demais, para estimular o fortalecimento de uma mentalidade aeronáutica, principalmente por dispor de considerável apelo visual e representar, aos olhos do governo, a exata materialização de todo esse esforço: a montagem, no pátio do Ministério da Educação e Saúde, de aviões³¹³. Ou seja, é

³¹⁰ Idem.

³¹¹ Idem.

³¹² Idem.

³¹³ Conforme visto na Exposição Nacional do Estado Novo, de 1938, a exibição de aparelhos aéreos tem servido, desde antes da criação do Ministério da Aeronáutica, como uma importante ferramenta de divulgação do desenvolvimento do setor. Portanto, Salgado Filho deu continuidade e ampliou essa estratégia, não apenas valendo-se dela nessa exposição de 1944, mas também ao longo das comemorações da “Semana da Asa”. Por exemplo, no evento de 1942, foi autorizada a exposição, no dia 23 de outubro, a partir das 9 horas, de aviões para a Juventude Brasileira no aeroporto Santos Dumont. Ver: “Não haverá

possível demarcar dois ambientes projetados para se complementarem, um no lado de dentro e o outro no lado de fora. Na parte externa, o público visitante tinha a oportunidade de observar na prática todos os avanços descritos ao longo da exposição e apresentados com detalhes no pavilhão da mostra, situado no interior do prédio sede da Pasta conduzida pelo ministro Gustavo Capanema.

A imponência dos exemplares de aviões estacionados em uma área aberta localizada no centro da cidade do Rio de Janeiro e, portanto, frequentada por milhares de pessoas diariamente, funcionava como um importante chamariz à exposição. Ainda que muitos não a visitassem internamente, apenas o contato, ainda que breve, com os aviões já surtia algum resultado para o projeto conduzido pelo regime estadonovista. Nesse sentido, cabe evidenciar, com esse exemplo da montagem de aeronaves em um local de grande circulação, e com tantos outros já apresentados anteriormente, os quais tinham os jovens como público privilegiado, o estímulo à curiosidade foi uma das ferramentas estratégicas mais utilizadas pelo governo na intenção de disseminar em todas as classes o interesse pelas questões aeronáuticas³¹⁴. Dentre as aeronaves escolhidas para exibição, foram selecionados tanto exemplares modernos quanto de valor histórico, como o “Coudron”, modelo vindo para o Brasil em 1912, e o “Curtiss”, de 140 HP, a bordo do qual os então tenentes-aviadores Nelson Wanderley e Casimiro Montenegro efetuaram o primeiro voo do Correio Aéreo Militar, em 12 de junho de 1931, ao fazerem o percurso Rio-São Paulo³¹⁵.

Na foto abaixo, é possível notar famílias observando um dos aviões em exibição:

este ano nem provas nem competições aéreas”. *Jornal O Jornal*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 16 de outubro de 1942. P. 3.

³¹⁴ Na própria matéria que a Revista *Cultura Política* fez de divulgação da Exposição de Aeronáutica, a montagem de aviões no Pátio do Ministério da Educação e Saúde foi justificada com o intuito principal de despertar a curiosidade. Ver: “Um mês de realizações governamentais”. Revista *Cultura Política*, ano V, num. 48, janeiro. Rio de Janeiro: DIP, 1945. P. 104.

³¹⁵ Ver: “Um mês de realizações governamentais”. Revista *Cultura Política*, ano V, num. 48, janeiro. Rio de Janeiro: DIP, 1945. P. 104; e “Inaugura-se hoje a exposição de aeronáutica”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 14 de novembro de 1944. P. 3.



Fonte: Centro de Documentação da Aeronáutica (CENDOC). Coleção Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley. Álbum *História da FAB*. Vol. 8 (1931-1945), não paginado.

Já a imagem a seguir revela um panorama geral do pátio do Ministério da Educação e Saúde, no qual podem ser vistos quatro aviões:



Fonte: Centro de Documentação da Aeronáutica (CENDOC). Coleção Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley. Álbum *História da FAB*. Vol. 8 (1931-1945), não paginado.

2º CAPÍTULO

A AVIAÇÃO COMO ESTRATÉGIA DE LEGITIMAÇÃO DO ESTADO NOVO

Criação do Ministério da Aeronáutica; fundação do Correio Aéreo Nacional; estímulo à formação de novos pilotos; multiplicação dos campos de pouso, dos aeroclubes e das linhas aéreas em todo o espaço nacional; ampliação da “Semana da Asa”; incentivo à criação de agremiações formadas por jovens em aprendizagem de voo e à organização de competições e concursos de aeromodelismo; apoio à Campanha Nacional de Aviação; e elaboração de exposições sobre a navegação aérea. Foram inúmeras as ações empreendidas pelo governo almejando desenvolver no país uma mentalidade aeronáutica, como ficaram conhecidos na época a propagação de tudo o que fosse referente ao tema e o estímulo à união da população por essa causa.

Neste capítulo, procurar-se-á demonstrar como as ações empreendidas para reestruturar a aviação foram entendidas como fundamentais à própria legitimação do regime. Ou seja, os integrantes da ditadura passaram a identificar no fortalecimento da navegação aérea o próprio fortalecimento do Estado Novo. Portanto, o investimento nessa área possibilitaria, conforme avaliaram, tanto o culto à imagem do presidente quanto o desenvolvimento de questões de importância estrutural à ditadura, como a unidade nacional, a defesa nacional e a modernidade/progresso/civilização. Em outros países, democráticos ou não, também se construíram mentalidades aeronáuticas, já que principalmente um motivo externo, as guerras, e a preparação para elas, levaram a uma reorganização geral do setor aéreo mundial. Dessa forma, entre essas experiências nacionais particulares houve pontos convergentes, como a criação de datas comemorativas, a organização de campanhas de arrecadação e a mobilização dos jovens, conforme verificado, por exemplo, nos Estados Unidos, com Roosevelt. Todavia, existiram também especificidades, de forma que no Brasil a mentalidade aeronáutica serviu para desenvolver questões internas ao Estado Novo, ainda que em outros lugares tenha apresentado características e sentidos diversos.

2.1 – Getúlio Vargas: “o amigo da aviação”

Conforme observado por Maria Helena Rolim Capelato, a bandeira brasileira e a figura de Getúlio Vargas tornaram-se os símbolos mais explorados e reproduzidos nas representações visuais do Estado Novo³¹⁶. Uma análise atenta das diferentes produções culturais elaboradas no período pelos órgãos estatais responsáveis pela propaganda política confirma tal constatação. Esses produtos apresentaram-se na forma de cerimônias cívicas, cinejornais, fotografias, cartazes, cartões-postais e capas dos livros publicados tanto pelo Departamento Nacional de Propaganda (DNP) quanto pelo órgão que o sucedeu, o Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP). Em toda essa política, ampla e sofisticada, desenvolvida com o auxílio dos mais diversos meios de divulgação de informações e de ideias, a imagem do presidente sem dúvida converteu-se no componente simbólico mais presente, tornando-se central na medida em que para ele convergiam os demais.

Nesse processo, várias designações foram sendo atribuídas a Getúlio Vargas, às vezes antes mesmo da instauração da ditadura, com o objetivo de caracterizar determinada ação ou medida elaborada por ele. Todos esses epítetos, criados de maneira mais espontânea por diferentes grupos sociais ou claramente elaborados por diversos intelectuais colaboradores do regime, tinham em comum a intenção de promover e dar destaque ao chefe de Estado, reconhecido como um ser superior e excepcional, capaz de conduzir o povo e o país. Dentre as inúmeras denominações recebidas ao longo dos quinze anos em que ocupou o lugar político mais importante da República, Edgard Carone e Jorge Ferreira elencaram as principais, a saber: “líder que prevê o futuro”, “construtor do Brasil novo”, “guia da juventude brasileira”, “grande pai”, “reformador”, “pacifista”, “pai dos pobres”, “apóstolo nacional”, “estadista”, “homem de ação” e “clarividente”³¹⁷.

Além dessas caracterizações, é possível acrescentar mais algumas à lista, como as de “doador da legislação social”, “grande timoneiro” e “homem providencial”³¹⁸.

³¹⁶ CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Multidões em cena: propaganda política no varguismo e no peronismo*. 2ª ed. São Paulo: UNESP, 2009. P. 52.

³¹⁷ CARONE, Edgard. *O Estado Novo (1937-1945)*. São Paulo: DIFEL, 1976. P. 168; e FERREIRA, Jorge. *Trabalhadores do Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 1997. P. 47.

³¹⁸ O DNP, inclusive, chegou a publicar um livro com esse nome: MACIEL FILHO, José Soares. *O homem providencial*. Rio de Janeiro: DNP, 1938. Para a análise de Vargas como o “homem providencial”, fazer a leitura principalmente da página 144 a 277, com destaque para o ponto “O homem providencial”, situado em: Pp. 273-277.

Outro título, ainda, muito empregado para se referir positivamente a Vargas, foi o de “amigo”. Dessa forma, entre o meio artístico, ele era reverenciado como o “amigo do teatro”³¹⁹. No círculo operário, estimulou-se seu reconhecimento como o “amigo dos trabalhadores”³²⁰. Entre a juventude, divulgou-se a imagem de “amigo das crianças”³²¹. Já pelas ações em prol do desenvolvimento da navegação aérea no Brasil, passou a ser denominado pela imprensa nacional e internacional como o “amigo da aviação”. Embora não se tenha exatidão sobre o responsável por cunhar a expressão, inclusive com a possibilidade de ela ter se originado nos Estados Unidos, José Garcia de Souza, escritor, aviador civil e especialista em assuntos aeronáuticos, atribuiu a si a criação desse cognome.

Em seu livro *A verdade sobre a história da Aeronáutica*, publicado em dois volumes, respectivamente em 1943 e 1944, o autor procurou esclarecer a questão, refutando principalmente duas interpretações que atribuíram a outros a criação da expressão. Na primeira, o brigadeiro do ar Virginius de Lamare, em certa ocasião, conferiu ao Aeroclube do Brasil a proveniência da denominação. Na segunda, um artigo da revista *Esquadilha*, periódico pertencente ao Corpo de Cadetes do Ar da Escola de

³¹⁹ Como observa Victor Pereira, o prestígio angariado por Getúlio Vargas junto à classe teatral teve início anteriormente à Revolução de 1930. A atuação como crítico teatral no jornal *Debate*, de Porto Alegre, na primeira década do século XX, influenciou sua trajetória na Câmara dos Deputados, marcada por uma atenção ao setor. Apresentou ao Parlamento um projeto que reconhecia a existência da profissão de artista teatral, importante passo para diminuir a discriminação que as pessoas dedicadas a essa atividade sofriam. O projeto foi aprovado e tornou-se lei pelo Decreto n°. 5.492, de 16 de julho de 1928, conhecida como a “Lei Getúlio Vargas”. Durante o Estado Novo, o governo desenvolveu um programa de reestruturação do teatro nacional, ao criar o Serviço Nacional de Teatro (SNT), em dezembro de 1937. Ver: PEREIRA, Victor Hugo Adler. “Os intelectuais, o mercado e o Estado na modernização do teatro brasileiro”. In: BOMENY, Helena (org.). *Constelação Capanema: intelectuais e políticas*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, Bragança Paulista (SP): Ed. Universidade de São Francisco, 2001. Pp. 59-84. Ao longo do regime ditatorial, ocorreram manifestações de apoio da classe teatral ao presidente, com a organização frequente de solenidades, tais como a ocorrida no dia 19 de abril de 1942, data de aniversário de Getúlio Vargas. Nessa ocasião, o Teatro Ginástico rendeu-lhe grande homenagem, com a inauguração, em seu salão, de um retrato do chefe de Estado, agradecimento da “Comédia Brasileira ao grande amigo do teatro nacional”. Com o mesmo propósito, o Teatro Recreio fez descer em uma grande tela, no tamanho de todo o seu palco, um retrato do presidente, abaixo do qual havia a inscrição “o grande amigo do teatro”. Ver: “Em homenagem ao chefe da nação”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, terça-feira, 21 de abril de 1942. P. 6; e “Homenagem ao chefe da Nação”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 23 de abril de 1942. P. 6. O DIP aproveitou para investir nessa designação, lembrando-se dela em suas publicações e contribuindo na promoção da imagem de Getúlio como protetor dessa categoria profissional. Joracy Camargo, por exemplo, em livro publicado pelo órgão, abordou a questão no primeiro capítulo, intitulado “A lei Getúlio Vargas”. Ver: CAMARGO, Joracy. *Getúlio Vargas e a inteligência nacional*. Rio de Janeiro: DIP, 1940.

³²⁰ Ver, por exemplo, dois livros publicados pelo DNP e voltados aos trabalhadores: *O elogio proletário de Getúlio Vargas*. Rio de Janeiro: DNP, 1939; e *Foi no poder que me tornei amigo vosso*. Rio de Janeiro: DNP, 1939. Neles, apresentaram-se os avanços alcançados pela legislação trabalhista criada por Vargas, a qual demonstrava ser o presidente “o grande amigo do operário brasileiro”.

³²¹ Ver, por exemplo, um dos livros publicados pelo Departamento de Imprensa e Propaganda: *Getúlio Vargas: o amigo das crianças*. Rio de Janeiro: DIP, 1940.

Aeronáutica, concedeu aos norte-americanos tal procedência. Para José Garcia de Souza, esse cognome foi empregado pela primeira vez por ele, tanto em seu país quanto nos Estados Unidos, no ano de 1938. No Brasil, o termo figurou na primeira edição do livro *Aviação civil*. Já entre os norte-americanos, a expressão “the friend of aviation” se tornou conhecida quando foi utilizada em um artigo de sua autoria publicado na revista *Aero Digest*, possuidora à época da reputação de ser o periódico de aviação mais prestigiado do mundo. Concluiu o raciocínio afirmando que embora muitos erroneamente atribuíssem o pioneirismo da denominação a Frank A. Tichenor, editor da revista *Aero Digest*, este começou a usá-la apenas após ter lido o artigo citado e tê-la achado muito interessante e adequada³²².

Além do provável responsável por criar tal epíteto, foi ele também um de seus mais importantes divulgadores no Brasil. Esse comprometimento com a difusão do termo teve um efeito considerável na propagação dele, principalmente depois de ser reproduzido por jornalistas. Nesse processo, a expressão alcançou rápida disseminação por intermédio da imprensa e passou a ser presença constante, figurando em revistas e jornais. Em pouco tempo, havia se popularizado e se tornado conhecida por uma camada expressiva da população. José Garcia de Souza, em muitos de seus livros, além de promover o termo “amigo da aviação”, enalteceu os feitos que a administração federal vinha apresentando para o desenvolvimento da navegação aérea brasileira, descrevendo-os e apontando os avanços alcançados, colaborando, ainda que sem uma ligação direta, com as ações engendradas pelo governo para difundir no país uma preocupação com a aviação e formar entre os seus cidadãos as condições necessárias e propícias para a absorção de uma mentalidade aeronáutica³²³.

Talvez, a obra desse autor que melhor apresentou esse direcionamento tenha sido *A verdade sobre a história da Aeronáutica*, publicada, como visto, em dois

³²² A referência aos livros nos quais ele discute a autoria do termo “amigo da aviação” para referir-se a Getúlio Vargas é a seguinte: SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. I Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A., 1943. P. 3 e 4; e SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A., 1944. Pp. 4-6. Já a referência ao livro em que o termo teria aparecido pela primeira vez é: SOUZA, José Garcia de. *Aviação civil*. Rio de Janeiro: Livraria-papelaria e Litho-typographia Pimenta de Mello & Cia., 1938. P. 389.

³²³ Tais obras se juntaram, no que diz respeito ao objetivo pretendido, àquelas elaboradas oficialmente pelo governo, conforme são exemplos: GRIECO, Donatelo. *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*. Rio de Janeiro: DIP, 1941; e RODRIGUES, Lisias A. *Brasil aeronáutico*. Rio de Janeiro: DIP, 1944.

volumes³²⁴. Nesse trabalho, José Garcia de Souza ressaltou o esforço do presidente Getúlio Vargas em prol da aviação civil e militar, incluindo rica quantidade de fotografias nas quais aparece o chefe de Estado em vários flagrantes relacionados às atividades aéreas. Os dois volumes receberam destaque da imprensa e foram vistos com interesse pelos membros do Estado Novo. Quando publicou o primeiro, o escritor foi recebido pelo ministro da Aeronáutica, Salgado Filho, em cuja ocasião lhe ofereceu um exemplar³²⁵. Já após o lançamento do segundo volume, em 1944, o autor participou das comemorações da “Semana da Asa” daquele ano, organizadas pelo Touring Clube do Brasil, entregando à Comissão de Turismo Aéreo da instituição um exemplar do livro³²⁶. Além disso, recebeu muitos elogios do crítico literário Eloy Pontes, então diretor da Divisão de Turismo do Departamento de Imprensa e Propaganda³²⁷.

Ao mesmo tempo em que o termo “amigo da aviação” se difundia no Brasil, excedeu a fronteira nacional e alcançou os Estados Unidos, principalmente por intermédio da imprensa norte-americana, sobretudo as revistas especializadas em navegação aérea. Um dos grandes divulgadores do termo na América do Norte foi o empresário milionário Frank A. Tichenor, um dos nomes mais influentes do jornalismo americano no campo aeronáutico³²⁸. Tal personalidade, presidente da *Aeronautical Digest Publishing Corporation*, deu mais visibilidade à expressão ao empregá-la em um troféu criado em 1940 e destinado, anualmente, à esquadrilha aérea do Exército ou da Marinha dos Estados Unidos que mais se distinguisse pelo brilho de suas façanhas³²⁹.

³²⁴ É importante salientar que o primeiro volume, chamado de I Parte, publicado em 1943, possui apenas 64 páginas. Em 1944, o autor ampliou consideravelmente a publicação, transformando todo o conteúdo do primeiro livro apenas no primeiro capítulo do segundo, chamado “O amigo da aviação”, e acrescentando mais quatro para essa segunda versão, intitulada II Parte: “Aeroclube do Brasil”, “Transportes aéreos”, “Construções aeronáuticas” e “Predestinação dos brasileiros pela Aeronáutica”.

³²⁵ “O amigo da aviação”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 10 de dezembro de 1943. P. 2. Um exemplar do 1º volume encontra-se depositado no arquivo privado de Alzira Vargas do Amaral Peixoto, filha de Getúlio Vargas. Pouco tempo após a Revolução de 1930, tornou-se auxiliar direta de seu pai, trabalhando no Gabinete da Presidência, inicialmente como bibliotecária e posteriormente arquivista, entre outras funções. Provavelmente, recebeu o livro de José Garcia de Souza como doação do autor. Ver: Arquivo Alzira Vargas do Amaral Peixoto, AVAP. Classificação: 355.354(81)(091)/s725v. FGV/CPDOC.

³²⁶ “A ‘Semana da Asa’ de 1944”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 01 de novembro de 1944. P. 3.

³²⁷ “A verdade sobre a história da Aeronáutica”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 01 de novembro de 1944. P. 3.

³²⁸ Como visto, o empresário norte-americano interessou-se pelo cognome após ler um artigo que fazia uso dele, publicado na revista *Aero Digest* e escrito por José Garcia de Souza.

³²⁹ Ver: “Cadetes do Ar do Brasil e dos Estados Unidos”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, sábado, 08 de agosto de 1942. P. 3; e “Getúlio Vargas, o Amigo da Aviação”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, terça-feira, 04 de junho de 1940. P. 9. O troféu, confeccionado em prata de lei e pesando quarenta e oito quilos, passou a ser considerado o maior do mundo, superando inclusive a famosa taça *Gordon Bennett*, anualmente disputada em torneios aéreos. Para essas informações, ver: “O nome do presidente do Brasil

Após criar o troféu, diversos nomes, considerados relevantes na América, foram sugeridos para que um deles figurasse escrito nele, como os de Charles Lindbergh e Wiley Post³³⁰. Frank A. Tichenor, editor e proprietário das revistas *Aero Digest*, publicada em inglês, e *Revista Aérea*, publicada em espanhol e divulgada em toda a América Latina, pôs a questão em discussão entre os redatores dos dois magazines. Eles decidiram, por unanimidade, dar à taça uma significação particular com respeito ao intercâmbio continental e à aproximação dos povos pan-americanos. Dessa forma, optaram pelo prêmio receber o nome do chefe de Estado, dentre os de todas as vinte e uma nações americanas, o qual mais tivesse contribuído para o desenvolvimento da aviação. Avaliando as opções, consideraram o de Getúlio Vargas o mais indicado, devido ao posto de único estadista em todo o mundo com um total de mais de quinhentas horas de voo e ao grande entusiasmo e à dedicação que o presidente do Brasil tinha pela navegação aérea³³¹. Tal prêmio, batizado, então, de “Getúlio Vargas, o amigo da aviação”, foi apresentado ao final do último dia do Congresso Internacional de Aviação, ocorrido em Washington na primeira semana do mês de junho de 1940³³². Abaixo, uma imagem da taça:

no maior troféu aéreo do mundo”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, domingo, 11 de agosto de 1940. P. 1 e 7.

³³⁰ Charles Lindbergh foi um jovem aviador norte-americano que, em maio de 1927, atravessou sozinho o Atlântico sem escalas, voando de Nova York a Paris em trinta e três horas e meia. Sendo o primeiro a alcançar tal façanha, recebeu um prêmio de 25 mil dólares instituído pelo magnata Raymond Orteig, empresário do ramo hoteleiro. Ver: COPSTEIN, Jayme. *Notas curiosas da espécie humana: histórias que a história não conta*. 2ª ed. Porto Alegre: AGE, 2002. P. 44. Já Wiley Post foi um norte-americano que, em 1931, juntamente com Harold Gatty, fez a primeira viagem de avião ao redor do mundo, no monoplane Winnie Mae. Percorreu 15.474 milhas em oito dias e dezesseis horas. Além disso, em 1933, Post realizou um voo solo ao redor do mundo em sete dias e dezenove horas. Ver: GORDINHO, Margarida Cintra (org.). *Transportes no Brasil*. São Paulo: Marca D'Água, 2003. P. 97.

³³¹ SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. P. 3; e “O nome do presidente do Brasil no maior troféu aéreo do mundo”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, domingo, 11 de agosto de 1940. P. 1 e 7.

³³² Esse reconhecimento dedicado a Getúlio Vargas teve grande repercussão da imprensa brasileira, como são exemplos as seguintes matérias que destacaram a homenagem: “Getúlio Vargas, o Amigo da Aviação”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, terça-feira, 04 de junho de 1940. P. 9; “Amigo da aviação”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 05 de junho de 1940. P. 5; e “Homenagem do Aeroclube de Campos”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, sábado, 29 de maio de 1943. P. 2.



Fonte: SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. Entre as páginas 10 e 11.

No mesmo ano, assim como havia feito no anterior, o Brasil participou da Feira Mundial de Nova York, montando um Pavilhão sobre o país. O Comissário geral do Brasil na Feira, Armando Vidal, em entrevista ao jornal *A Noite*, informou que a principal intenção do país ao integrar-se ao evento foi a de se apresentar ao mundo, mostrando a sua riqueza econômica e cultural³³³. Segundo a imprensa brasileira, o pavilhão, de autoria dos arquitetos Lucio Costa e Oscar Niemeyer, recebeu muitos elogios dos norte-americanos, bem como da crítica dos técnicos e das revistas de arquitetura dos Estados Unidos e estrangeiras, que destacaram a forma e a estrutura do edifício e a seleção e a apresentação dos mostruários no interior dele³³⁴. Em julho, o jornal *A Noite* publicou um artigo no qual descrevia com detalhes os produtos apresentados no evento. No que diz respeito à alimentação, o café, comercializado em um balcão, foi muito apreciado, com uma venda em média de três mil xícaras por dia. Por sua vez, o restaurante do Pavilhão do Brasil foi interpretado pelo jornalista autor da

³³³ Ver: “Perspectivas otimistas para o Brasil”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 04 de janeiro de 1940. P. 2.

³³⁴ Idem.

matéria como o centro social da Feira de Nova York, servindo feijoada enquanto uma orquestra no local tocava música popular, especialmente o samba³³⁵.

Havia também uma mostra de diversos produtos brasileiros, com ênfase nas mais variadas matérias-primas, todas de larga aplicação industrial, como pedras preciosas, com destaque para as esmeraldas; óleos vegetais, utilizados na fabricação de sabonetes e pastas de dente; e fibras. Além desses, ainda integravam o setor brasileiro da exposição os *stands* do algodão; dos produtos estratégicos, destinados à fabricação de material de guerra; do mate; da indústria do livro; da indústria do calçado; da indústria de vinhos; da borracha; e da cera de carnaúba, utilizada na confecção de discos, giz escolar e verniz para assoalhos. O resultado foi favorável aos objetivos estabelecidos, tendo o Pavilhão do Brasil sido visitado em média por cerca de duzentas e cinquenta mil pessoas por mês e recebido inúmeros empresários interessados em importar os produtos apresentados³³⁶.

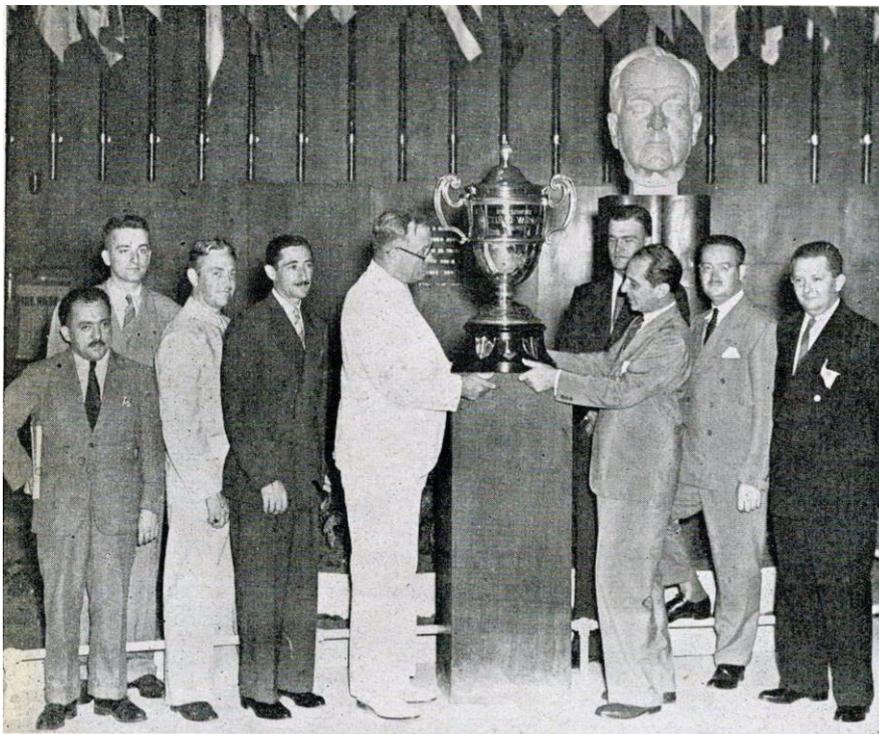
Já que o objetivo da participação na Feira era apresentar aspectos do Brasil e as realizações empreendidas pelo governo Vargas, bem como mostrar ao mundo os avanços alcançados, surgiu a ideia de incluir a taça *Getúlio Vargas* como um dos objetos da exposição. A pedido de Armando Vidal, Frank A. Tichenor consentiu que o troféu ficasse em exposição durante algum tempo no *hall* do pavilhão do país, o que durou mais de um mês³³⁷. No dia 7 de setembro, no mesmo local, realizou-se às 16 horas uma cerimônia na qual o proprietário da *Aero Digest* entregou a taça *Getúlio Vargas* ao Segundo Grupo de Bombardeio das Forças Aéreas Americanas. Robert Olds, comandante daquele grupo, recebeu o prêmio em nome de todos os seus colegas. No exato momento em que o troféu era passado às suas mãos, nove aparelhos militares da

³³⁵ “Esmeraldas de Mato Grosso para encanto das americanas”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, domingo, 28 de julho de 1940. P. 1 e 2.

³³⁶ Idem. Para detalhes sobre a participação do Brasil na Feira Mundial de Nova York, consultar os dois volumes (1ª Parte e 2ª Parte) dos relatórios elaborados pelo comissário geral do país no evento, Armando Vidal: VIDAL, Armando. *O Brasil na Feira Mundial de Nova York de 1940: relatório geral*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942. Conforme informa o “Prefácio”, presente na 1ª Parte, os relatórios, posteriormente publicados pela Imprensa Nacional, foram redigidos para serem apresentados ao então Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, Waldemar Falcão.

³³⁷ O episódio da exposição do troféu ganhou do Comissário Geral um capítulo próprio no relatório dele. Segundo Armando Vidal, ao longo do período no qual ficou exposta, a taça *Getúlio Vargas* foi muito apreciada. O público, graças à leitura da sucinta explicação estrategicamente afixada em quadro junto ao troféu, ficou inteirado dos motivos que determinaram a escolha do nome do presidente do Brasil a figurar naquela premiação. Ver: VIDAL, Armando. “Solenidade do dia 7 de setembro – Taça ‘Getúlio Vargas’”. In: *O Brasil na Feira Mundial de Nova York de 1940: relatório geral*. 2ª Parte. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942. P. 413. O capítulo completo vai da página 405 a 485.

base de Michell Field sobrevoaram o Pavilhão do Brasil³³⁸. Na foto abaixo, Frank A. Tichenor, à esquerda, vestido de branco, entrega o troféu *Getúlio Vargas* a Armando Vidal.



Fonte: SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. Entre as páginas 10 e 11.

Sem dúvida, a existência desse prêmio internacional com o nome do presidente do Brasil contribuiu significativamente para aumentar o interesse da imprensa dos Estados Unidos por aquele que estaria sendo reconhecido como um dos mais atuantes entusiastas da aviação e um dos mais comprometidos com a causa em seu país³³⁹. Como reflexo, a revista norte-americana *The Sportsman Pilot* publicou um extenso artigo

³³⁸ “Entregue a ‘Taça Getúlio Vargas’”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, domingo, 08 de setembro de 1940. P. 2.

³³⁹ Em 1942, mesmo dois anos após a criação do troféu, um oficial militar dos Estados Unidos que visitava o Brasil fez questão de lembrar-se da homenagem, em discurso pronunciado aos cadetes da Escola de Aeronáutica do Brasil. A convite do coronel Henrique Dyott Fontenelle, comandante da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, o coronel Douglas Johnson, comandante do Corpo de Cadetes do Ar da base aérea de Mitchel Field, destacou em sua fala a admiração de seu país pelo presidente Getúlio Vargas, que recebeu nos Estados Unidos o título de “amigo da aviação”, acrescentando ainda: “Em nossa pátria existe um troféu denominado ‘Taça Getúlio Vargas’, que todos os anos é entregue à esquadilha aérea que mais se distingue pelo brilho de suas façanhas. Vós, brasileiros que tendes diante de vossos olhos esse luminoso exemplo de homem de Estado que, por todos os modos, impulsiona a aviação, compreendeis muito bem o valor, a força e as possibilidades da aeronáutica quando postas ao serviço da causa do bem, da justiça e do direito”. Ver: “Cadetes do Ar do Brasil e dos Estados Unidos”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, sábado, 08 de agosto de 1942. P. 3.

sobre a aviação brasileira intitulado “Um amigo da aviação”, no qual rendeu muitos elogios às ações do presidente na área, reconhecendo-o como um grande defensor do progresso da navegação aérea, desde quando assumiu o poder em 1930. Em seguida, apontou avanços principalmente na aviação civil e privada, com investimentos no Aeroclub do Brasil e na estruturação de centenas de congêneres espalhados pelo país, bem como a doação feita pelo governo de aviões de treinamento para eles. A revista deu destaque também para o reduzido número de aeroportos e campos de pouso e decolagem existentes antes de Vargas chegar ao poder e a multiplicação deles alcançada em pouco tempo³⁴⁰.

Jornalistas dos Estados Unidos, inclusive, chegaram a vir ao Brasil para entrevistar o presidente e observar o desenvolvimento tão anunciado da aviação. Uma das mais importantes e atuantes no sentido de repercutir a expressão “amigo da aviação” e escrever artigos e livros abordando a navegação aérea no Brasil foi a norte-americana Alice Rogers Hager, especialista em assuntos aeronáuticos³⁴¹. Em 1939, veio representando a *American Newspaper Alliance*, tendo o governo mostrado a ela na ocasião o que estava fazendo para dar asas ao país³⁴². Retornou em 1941, quando o Ministério da Aeronáutica já havia sido criado, com os objetivos principais de entrevistar Getúlio Vargas, fazer reportagens e colher notas para um novo livro sobre o Brasil, intitulado *Frontier by air*³⁴³. Logo que chegou, foi recebida por Salgado Filho em seu gabinete. Acompanhada pelo aviador civil José Garcia de Souza, aproveitou para realizar uma entrevista com o ministro, colhendo suas impressões sobre o presente e o futuro da aviação³⁴⁴.

³⁴⁰ O Jornal *Correio da Manhã* reproduziu em um de seus números o artigo completo da *The Sportsman Pilot*. Ver: “Um amigo da aviação”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 24 de agosto de 1940. P. 5.

³⁴¹ A jornalista, conhecida por sua cobertura de notícias sobre a aviação, viajou de avião, excetuando-se a Antártida, a todos os continentes do mundo, para escrever matérias e contar sobre a navegação aérea. Publicou vários livros, sendo alguns deles: HAGER, Alice Rogers. *Wings over the Americas*. New York: The Macmillan Company, 1940; e HAGER, Alice Rogers. *Brazil: giant to the South*. New York: The Macmillan Company, 1945.

³⁴² “O povo brasileiro é feliz porque o seu Presidente é um grande amigo da aviação”. Jornal *O Imparcial*, Rio de Janeiro, sábado, 08 de novembro de 1939. P. 7.

³⁴³ Ver as matérias “A Noite entrevista uma jornalista e autora norte-americana” e “Que instrutoras!”, localizadas respectivamente nas páginas 03 e 10 do seguinte jornal: *A Noite*, Rio de Janeiro, segunda-feira, 30 de junho de 1941. O livro acabou publicado em 1942: HAGER, Alice Rogers. *Frontier by air (Brazil takes the sky road)*. New York: The Macmillan Company, 1942.

³⁴⁴ Ver: “A jornalista Alice Rogers recebida pelo Ministro da Aeronáutica”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, terça-feira, 01 de julho de 1941. P. 5. Getúlio Vargas concedeu a entrevista que ela almejava. Um trecho significativo foi publicado na revista *Esquadilha*. Ver: “Getúlio Vargas e a aviação: trechos da entrevista que Alice Rogers Hager teve com o nosso presidente”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 10, janeiro de 1943. P. 16 e 19.

Após surgir sem o envolvimento direto da ditadura e se propagar inicialmente no Brasil e nos Estados Unidos dessa forma, os responsáveis pela máquina de propaganda do Estado Novo perceberam os ganhos políticos que poderiam aferir ao investirem recursos materiais e simbólicos no fortalecimento e na divulgação da expressão “amigo da aviação”. Para um governo que havia estabelecido, principalmente a partir de 1940, como uma de suas grandes metas e um dos direcionamentos de sua administração o desenvolvimento de uma mentalidade aeronáutica entre a população, nada melhor do que a corporificação dela em um exemplo, ainda mais se o próprio presidente cumprisse tal função. Ou seja, a exploração e a ampliação dessa imagem de Vargas viriam muito bem a calhar e foram conduzidas por vários ministérios e por órgãos como o Departamento Nacional de Propaganda (DNP) e, em 1939, com a sua dissolução, o Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), que o substituiu³⁴⁵.

Nesse sentido, assim que a jornalista Alice Rogers Hager veio ao Brasil pela primeira vez, em 1939, o DNP tratou logo de convidá-la para proferir uma palestra ao microfone da instituição, a qual foi transmitida via rádio. Em sua fala, elogiou o país e as ações do governo, destacando que “O povo do Brasil é muito feliz por ter no seu presidente um amigo da aviação”³⁴⁶. Da mesma forma, quando retornou, em 1941, foi acompanhada muitas vezes em seus compromissos pelo diretor de Turismo do DIP, Assis Figueiredo³⁴⁷. A qualquer oportunidade de promover esse traço do chefe de Estado, os órgãos de propaganda estavam a postos, conseguindo nesse processo um importante aliado: o Aeroclubes do Brasil. Portanto, as homenagens oferecidas a Vargas ao longo do Estado Novo, em consequência do estímulo à navegação aérea, deram-se, em grande parte, por intermédio dessa instituição e de suas congêneres espalhadas pelo território nacional, embora muitas outras tenham sido realizadas por iniciativa de atores ou grupos sociais diversos.

Pelo menos três exemplos de homenagens não ligadas diretamente aos aeroclubes podem ser dados. Em 23 de agosto de 1941, a Caixa Econômica Federal de São Paulo doou à Campanha Nacional de Aviação um avião batizado de “Getúlio

³⁴⁵ O DIP constantemente se referia à expressão “amigo da aviação” em suas publicações. Ver, por exemplo: “O amigo da aviação”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano I, n.º. 6, 30 de junho. Rio de Janeiro: DIP, 1940. P. 32; e RODRIGUES, Lisias A. “Aviação de carga (um exemplo a seguir no Brasil)”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 19, setembro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. Pp. 89-92.

³⁴⁶ “O povo brasileiro é feliz porque o seu Presidente é um grande amigo da aviação”. Jornal *O Imparcial*, Rio de Janeiro, sábado, 08 de novembro de 1939. P. 7.

³⁴⁷ “A jornalista Alice Rogers recebida pelo Ministro da Aeronáutica”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, terça-feira, 01 de julho de 1941. P. 5.

Vargas”, para servir aos propósitos da aeronáutica civil. O nome escolhido para representar aquela que era a centésima aeronave recebida pela campanha foi uma exceção, já que um dos critérios seguidos pelos organizadores dela era o de não dar nome de pessoas vivas aos aparelhos³⁴⁸. A cerimônia foi presidida pelo próprio chefe de Estado, o qual aparece na foto abaixo, em tal ocasião, posando ao lado do aeroplano de número cem³⁴⁹.



Fonte: Arquivo Getúlio Vargas, GV foto 105. FGV/CPDOC

Já em 1943, ainda na Campanha Nacional de Aviação, um dos aviões de treinamento adquiridos pela iniciativa foi destinado à “mocidade do Uruguai”, como demonstração da profunda amizade entre os dois países. O aparelho, em gesto semelhante ao anterior, ganhou o nome de “Presidente Vargas” e decolou em 22 de janeiro rumo a Montevideú, onde o embaixador Batista Luzardo o recebeu³⁵⁰. Além disso, ainda em 1943, Paulo Viana, diretor-presidente da companhia de aviação

³⁴⁸ Ver: “O batismo do avião ‘Getúlio Vargas’”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, domingo, 24 de agosto de 1941. P. 6. No mesmo ano, o então ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, Alexandre Marcondes Filho, publicou um livro no qual reuniu vários discursos que havia produzido, inclusive um que fez no batismo do avião “Getúlio Vargas”, quando ainda era vice-presidente do Departamento Administrativo do Estado de São Paulo (DAESP). Ver: MARCONDES FILHO, Alexandre. “O avião ‘Getúlio Vargas’”. In: *Vocações da unidade (conferências e discursos)*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1941. Pp. 212-217.

³⁴⁹ A cerimônia foi filmada e inserida no Cine jornal Brasileiro número 60, de 1941: “ASAS PARA O BRASIL – Rio: O Chefe da Nação batiza o avião ‘Getúlio Vargas’”. Ver: GALVÃO, M. R. (Coord.). *Cine Jornal Brasileiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1938-1946*. São Paulo: Fundação Cinemateca Brasileira, 1982. P. 21.

³⁵⁰ Ver: “O avião ‘Presidente Vargas’”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano IV, n.º. 37, 31 de janeiro. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 30 e 31.

Navegação Aérea Brasileira S. A., mais conhecida como NAB, esteve no Palácio do Catete para entregar ao presidente da República, em nome de diretores e funcionários, uma réplica em miniatura do modelo de aviação utilizado por sua empresa. Luiz Vergara, secretário da Presidência da República, recebeu a lembrança, que tinha a seguinte dedicatória: “Ao amigo da aviação”³⁵¹.

Ainda que esses três exemplos demonstrem uma diversificação dos responsáveis pelas homenagens ao presidente na área da aviação, o protagonismo de tais iniciativas coube ao Aeroclube do Brasil. Nesse sentido, no dia 19 de abril de 1941, aniversário de Getúlio Vargas, três aviões dessa entidade esportiva foram a São Lourenço, abordo dos quais os pilotos João Luiz Job, D. Anesia Pinheiro Machado, P. Henry C. e René Tacola levaram congratulações e alguns exemplares de um número especial da revista *Asas* dedicado ao presidente³⁵². Por sua vez, em 29 de maio de 1943, o Aeroclube de Campos tributou ao chefe de Estado expressiva homenagem quando este chegou àquele município: uma esquadrilha de aviões sobrevoando a cidade deixou cair carinhosa mensagem dirigida a ele³⁵³. No entanto, durante o Estado Novo as cerimônias mais significativas do ponto de vista simbólico para perpetuar a imagem de Getúlio como o defensor número 1 do desenvolvimento da aviação e o detentor máximo e privilegiado de uma mentalidade aeronáutica ocorreram anteriormente a essas descritas: nos dois últimos meses de 1940.

Em novembro desse ano, inúmeras celebrações foram organizadas pelo Estado Novo em comemoração ao 10º aniversário da Revolução de 1930. A confirmação da importância fulcral da aviação nos projetos da ditadura pode ser atestada até mesmo pelo papel central que teve nos próprios festejos, agendados para os dias 8, 9 e 10, sexta, sábado e domingo. Como uma parte das provas da “Semana da Asa” marcadas para a manhã do dia 27 de outubro não pôde ocorrer devido ao mau tempo, foram estrategicamente adiadas para o dia 8 e, assim, incluídas nas celebrações do decênio administrativo de Getúlio. No Programa Geral das comemorações, às 11 horas, então, iniciou-se o que foi chamado de *Festa da Aviação*, com desfile aéreo de mais de 80 aviões da aeronáutica do Exército, da Marinha e da Aviação Civil determinado pelo

³⁵¹ Ver: “Uma oferta ao Presidente da República”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 10 de janeiro de 1943. P. 4.

³⁵² “A aviação”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 08 de maio de 1941. P. 5.

³⁵³ “Homenagem do Aeroclube de Campos”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, sábado, 29 de maio de 1943. P. 2.

seguinte percurso: Praça Mauá, Praça Duque de Caxias, Palácio Guanabara, Morro da Urca e retorno às bases³⁵⁴.

Em homenagem ao presidente, os aparelhos fizeram evoluções no céu da cidade, deixando cair flores sobre o Palácio Guanabara. Em Manguinhos, as provas de acrobacia aérea tiveram início às 9 horas, seguidas pelas de balonete³⁵⁵. Terminadas as provas de pista, a aviadora Rosa Helena Schorling fez um salto de paraquedas de uma altura de 1.000 metros. No auge das festividades, o chefe de Estado recebeu do Aeroclubes do Brasil, entidade máxima da aviação esportiva no país, um brevê simbólico de piloto aviador, para que ficasse definitivamente integrado à atividade como um de seus membros ativos. A carteira de voo, de número 17, foi devidamente assinada pelo presidente da instituição, o coronel Ivo Borges³⁵⁶.

Um mês depois das comemorações do aniversário de dez anos do governo Vargas, o Aeroclubes do Brasil ainda queria prestar mais homenagens ao presidente, marcando com ele uma audiência no Palácio do Catete, na tarde do dia 09 de dezembro. Na ocasião, a diretoria da instituição, em nome de todos os associados, agradeceu o comparecimento do chefe de Estado à festa realizada em Manguinhos, comemorativa da “Semana da Asa”, e, em seguida, ofereceu-lhe três presentes. Um deles foi um trabalho de arte esculpido em madeira representando a miniatura de uma asa do avião Muniz M-9, feito por um operário da Aviação Naval. Além disso, entregaram-lhe um distintivo em ouro de sócio do Aeroclubes³⁵⁷. O encontro foi registrado em foto reproduzida no jornal *Correio da Manhã*:

³⁵⁴ “O Presidente Getúlio Vargas receberá hoje o ‘brevet’ n. 17, do Aeroclubes do Brasil”. Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 08 de novembro de 1940. P. 8.

³⁵⁵ O jornal *Correio da Manhã*, ao repercutir os acontecimentos da “Semana da Asa” de 1939, explicou com detalhes o funcionamento da prova de caça aos balonetes. A atividade permitia ao piloto demonstrar sua perícia no domínio do avião e sua habilidade na manobra do aparelho. O objetivo do concorrente era abater, por colisão, o maior número possível de balonetes usados para sondagens meteorológicas, com 100 metros por minuto de velocidade ascensional, no menor tempo. Soltos os balões, o piloto precisava ir à sua caça, procurando chocar a aeronave contra cada um deles, destruindo a maior quantidade no menor tempo possível. A regulamentação da prova era a seguinte: “a) – caberá a cada concorrente o total de 5 balonetes. b) – será considerado vencedor o piloto que abater o maior número de balonetes no menor tempo. c) – o tempo total, medido com aproximação de 1/5 de segundo, será computado entre o sinal de decolagem (bandeira branca) dado pelo juiz e o contato das rodas com o solo no momento do pouso. d) – a decolagem será feita dois minutos após terem sido soltos os cinco balonetes simultaneamente”. Ver: “Semana da Asa”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 28 de outubro de 1939. P. 5.

³⁵⁶ “O Presidente Getúlio Vargas receberá hoje o ‘brevet’ n. 17, do Aeroclubes do Brasil”. Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 08 de novembro de 1940. P. 8.

³⁵⁷ “Homenagem do Aeroclubes do Brasil ao presidente da República”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 10 de dezembro de 1940. P. 5.

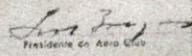


Fonte: *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 10 de dezembro de 1940. P. 5.

Por fim, o terceiro presente era o mais representativo do esforço do Aero clube e do governo em construir Vargas como dotado de uma mentalidade aeronáutica, preocupada com o desenvolvimento da navegação aérea. Foi entregue ao presidente uma caderneta de voo com a quilometragem percorrida nas viagens que realizou de norte a sul, leste a oeste e do litoral ao interior do Brasil, representando o estímulo pessoal que ele dispensava à aeronáutica ao se locomover por meio de aviões em repetidas excursões pelo território nacional. Tal documento, datado de 28 de novembro de 1940, apresenta um relatório detalhado das horas de voo do chefe de Estado entre 30 de dezembro de 1930 até aquela data, contabilizando exatamente 647 horas e 15 minutos, com 130.000 quilômetros de percurso. Getúlio agradeceu a homenagem e disse que com muita satisfação recebia a caderneta de voo que lhe recordava suas viagens aéreas³⁵⁸. O DIP fez questão de divulgar esse acontecimento em uma de suas publicações, tal o simbolismo que carregava, pois ratificava a imagem que o órgão queria propagar, de Getúlio como “o maior animador da aviação do Brasil”³⁵⁹. Abaixo, uma reprodução fotográfica do documento:

³⁵⁸ *Idem*.

³⁵⁹ Ver: “Efemérides”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano I, n.º. 12, 31 de dezembro. Rio de Janeiro: DIP, 1940. P. 32 e 33.

DATA	FUNÇÃO A BORDO	NOME E FUNÇÃO DE OUTROS MEMBROS DA EQUIPAGEM	TIPO E MATRÍCULA DA AERONAVE	NATUREZA DO VOO	DÉSCOLAGEM LOCAL	HORA
30 Set. 1930 a 28 Nov. 1940						
ATERRAGEM LOCAL	HORA	TEMPO DE VOO	N.º DE ATER.	OBSERVAÇÕES	Voo	
		677/15'				
				EMISSOR: AERO CLUB de Paris <small>(Nome do Aero Club (país))</small>		
		PILOTO: <i>Getúlio Dornelles Vargas</i>				
		ENDEREÇO: <i>Palácio Guanabara</i>				
CARTA				DATA		
				EMITIDA EM <i>28 de Novembro de 1940</i>		
00017				 Presidente do Aero Club		

Fonte: SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. Entre as páginas 10 e 11.

Ou seja, conforme se pode notar, tudo estava sendo muito bem construído para Getúlio Vargas figurar como o principal exemplo a guiar o Brasil no desenvolvimento de uma mentalidade aeronáutica. As flores despejadas por aviões sobre o Palácio Guanabara e os inúmeros presentes recebidos pelo presidente, tais como miniaturas de aeronaves, brevê de piloto aviador, distintivo em ouro de sócio do Aeroclube e caderneta de voo, contribuiriam para fortalecer tal imagem, uma vez que essas e outras homenagens foram amplamente divulgadas nos mais variados jornais e nas publicações oficiais da ditadura. Do ponto de vista político e simbólico, é pertinente comparar o uso que o governo fez das duas principais cadernetas oferecidas a Vargas ao longo do tempo em que, nas décadas de 1930 e 1940, permaneceu no poder: a de trabalho e a de voo.

A carteira de trabalho foi criada em março de 1932³⁶⁰, apresentando Vargas como o primeiro e principal trabalhador, ao ser detentor da carteira profissional de

³⁶⁰ A Carteira Profissional, mais conhecida como Carteira de Trabalho, foi instituída pelos decretos n.º. 21.175, de 21 de março de 1932, e 22.035, de 29 de outubro de 1932, e desenvolvida pelo Ministério do

número 000001. Esperava-se com tal representação tornar o presidente um exemplo a ser seguido pelas classes trabalhadoras, utilizando-a como um dos vários elementos estratégicos na *invenção do trabalhismo*³⁶¹. Já a caderneta de voo demonstrava ser ele o chefe de Estado do mundo que mais fazia uso do avião³⁶² e tornava-o um modelo a ser seguido por toda a população, a qual deveria inteirar-se sobre os assuntos ligados à aviação. Nesse sentido, no momento em que se estimulavam o conhecimento e o interesse geral sobre tudo o que dizia respeito a essa temática, tal documento serviu como um dos vários elementos estratégicos na invenção de uma mentalidade aeronáutica.

De fato, Vargas gostava de voar e se sentia mais confortável utilizando esse meio de transporte do que qualquer outro. A preferência do presidente pelo uso do avião se acentuou ainda mais depois que no dia 1º de maio de 1942 foi vítima de um acidente de automóvel. Quando transportava o chefe de Estado de Petrópolis para o Palácio Guanabara, de onde se dirigiria ao estádio de São Januário, local em que se celebrariam as solenidades de comemoração do Dia do Trabalho, o carro presidencial sofreu um acidente no cruzamento da Rua Silveira Martins com a Praia do Flamengo, colidindo com outro veículo e, em seguida, derrubando um poste. Conduzido ao Palácio Guanabara, Getúlio foi atendido pelo cirurgião Carlos Tinoco, o qual, depois de minucioso exame, verificou ter ele sofrido contusões que aconselhavam repouso³⁶³.

Sobre esse episódio, José Garcia de Souza afirma que pessoas íntimas ao presidente recordam que ao recobrar os sentidos, após o tremendo choque que sofrera, ele disse à esposa, a um dos filhos e à cunhada: “– No avião nunca me aconteceu

Trabalho, Indústria e Comércio, chefiado pelo então detentor da Pasta, Salgado Filho. As novas carteiras profissionais, emitidas em série pelo Departamento Nacional do Trabalho (DNT), visavam substituir as antigas, antes emitidas pelos sindicatos. Elas transformaram-se em documentos necessários para associação em sindicatos, gozo de férias, apresentação de queixas nas Juntas de Conciliação e Julgamento e obtenção de empréstimo nas Caixas de Aposentadorias e Pensões. Para informações sobre a criação do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio e da carteira de trabalho, ver: GOMES, Angela de Castro (org.). *Ministério do Trabalho: uma história vivida e contada*. Rio de Janeiro: CPDOC, 2007. Os dados a respeito especificamente da carteira de trabalho estão nas páginas 34 e 136.

³⁶¹ Ver: GOMES, Angela de Castro. *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

³⁶² Várias publicações do DIP apresentaram essa versão que concedia a Vargas, comparado aos demais governantes mundiais, a predominância no uso desse meio de locomoção. Como exemplo, é possível citar o trecho de um artigo presente em uma das revistas do órgão: “O presidente Getúlio Vargas é o Chefe de Estado em todo o mundo que mais tem viajado de avião. Todas as suas excursões fora da Capital Federal, salvo nos casos em que o desejo de fiscalizar serviços ou observar as necessidades das zonas do seu trajeto o aconselham a viajar em automóvel, são por via aérea”. Ver: “O Presidente e a aviação”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano I, nº. 11, 30 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1940. P. 8 e 9.

³⁶³ Ver o ponto “O acidente com o carro presidencial”, da seguinte matéria: “As comemorações de 1º de Maio”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 03 de maio de 1942. P. 6; e “Acidente com a ‘limusine’ do Presidente Getúlio Vargas”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, domingo, 03 de maio de 1942. P. 6.

disso!”³⁶⁴. Na verdade, em 1933 já havia sido vítima de um acidente ainda mais grave, em Petrópolis. Uma enorme pedra de aproximadamente 80 quilos rolara e atingiu em cheio o automóvel em que Vargas estava, rompendo a capota do carro e caindo sobre o peito do ajudante-de-ordem, o capitão-tenente Celso Pestana, que morreu na hora. Getúlio quebrou as duas pernas, e sua esposa teve fratura exposta em uma delas³⁶⁵.

Portanto, os órgãos de propaganda do Estado Novo ao investirem na imagem de “amigo da aviação” o faziam com um referencial na realidade, embora ampliando e exacerbando tal sentimento para servir melhor de modelo. Nesse sentido, o chefe de Estado possuir uma base de identificação com as características que lhe eram atribuídas facilitava consideravelmente a construção que se tentava fazer e impor. De outro modo, não havendo fundamentos verossímeis, corria-se o risco de não se convencer a população de que Getúlio “foi o único Chefe de Governo que se interessou, de coração, pelo seu desenvolvimento [da aviação] em nossa terra”³⁶⁶, falhando-se pela incapacidade de o nome do presidente, escolhido para retratar tal ideal, fornecer matéria-prima capaz de tornar crível a representação pretendida.

Sem dúvida, haver mesmo por parte do chefe de Estado um legítimo interesse pela aviação facilitava o trabalho dos funcionários do DIP de produzi-lo e divulgá-lo como um protetor da navegação aérea. O próprio Nero Moura, piloto pessoal de Vargas e que o acompanhou na maior parte das viagens oficiais pelo Brasil, enquanto ocupava o cargo de presidente³⁶⁷, confirmou o entusiasmo que Getúlio tinha pela área em questão. Essa informação foi revelada em entrevista concedida à pesquisa “Trajetória e desempenho das elites políticas brasileiras”, parte integrante de um projeto institucional do setor de História Oral do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, da Fundação Getúlio Vargas³⁶⁸. Em seu depoimento, conta que, embora não existisse oficialmente a função, tornou-se piloto particular do

³⁶⁴ Ver: SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. P. 24.

³⁶⁵ Para essas informações, ver: PEIXOTO, Alzira Vargas do Amaral. *Getúlio Vargas, meu pai*. Porto Alegre: Editora Globo, 1960. Pp. 114-121.

³⁶⁶ Ver: “A aviação no futuro do Brasil”. Revista *Dos Jornais e do Rádio (Dos Jornais, ano III, n.º. 28) e (Do rádio, ano I, n.º. 2)*, outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 78. O artigo completo está localizado na página 76 a 78.

³⁶⁷ Nero Moura foi piloto de Getúlio Vargas no primeiro governo deste e ministro da Aeronáutica no segundo, de 1951 a 1954.

³⁶⁸ O depoimento foi colhido pelas pesquisadoras Ignez Cordeiro de Farias e Lucia Hippólito, no período de 06/06/1983 a 09/01/1984, no Rio de Janeiro, totalizando a duração de 26h15min, em 17 encontros. Trechos da entrevista foram disponibilizados na seguinte obra: LIMA, Valentina da Rocha (org.). *Getúlio: uma história oral*. Rio de Janeiro: Record, 1986. Já a entrevista na íntegra foi publicada mais tarde, na década de 1990, neste livro: MOURA, Nero. *Um voo na história*. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

presidente a partir de 1938 simplesmente porque frequentava o Palácio Guanabara no mínimo uma ou duas vezes por mês, tendo muita intimidade e contato com alguns dos filhos de Vargas, como Lutero, que era quase de sua idade, Alzira e Jandira. Getúlio, então, habituou-se a vê-lo por lá e, quando queria fazer alguma viagem, mandava um ajudante-de-ordem convocá-lo³⁶⁹.

Nero Moura contou também às entrevistadoras que em 1938 ou 1939 o governo adquiriu nos Estados Unidos dois aviões Lockeds 12A, bimotores, de oito lugares, para a Aviação Militar, que passaram a atender ao presidente e à sua família. Sobre o comportamento de Vargas no voo, disse que ele gostava muito de viajar na frente, de onde se pudesse ter maior visibilidade, e de “sentar na cabine, ao lado do piloto. Ele adorava viajar, e era notável como se sentia bem, alegre, curioso com tudo o que se passava à sua volta, talvez pela novidade, pelos lugares que ia conhecendo”³⁷⁰. O Lockheed não era pressurizado e não tinha muitos recursos para voo cego, então, relembra o entrevistado, logo após a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, o ministro Salgado Filho considerou necessário comprar um avião maior para uso do presidente. Optou-se pelo Lockheed Lodestar e o próprio Nero Moura foi buscá-lo na fábrica, localizada em Los Angeles, na Califórnia. As vantagens desse modelo eram muitas, podendo voar oito horas, o que significava uma autonomia de voo duas vezes superior à do 12A e uma velocidade maior. Além disso, carregava 16 pessoas, o que permitiria ao presidente conduzir uma comitiva de até 10 membros, com um peso disponível de 1.500 quilos, além da gasolina³⁷¹.

Seguindo em seu relato, afirmou que aos padrões daquele momento tal aeronave era bastante confortável, “possuía um sofá e uma mesinha, o que para a época já era muito luxo, e o presidente poderia se espichar, se quisesse... Mas nunca aconteceu de ele dormir, pois gostava de viajar no posto de pilotagem conosco”³⁷². Assim como o interesse e a atração pela aviação, a preferência por viajar na cabine do piloto tornou-se

³⁶⁹ Nero Moura acrescenta ainda em sua fala que, após ser chamado e se apresentar, Vargas lhe informava pessoalmente, para que tomasse nota, os dados da viagem, como a rota, quantas pessoas iria levar, bem como fazia perguntas sobre a duração e as condições de voo. Chegando ao Campo dos Afonsos, Moura comunicava ao seu Comandante da Aviação Militar as determinações do presidente e preparava pessoalmente a rota e tudo o que fosse necessário. MOURA, Nero. *Um voo na história*. Rio de Janeiro: FGV, 1996. P. 87 e 88.

³⁷⁰ Idem. P. 88.

³⁷¹ Idem. P. 110.

³⁷² Idem. Imagens de Vargas no interior de aviões, presentes em diferentes arquivos privados depositados no CPDOC, confirmam esse hábito do presidente de voar acomodado ao lado do piloto. Ver, por exemplo, a fotografia de uma viagem do chefe de Estado à Amazônia, em outubro de 1940: Arquivo André Carrazzoni, AnC foto 013. FGV/CPDOC.

também característica divulgada pelas publicações do DIP. Em livro voltado às crianças, com o objetivo de disseminar informações a respeito do desenvolvimento da navegação aérea no país, *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*, tal gosto foi ressaltado por Donatelo Grieco, ao descrever as viagens do presidente:

O avião em que viajaria, rebrilhante e firme, esperava-o na pista lisa e verdejante.

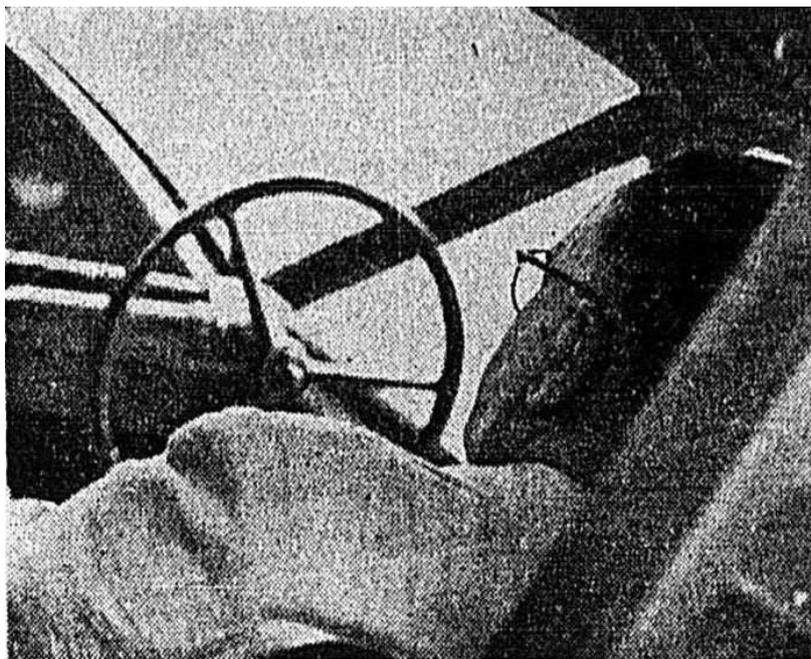
O Homem Sorridente despediu-se dos amigos e dos colaboradores, dirigiu-se à escadinha do aparelho, galgou-a rapidamente e foi sentar-se na cabine do avião, ao lado do piloto, que já dava movimento ao motor. A hélice vibrou e começou a girar loucamente. O ronco do motor despertou nova satisfação no passageiro, que tornou a acenar para os que tinham vindo ao seu embarque. Seus olhos se fixaram no horizonte, na hélice rodopiante, na fuselagem que desferia faíscas, nas agulhas, nos ponteiros e relógios do gabinete-volante do piloto³⁷³.

Os jornais também tiveram sua participação em tal difusão de uma imagem do chefe de Estado. O *A Noite*, por exemplo, reproduziu trechos do terceiro artigo de uma série que o jornalista norte-americano Joseph Driscoll produziu sobre o Brasil, para ser veiculada no periódico *New York Herald Tribune*, pelo qual foi enviado ao Rio de Janeiro como correspondente especial. Nele, focalizou-se justamente no interesse do presidente pela aviação. Em uma parte afirma que “o maior entusiasta da aviação no Brasil é o próprio presidente Vargas. O presidente, na expressão de seus íntimos, ‘é louco por voar’. Possui um avião e um piloto particulares, e voa juntamente com o piloto”³⁷⁴. Por sua vez, o jornal *Correio da Manhã*, em matéria repercutindo a criação do Ministério da Aeronáutica, chegou mesmo a publicar a seguinte foto com a legenda “O sr. Getúlio Vargas toma o comando de um avião em pleno voo”³⁷⁵:

³⁷³ Ver: GRIECO, Donatelo. “O Brasil fala ao homem sorridente”. In: *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 40.

³⁷⁴ Ver: “O presidente que não teme as borrascas”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, sábado, 07 de março de 1942. P. 3.

³⁷⁵ Essa imagem aparece também no livro *A verdade sobre a história da Aeronáutica*, entre outras inseridas pelo autor para ilustrar as ações de Vargas na área da aviação. Segundo José Garcia de Souza, ela foi produzida no dia 9 de outubro de 1940 e retrata o presidente na cabine de comando do modelo Consolidated Commodore, da empresa Panair do Brasil. Ver: SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. Entre as páginas 10 e 11.



Fonte: Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 21 de janeiro de 1941. P. 12.

Investir na imagem de Vargas com a intenção de servir como modelo era um dos principais objetivos do DIP. No entanto, para o exemplo ser mais convincente e despertar com eficiência uma mentalidade aeronáutica na população, a estratégia foi ampliada às principais figuras que orbitavam em torno do presidente. Sendo assim, o órgão divulgava que a família do chefe de Estado também preferia esse meio de locomoção. A própria revista norte-americana *The Sportsman Pilot*, em artigo sobre a aviação brasileira, ressaltou tal informação ao abordar o interesse não apenas do dirigente brasileiro, acrescentando que “Madame Vargas já viajou de avião para os Estados Unidos, diversas vezes, assim como os seus filhos Lutero, Manoel e Getúlio Júnior, o qual colou grau recentemente na Johns Hopkins University”³⁷⁶. Além disso, o DIP fez questão de destacar em uma de suas revistas que Getúlio não estava só em sua predileção pelo avião, mas que:

Os interventores e os ministros, seguindo o exemplo presidencial, viajam, também, preferencialmente pelo ar. E é indiscutível o estímulo que esse fato exerce em todos os particulares de recursos que lhes permitam os gastos do transporte aéreo³⁷⁷.

Claramente, a intenção do DIP com tais ações era a de contribuir para o projeto do governo de desenvolver no Brasil uma mentalidade aeronáutica. Nessa tentativa de

³⁷⁶ “Um amigo da aviação”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 24 de agosto de 1940. P. 5.

³⁷⁷ “O Presidente e a aviação”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano I, n.º. 11, 30 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1940. P. 8.

mobilizar as pessoas para a causa, divulgar que o presidente, sua família, ministros e governadores já estavam empenhados nessa direção podia servir de incentivo e ajudar a atingir o objetivo traçado. O próprio órgão, em artigo já citado, acabou explicando um pouco sobre o que esperava que o exemplo de Vargas pudesse produzir, ao destacar que ele, “reconhecendo a segurança atual da aviação e dominando os receios dos que julgam essa viagem aventureira”, “familiarizou o brasileiro com o transporte mais consentâneo com a vastidão do nosso território” e, como consequência, “introduziu na normalidade dos nossos hábitos o que ainda é arrojo excepcional em grande parte do mundo”³⁷⁸.

O Departamento de Imprensa e Propaganda, em sua principal revista, chegou mesmo a demonstrar com um exemplo o efeito que a divulgação maciça de tal imagem do presidente já estaria alcançando. A *Cultura Política* estampou em suas páginas durante três números uma série de matérias intitulada “152 horas de voo através do Brasil”, na qual o jornalista Edmar Morel apresentou as suas impressões sobre as viagens de avião que fez por todo o interior do país, visitando as obras que o governo estava realizando. Nos artigos, descreveu os tipos que encontrou na empreitada e as conversas que estabeleceu com eles³⁷⁹. Na segunda matéria publicada, o autor destacou o bate-papo que teve com um senhor simples, o qual embarcava pela primeira vez em uma aeronave, enquanto, viajando pelos sertões nordestinos, sobrevoavam por dez horas o rio Parnaíba em direção ao Piauí:

O Presidente Getúlio Vargas é o Chefe de Estado que, em todo o mundo, mais tem viajado por via aérea. Este fato serviu de motivo para uma palestra com José Nogueira Aguiar, cearense, com 30 anos nos seringais do Amazonas e 20 no Morro do Chapadão, onde tem uma fazendola.
Fôra aquela a sua primeira viagem aérea.
Eis a sua impressão:
– Não me alterou, compadre. O bicho é mesmo seguro. Se o Presidente viaja neles é porque o troço é mesmo garantido...
O exemplo do Chefe da Nação serviu de incentivo ao homem do nosso “hinterland”³⁸⁰.

Para concluir, será demonstrado a seguir que a navegação aérea foi muito valorizada no primeiro governo Vargas porque serviu não apenas para sustentar a imagem de “amigo da aviação”, mas também para fortalecer dois valores caros à

³⁷⁸ Idem.

³⁷⁹ Os três artigos “152 horas de voo através do Brasil” foram publicados, respectivamente, nos seguintes números da revista *Cultura Política*: ano I, num. 9, 10 de novembro de 1941 (Pp. 339-344); ano II, num. 12, fevereiro de 1942 (Pp. 189-194); e ano II, num. 13, março de 1942 (Pp. 257-259).

³⁸⁰ MOREL, Edmar. “152 horas de voo através do Brasil II”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 12, fevereiro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 191 e 192.

construção do chefe de Estado como um “ser superior”: a onipresença e a onisciência. Nelson Jahr Garcia, em seu livro *Estado Novo: ideologia e propaganda política*, analisou com detalhes esses dois elementos trabalhados pelos órgãos de propaganda para a elaboração do mito da personalidade e do governante providencial³⁸¹, sem, no entanto, relacioná-los à aviação. Esses aspectos estão entre os mais utilizados nas estratégias desenvolvidas pelo DNP e pelo DIP a fim de fortalecer o culto à figura do presidente e se juntaram a outros que foram voltados à população em geral e às crianças e jovens em particular.

A propaganda estadonovista, inclusive, identificou nas escolas um local privilegiado de ação e, por isso, disseminou nesse ambiente o uso de cartilhas e livros que narravam a vida do presidente com o intuito de apresentá-lo como um homem predestinado a comandar e a defender a nação, que desde cedo já demonstrava ser especial e “à frente de seu tempo”. Em tais biografias, Getúlio aparecia dotado de aptidões, ações e sentimentos superiores, compatíveis apenas com os de um gênio³⁸². Inúmeros exemplos podem ser dados do uso propagandístico da imagem de Vargas a fim de enaltecê-la, sendo alguns deles a distribuição de fotos, que passaram a figurar no interior de repartições públicas, escolas, lojas comerciais e residências³⁸³, a criação de uma sala com o seu nome e mobiliada com objetos que faziam referência a ele, no Museu Histórico Nacional³⁸⁴, e a produção de cédulas e moedas com a imagem de seu rosto, que circularam durante o governo dele³⁸⁵.

³⁸¹ GARCIA, Nelson Jahr. *Estado Novo: ideologia e propaganda política*. São Paulo: Loyola, 1982. A discussão é feita da página 88 a 95.

³⁸² Para o exame de algumas biografias produzidas no período voltadas às crianças, ver o artigo que Ricardo Benzaquen escreveu sobre a cartilha *História de um menino de São Borja*. A obra foi também analisada por Ana Paula da Silva, juntamente com os livros *Uma biografia para gente nova*, *Getúlio Vargas para crianças* e *Perfil do estudante Getúlio Vargas*. ARAUJO, Ricardo Benzaquen de. “O dono da casa – Notas sobre a imagem do poder no ‘mito Vargas’”. In: *Religião e Sociedade*, v. 13, n° 2, 1986. Pp. 102-122; e SILVA, Ana Paula da. “*A lição da mocidade reta*”: um olhar sobre biografias de Getúlio Vargas para crianças e jovens (1937-1945). Dissertação de mestrado em Educação. Rio de Janeiro: UERJ, 2011.

³⁸³ Segundo Nelson Jahr Garcia, Filinto Müller, então chefe de Polícia do Distrito Federal, calculou que ele havia distribuído 90 mil retratos de Vargas, entre 10 de novembro de 1937 e 15 de abril de 1939, período de funcionamento do Serviço de Divulgação (SD), órgão atrelado ao seu gabinete. Ver: GARCIA, Nelson Jahr. *Estado Novo: ideologia e propaganda política*. São Paulo: Loyola, 1982. P. 99.

³⁸⁴ Entre as salas de exposição do Museu Histórico Nacional denominadas, por exemplo, *Duque de Caxias*, *General Osório* e *Conde de Porto Alegre*, criou-se uma dedicada ao presidente, chamada *Sala Getúlio Vargas*, decorada, entre outros, com um busto do chefe de Estado, um quadro que o retrata com a faixa presidencial e um quadro de autoria do pintor norte-americano Raymond P. R. Nelson, representando o encontro ocorrido, em janeiro de 1943, entre o presidente do Brasil e o dos Estados Unidos, Franklin Roosevelt, na base Aérea Americana instalada em Natal. A *Sala Getúlio Vargas* começou a ser montada em 1944 e foi inaugurada em 16 de junho de 1945. Para essas informações citadas, ver: “No Museu Histórico Nacional a espada de D. Pedro I”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 16 de setembro de 1944. P. 3; “Novas ofertas do presidente Getúlio Vargas ao Museu Histórico

Dessa forma, com a ajuda principalmente do Departamento de Imprensa e Propaganda, o próprio presidente participou diretamente de um grande sistema voltado para transformá-lo em herói, o que, lembra Maria Celina D'Araujo, não foi uma exceção no período, ao não destoar do que vinha ocorrendo em outras partes do mundo. Por exemplo, na Europa, o comunismo, presente na União Soviética, e o nazismo, existente na Alemanha, tinham seus poderes fundamentados no culto à personalidade do líder, respectivamente, Stálin e Hitler, ao serem apresentados como seres superiores, capazes de guiar seus povos e obter em troca a idolatria deles³⁸⁶.

Além do uso da imagem de Vargas em fotografias, estátuas, cédulas, moedas, jornais e revistas, outros exemplos podem ser dados da tentativa de fazê-lo parecer onipresente: suas costumeiras aparições públicas, em homenagens, comemorações e inaugurações por todo o país; seus pronunciamentos no rádio que alcançavam o interior dos lares brasileiros, bem como o das escolas e o dos estabelecimentos comerciais; seu aniversário, o 19 de abril, que, a partir de 1940, passou a ser comemorado em todo o território nacional, em grandes festejos públicos³⁸⁷; e os passeios a pé, previamente determinados, que realizava pelas ruas, carregando os bolsos sempre cheios de moedas e balas para distribuir às crianças que encontrasse. Essas caminhadas eram divulgadas como de improviso e não autorizadas por seus seguranças, a quem o presidente supostamente driblava para alcançar tal intento³⁸⁸.

Nacional”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, terça-feira, 18 de julho de 1944. P. 2; “Remodelado totalmente o Museu Histórico Nacional”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 15 de junho de 1945. P. 1 e 2; “As novas instalações do Museu Histórico”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, domingo, 17 de junho de 1945. P. 1 e 10; e “Novas preciosidades para o Museu Histórico”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 12 de setembro de 1945. P. 1 e 2.

³⁸⁵ Devido às comemorações em torno do primeiro aniversário da Constituição de 10 de novembro de 1937, o Decreto-Lei n.º 849, de 09 de novembro de 1938, estabeleceu que a figura do presidente deveria constar nas moedas de 100, 200, 300 e 400 réis. A partir de 1942, entrou em vigor um novo padrão monetário, o cruzeiro. Nele, a imagem de Getúlio se manteve nas moedas de 10, 20 e 50 centavos. Uma representação de Vargas também foi estampada no papel-moeda, na cédula de 10 cruzeiros, tendo, respectivamente, em seu anverso e reverso: Getúlio Vargas/Unidade Nacional. Tal nota, não à toa, por simbolizar o nacional ganhou a cor verde, e, por ter o menor valor, em relação às outras, possuía maior circulação e, como consequência, visibilidade. Todos esses casos de divulgação e enaltecimento da imagem do presidente citados aqui foram analisados com detalhes em: FRAGA, André Barbosa. “Os mortos e os vivos como espelhos da nação”. In: *Os heróis da pátria: política cultural e história do Brasil no governo Vargas*. Curitiba: Prismas, 2015. Pp. 65-104.

³⁸⁶ D'ARAÚJO, Maria Celina. *A era Vargas*. São Paulo: Moderna, 2004. P. 101.

³⁸⁷ Inclusive, o Departamento de Imprensa e Propaganda chegou a publicar dois livros abordando justamente aspectos a respeito da data natalícia do presidente. Ver: *Uma grande data*. Rio de Janeiro: DIP, 1941; e *O 19 de abril*. Rio de Janeiro: DIP, 1942.

³⁸⁸ Entre outras fontes, um livro de memória produzido pela filha de Vargas, Alzira, e um romance escrito pelo jornalista David Nasser ratificam tais informações sobre esses passeios fortuitos. Ver: PEIXOTO, Alzira Vargas do Amaral. *Getúlio Vargas, meu pai*. Porto Alegre: Editora Globo, 1960. Pp. 106-108; e NASSER, David. *Eu fui guarda-costas de Getúlio*. Rio de Janeiro: O Cruzeiro, 1947. P. 61. O livro

Como consequência de “estar em todos os lugares”, o que permitia a Vargas ficar diretamente em permanente contato íntimo com o povo e conhecer as necessidades das diferentes classes sociais que o procuravam nas viagens que fazia, surge a qualidade da onisciência. Ela se revelava na suposta habilidade de o presidente ser capaz de compreender a situação de todos ao redor do Brasil, ainda que se encontrassem distantes da capital do país, e, portanto, poder tomar decisões que efetivamente representassem os interesses da nação. Nessa construção, a imagem de “ser superior” convivia com a de “homem simples”, humano e acessível, capaz de personificar os anseios da população e os exprimir. Algo claramente endossado na frase que Vargas tantas vezes repetia: “Acabaram-se os intermediários entre o Governo e o Povo”.

Nelson Jahr Garcia observa, com base nos discursos de Vargas, que o presidente contribuía constantemente para fortalecer essa imagem, ao dizer, sempre que visitava algum local onde ainda não estivera antes, “que há tempos queria estar lá, mas sempre soube o que ali ocorria por estar presente em pensamento, acompanhando de longe”³⁸⁹. Na análise de Jorge Ferreira sobre a estrutura e o funcionamento da Secretaria da Presidência da República (SPR), foi possível mostrar que este órgão, instituído em 1930, também contribuiu para divulgar o valor da onisciência. A SPR, diretamente vinculada ao presidente da República, era responsável por toda a correspondência endereçada a Vargas, das classes mais abastadas às mais humildes. Transformava as cartas em processos administrativos, enviava-os aos órgãos estatais que pudessem dar um parecer sobre o caso e, em seguida, mandava uma resposta ao remetente. É interessante observar que era prática corrente da secretaria responder aos interessados em nome do próprio presidente, sugerindo a sua apreciação pessoal de cada uma das milhares de missivas e a preocupação dele com a resolução de todas as demandas³⁹⁰.

Sem dúvida, o avião foi percebido como uma peça-chave a dar força à impressão de que o presidente efetivamente possuía essas qualidades. A rapidez e a possibilidade

Aspectos da ação do DIP, inclusive, apresenta uma foto na qual se registrou um desses encontros entre o presidente e um grupo de jovens, decorrente de suas andanças pelas ruas. Na legenda dela, informou-se: “A Agência Nacional acompanha todas as atividades da vida brasileira – Um passeio matinal do Chefe do Governo, em Petrópolis”. Na imagem, é possível observar Getúlio sorridente, em uma praça, fazendo contato com nove crianças, estando quatro sentadas em um banco, uma delas segurando uma bicicleta, e cinco de pé. Ver: ARISTHEU, Achilles. *Aspectos da ação do DIP*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Entre as páginas 44 e 45.

³⁸⁹ GARCIA, Nelson Jahr. *Estado Novo: ideologia e propaganda política*. São Paulo: Loyola, 1982. P. 89. Especificamente ele cita o seguinte discurso de Vargas: VARGAS, Getúlio. “O progresso de Juiz de Fora”. In: *A nova política do Brasil*. Volume XI (O Brasil na guerra: 1º de julho de 1944 a 30 de outubro de 1945). Rio de Janeiro: José Olympio, 1947. P. 85. O discurso completo vai da página 85 a 88.

³⁹⁰ FERREIRA, Jorge. *Trabalhadores do Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 1997. P. 71.

de se alcançar em pouco tempo regiões afastadas do litoral permitiam ao chefe de Estado ver e ser visto por todo o território nacional, vindo a integrar-se mais profundamente ao país e parecendo disposto e disponível a conhecer as necessidades de comunidades específicas, bem como as demandas de cada cidadão individualmente. Portanto, esse meio de transporte traria a ele a sensação de saber de tudo o que se passava com o povo e, como consequência, apresentar as soluções mais adequadas aos problemas encontrados.

Talvez, a melhor definição dessa tentativa de uso do avião para fortalecer a imagem do presidente como possuidor das características da onipresença e da onisciência tenha sido elaborada pelo jornalista e empresário Assis Chateaubriand, criador da Campanha Nacional de Aviação, em artigo publicado em *O Jornal* e reproduzido em revista do Departamento de Imprensa e Propaganda:

Graças à sua fé constante na aviação, o sr. Getúlio Vargas teve um privilégio que o destino jamais concedera a qualquer outro chefe executivo deste país: o de conhecê-lo de Norte a Sul e de Leste a Oeste. Nenhum trecho do território nacional poderá dizer: o Presidente desertou de nós. Na verdade, ele compreendeu que para bem exercer o ofício de governar, era indispensável conhecer, auscultando as necessidades de cada um dos trechos do solo pátrio. Acre, Amazonas, Paraná, Maranhão, Mato Grosso, Paraíba, o Presidente tem palmilhado as regiões mais remotas do quadrante nacional. Getúlio Vargas vale por dez presidentes do passado. Porque voa, e está em toda a parte³⁹¹.

A própria revista *Cultura Política* enfatizou em muitos de seus artigos esse aspecto. No ponto “A criação do Ministério da Aeronáutica”, dentro da seção “Panorama da atividade governamental”, defendeu-se a necessidade do uso do avião como o meio de transporte mais eficiente e capaz de dinamizar a administração pública. Dando provas práticas dessa afirmação, informou-se que o presidente, cerca de três meses antes da publicação da matéria, havia realizado uma grande viagem de inspeção ao Norte do país, “visitando num espaço limitadíssimo de tempo vários Estados, ouvindo os governantes, pondo-se em contato direto com o povo, vendo tudo de perto e tomando imediatas providências”³⁹². Os técnicos do DIP, que formularam essa seção da revista, acrescentaram em tom conclusivo: “Tão rápida e eficiente ação governamental não seria possível sem o auxílio do aeroplano. E daí todo o problema da unidade administrativa do Brasil, diretamente ligado ao desenvolvimento da aeronáutica”³⁹³.

³⁹¹ Ver: CHATEAUBRIAND, Assis. “Imperialismo transbordante”. Revista *Dos Jornais*, ano I, n.º. 3, agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 19. O artigo completo está situado da página 18 a 20.

³⁹² Ver: “Panorama da atividade governamental”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 1, março. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 210.

³⁹³ Idem.

Em outro número da revista *Cultura Política*, mas ainda na seção “Panorama da atividade governamental”, o ponto “Saneamento da Amazônia” abordou, entre outros assuntos, a viagem que o presidente fez de avião a essa região. Segundo a publicação, preocupado em examinar de perto as necessidades de cada lugar, teve encontros com administradores estaduais e municipais. Porém, mais do que isso, “conversa com o povo: ouve os homens cultos e o trabalhador braçal e ali mesmo, sem tergiversações, traça os programas de melhoria, assume compromissos”³⁹⁴. Portanto, essas produções do DIP, voltadas ao público adulto, ajudavam a propagar a imagem do presidente como dotado de onipresença e onisciência, e a do avião como um dos principais catalizadores para que esses valores se manifestassem e se desenvolvessem em Vargas com todo o seu potencial e plenitude.

O mesmo conjunto de informações foi transmitido às crianças, mas por meio de uma linguagem condizente com a idade desse público-alvo, em publicações como *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*. O título do último capítulo, “O Brasil fala ao homem sorridente”, já antecipa o argumento central presente nele, de que a navegação aérea permitia ao presidente conhecer profundamente o país e ouvir a população. Em forma de uma estória de aventuras, narra-se a entrada de Vargas no avião e, em seguida, a sua partida rumo ao “desbravamento” do território nacional. Durante o voo, chegavam até o aparelho, “elevando-se no ar, precisas e claras, as vozes do Brasil, que falava de seu trabalho, de seus sonhos e de sua glória”³⁹⁵. Ou seja, ao longo do percurso, as diferentes regiões, uma a uma, apresentavam-se ao chefe de Estado, contando um pouco de suas características.

A primeira a fazê-lo iniciava assim o seu contato: “– Eu sou o Brasil central, que vem do Atlântico e vai até o Paraguai. Eu sou o Brasil que viu as primeiras expedições dos Bandeirantes, que acompanhou os passos resolutos dos desbravadores do sertão, dos plantadores de cidades, dos caçadores de esmeraldas, dos civilizadores do mato fechado”³⁹⁶. Depois, Getúlio embarcou em outros aviões, sobrevoando mais pontos e ouvindo novas vozes: “– Eu sou o Brasil setentrional. Eu guardo a massa gigantesca da

³⁹⁴ Ver: “Panorama da atividade governamental”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 6, agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 227.

³⁹⁵ Ver: GRIECO, Donatelo. “O Brasil fala ao homem sorridente”. In: *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 40.

³⁹⁶ Idem.

floresta amazônica, as águas ruidosas do maior de todos os rios, o trabalho de centenas de milhares de brasileiros nos seringais (...)”³⁹⁷. E, por último, passando pelo mesmo processo, o presidente escutou o chamado do Brasil meridional, que lhe contou ser “O Brasil das grandes campinas, das serras rochosas, das cachoeiras trovejantes. Meus filhos cultivam a terra desde que o sol nasce até que desaparece por detrás das serras”³⁹⁸. Em seguida, o livro apresentou o resultado das incursões:

Navegando pelos céus do Brasil inteiro, do Acre, de Goiás, da Amazônia, do Rio Grande do Sul, de Mato Grosso, de Minas e de São Paulo, do São Francisco e do Paraná, do Tocantins e do Araguaia, o Presidente trouxe de todas essas arrancadas pelo firmamento do Brasil impressões inesquecíveis, que compõem, em sua memória, um mapa fremente de nossa terra, estuante de energia, de seiva, de entusiasmo.

Viajar de avião, por sobre o Brasil, é ter da grande terra brasileira uma imagem sem par³⁹⁹.

O Departamento de Imprensa e Propaganda não apenas recorreu a fontes textuais na tentativa de legitimação da figura de Vargas por intermédio do avião, mas também se valeu de imagens para alcançar o mesmo efeito. Aline Lacerda observou que a utilização de fotografias em vários documentos produzidos pelo Estado Novo foi valorizada pelos técnicos integrantes da ditadura por seu poder de atestar e de verificar uma realidade existente, reforçando o caráter objetivo e irrefutável da “prova” fotográfica, daí seu uso constante na política de propaganda existente⁴⁰⁰. Em 1940, o DIP produziu uma série de 12 cartões-postais intitulada “Brasil Novo”, apresentando aspectos da atuação de Getúlio Vargas como presidente da República, provavelmente em celebração aos dez anos em que estava no poder⁴⁰¹.

A ilustração presente em dois desses cartões remete à aviação. Um deles retrata exatamente o presidente no interior de um avião, olhando pela janela, como que a admirar o país e, do alto, a zelar pela nação, como um ser superior e protetor. O texto que o acompanha procura valorizar o seu trabalho e a sua preocupação de conhecer melhor o Brasil, algo possível com o uso do meio de transporte aéreo: “O interesse do Presidente Vargas pelo país que governa é um interesse dinâmico e tem expressão

³⁹⁷ Idem. P. 41.

³⁹⁸ Idem.

³⁹⁹ Idem. P. 41 e 42.

⁴⁰⁰ LACERDA, Aline Lopes de. “Fotografia e propaganda política: Capanema e o projeto editorial *Obra getuliana*”. In: GOMES, Angela de Castro (org). *Capanema: o ministro e seu ministério*. Rio de Janeiro: FGV, 2000. Pp. 103-139.

⁴⁰¹ Para uma análise dessa coleção de cartões-postais, ver: BORGES, Daniel Cabral. *Imagens e comunicação visual no discurso político da Era Vargas*. Dissertação de mestrado em Design. Rio de Janeiro: PUC, 2006.

perfeita nesta fotografia, que será da História, pois fixa o Chefe da Nação numa das inúmeras vezes em que deixou a Capital da República para atingir, pelos ares, os mais profundos rincões da terra brasileira”. Abaixo, a reprodução do cartão-postal⁴⁰²:



Fonte: Arquivo Getúlio Vargas, GV foto 091/4. FGV/CPDOC.

Portanto, a navegação aérea foi percebida pelos integrantes da ditadura como uma ferramenta simbólica capaz de, em alguma proporção, conferir legitimidade e sustentação ao regime político que alcançou o poder com o uso da força. Ou seja, o avião foi mais um dos elementos utilizados pelo Estado Novo e por sua ampla rede de censura e propaganda para enaltecer a figura do chefe, ao apresentar Vargas como o grande entusiasta do setor aéreo, em discursos, entrevistas, jornais, revistas, livros,

⁴⁰² O arquivo privado de Getúlio Vargas, pertencente ao CPDOC-FGV, guarda uma coleção completa desses cartões-postais, acondicionada em um estojo de papel, cuja parte superior apresenta o título “Brasil Novo”, no meio o Brasão da República e logo abaixo as datas “1930-1940”. Na parte inferior, a sigla DIP. Para consulta, ver: Arquivo Getúlio Vargas, GV foto 091. FGV/CPDOC. Para a elaboração do cartão-postal, a fotografia foi editada. Uma reprodução da foto original encontra-se em matéria publicada na revista *Esquadilha*. Nela, toda a janela do avião pode ser vista, bem como, do lado esquerdo, a parte do ombro de Vargas que havia sido cortada na versão utilizada no cartão. A imagem ilustra o seguinte artigo da publicação pertencente à Sociedade dos Cadetes do Ar da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos: “O Presidente e a Aeronáutica”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 02, maio de 1942. P. 19.

cartões-postais, comemorações e homenagens. Esse esforço revela um movimento que se retroalimentava: tanto a imagem do presidente estimulava a aviação quanto a aviação estimulava a imagem do presidente. Nessa dupla direção, o governo esperava lograr êxito em seu propósito de formar na população uma mentalidade aeronáutica.

2.2 – Desenvolvimento da aviação: fortalecimento do Estado Novo e do Brasil

Conforme visto, a utilização da navegação aérea no culto à figura de Vargas pelos órgãos de propaganda da ditadura contribuiu significativamente para legitimar o presidente, ao fortalecer tanto a denominação de “amigo da aviação” quanto as características da onipresença e da onisciência, demonstrando o interesse múltiplo que o investimento no crescimento do setor aeronáutico do país passou a despertar nos dirigentes do Estado Novo. A seguir, ainda pensando nessa utilidade ampla conferida ao avião, pretende-se demonstrar como esse regime político identificou no aparelho aéreo o caminho mais seguro e eficiente para potencializar o desenvolvimento das seguintes questões-chave no projeto administrativo e ideológico estadonovista: a unidade nacional (integração territorial), a defesa nacional (proteção das fronteiras) e a modernidade, o progresso e a civilização (expansão das regiões do interior, integrando-as às do litoral).

2.2.1 – Unidade nacional

A unidade nacional foi sem dúvida um dos temas nos quais o regime implantado em 1937 mais investiu, inclusive para desqualificar o que veio antes, afirmar a necessidade da Revolução de 1930 e justificar a instauração da ditadura. Nomes como o de Francisco Campos, Azevedo Amaral e Almir de Andrade, para destacar alguns, fizeram um esforço mais teórico para explicar a necessidade da ditadura, ficando conhecidos devido a isso como os ideólogos do Estado Novo⁴⁰³. É claro que o regime não pode, conforme observado por Angela de castro Gomes, ser caracterizado como

⁴⁰³ Para uma análise da interpretação que Almir de Andrade e Azevedo Amaral fizeram do novo regime implantado em 1937, ver os dois capítulos escritos por Lúcia Lippi Oliveira para o seguinte livro: OLIVEIRA, Lúcia Lippi. “O pensamento de Almir de Andrade” e “O pensamento de Azevedo Amaral” In: OLIVEIRA, L. L; VELLOSO, M. P; GOMES, A. M. de C. (org.). *Estado Novo: ideologia e poder*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982. Pp. 31-47 e Pp. 48-70.

portador de uma “doutrina oficial” compacta e homogênea. Ao contrário, o que se observa é a presença de variações significativas⁴⁰⁴.

Portanto, seus ideólogos, porta-vozes da ideologia política da ditadura, apresentaram distinções consideráveis em muitos aspectos, embora se possam encontrar também ideias análogas. E algo que parecia ponto pacífico entre eles era a defesa de um nacionalismo que visava à prevalência dos interesses da nação sobre os interesses regionais. Em outras palavras, no geral, o Estado Novo, para justificar a sua razão de ser, procurou desqualificar o período político anterior, conhecido como Primeira República, acusando-o de dividir o país, desagregando a unidade pátria, ao se basear no liberalismo, no federalismo, com uma forte dose de autonomia dos estados-membros, e no prevailecimento dos interesses particulares. Dessa forma, declarava-se tanto o verdadeiro representante das necessidades e das aspirações do povo brasileiro quanto o regime capaz de intensificar e solidificar a mudança desse *status quo* obtida com a Revolução de 1930⁴⁰⁵.

A própria expressão “unidade nacional” tornou-se um “slogan” intensamente repetido nas mais diversas produções culturais elaboradas pelo governo Vargas⁴⁰⁶. Inclusive, em análise que Adriano Codato e Walter Guandalini Jr. fizeram do conteúdo dos artigos presentes na principal revista produzida pelo DIP, a *Cultura Política*, um ponto é quase consensual nos artigos dos colaboradores da publicação: a unidade nacional é a maior realização do Estado Novo⁴⁰⁷. De fato, a análise que esta tese empreendeu nas 50 revistas publicadas no período de 1941 a 1945 revela uma quantidade robusta de artigos voltados para a temática, cujos autores abordaram a questão da unidade do Brasil em suas diversas matizes: moral, política, social, econômica e territorial. Essas matérias apresentaram-se sob os seguintes títulos: “A influência do poder pessoal na unidade política do Brasil I – Período colonial”⁴⁰⁸, “A

⁴⁰⁴ GOMES, Angela de Castro. “O redescobrimento do Brasil”. In: OLIVEIRA, L. L.; VELLOSO, M. P.; GOMES, A. M. de C. (org.). *Estado Novo: ideologia e poder*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982. P. 110.

⁴⁰⁵ Angela de Castro Gomes analisou com bastante detalhe os discursos teóricos produzidos para justificar a existência do Estado Novo. Ver: GOMES, Angela de Castro. “O redescobrimento do Brasil”. In: OLIVEIRA, L. L.; VELLOSO, M. P.; GOMES, A. M. de C. (org.). *Estado Novo: ideologia e poder*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982. Pp. 109-150; e GOMES, Angela de Castro. “O redescobrimento do Brasil”. In: *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: FGV, 2005. Pp. 189-210.

⁴⁰⁶ GARCIA, Nelson Jahr. *Estado Novo: ideologia e propaganda política*. São Paulo: Loyola, 1982. P. 84.

⁴⁰⁷ Ver: CODATO, Adriano Nervo; GUANDALINI Jr, Walter. “Os autores e suas ideias: um estudo sobre a elite intelectual e o discurso político do Estado Novo”. Revista *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, n.º. 32, 2003. P. 156. O artigo completo vai da página 145 a 164.

⁴⁰⁸ ARRAES, Raymundo de Monte. “A influência do poder pessoal na unidade política do Brasil I – Período colonial”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 1, março. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 61-75.

unidade brasileira e suas causas determinantes”⁴⁰⁹, “A influência do poder pessoal na unidade política do Brasil II – Período monárquico”⁴¹⁰, “O problema da Unidade Nacional”⁴¹¹, “A influência do poder pessoal na unidade política do Brasil III – [Período republicano]”⁴¹², “A unidade moral do Brasil”⁴¹³, “A independência e a unidade do Brasil”⁴¹⁴, “O Estado Nacional, a unidade territorial do Império e a vocação americana da República”⁴¹⁵, “A unidade econômica do Brasil e a fixação da política do zoneamento”⁴¹⁶ e “O Ministério do Trabalho e a unidade nacional”⁴¹⁷.

Somando-se a isso, para apresentar as mudanças de perspectiva implantadas pela instauração em 1937 da ditadura, o Estado Novo utilizou-se de aparatos teatrais com o intuito de demonstrar de maneira simples à população o teor das alterações em curso. Nessa perspectiva, essa nova etapa da administração de Vargas elaborou principalmente duas grandes ações simbólicas capazes de, na avaliação de seus criadores, sistematizar visualmente as diretrizes postas em vigor e demonstrar com tais rituais o enfraquecimento do federalismo, o fortalecimento do poder executivo e o caráter centralizador do regime: as cerimônias de queima das bandeiras estaduais e de entrega ao presidente da República de uma urna contendo terra retirada de todas as regiões do país.

A primeira delas, não à toa, foi executada exatamente dezessete dias após o golpe, o que revela uma preocupação imediata do regime havia pouco tempo instaurado com a elaboração de imagens, símbolos e rituais a lhe conferir legitimidade e a dar sustentação aos grupos políticos responsáveis por sua formação e funcionamento. Na

⁴⁰⁹ BRANCO, R. P. Castelo. “A unidade brasileira e suas causas determinantes”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 2, abril. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 87-90.

⁴¹⁰ ARRAES, Raymundo de Monte. “A influência do poder pessoal na unidade política do Brasil II – Período monárquico”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 3, maio. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 85-97.

⁴¹¹ SODRÉ, Nelson Werneck. “O problema da Unidade Nacional”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 6, agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 116-120.

⁴¹² ARRAES, Raymundo de Monte. “A influência do poder pessoal na unidade política do Brasil III – [Período republicano]”. Revista *Cultura Política*, ano I, num 8, outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 23-32.

⁴¹³ BELO, José Maria. “A unidade moral do Brasil”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 9, 10 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 113-118.

⁴¹⁴ ANDRADE, Almir de. “A independência e a unidade do Brasil”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 19, setembro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. Pp. 7-10.

⁴¹⁵ MARCONDES FILHO, Alexandre. “O Estado Nacional, a unidade territorial do Império e a vocação americana da República”. Revista *Cultura Política*, ano III, num. 27, maio. Rio de Janeiro: DIP, 1943. Pp. 9-14.

⁴¹⁶ ROLLEMBERG, Luis Dias. “A unidade econômica do Brasil e a fixação da política do zoneamento”. Revista *Cultura Política*, ano IV, num. 43, agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1944. Pp. 63-71.

⁴¹⁷ LOPES, Helvécio Xavier. “O Ministério do Trabalho e a unidade nacional”. Revista *Cultura Política*, ano IV, num. 46, novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1944. Pp. 89-92.

verdade, segundo o planejamento original, o evento estava marcado até para antes, 19 de novembro, Dia da Bandeira, ou seja, apenas nove dias depois da emergência da ditadura, mas teve que ser adiado devido à forte chuva que atingiu a cidade naquela data⁴¹⁸. Realizada finalmente no dia 27, tal cerimônia, ao queimar uma bandeira de cada estado do Brasil, procurou fazer a população tomar conhecimento do texto da nova constituição recém-outorgada⁴¹⁹, que, no artigo segundo, extinguiu qualquer símbolo estadual, fosse ele a bandeira, o hino, o escudo ou as armas⁴²⁰.

Ocorrido no Campo do Russel, no Rio de Janeiro, o ato reuniu uma multidão, formada entre outros pelo cardeal D. Sebastião Leme e por vários sacerdotes que o auxiliaram a presidir a missa campal programada, pelo presidente da República e por todos os ministros de Estado, pelos representantes das forças militares, bem como por integrantes de diversos sindicatos e alunos das escolas públicas. Em um altar armado para a solenidade, em posição de destaque, os organizadores ergueram uma enorme bandeira do Brasil, a protagonista e homenageada da festa, ao ser reverenciada como símbolo máximo da nacionalidade. No auge do evento, uma a uma, as 20 bandeiras estaduais foram sendo cremadas em uma pira, enquanto logo em seguida, em substituição a elas, hastearam-se, em 21 mastros – 20 representando os estados e 1 a capital do país – bandeiras do Brasil, instituindo-se, dessa forma, o culto da bandeira única como símbolo da nação indivisível. No caso, concomitantemente ao presidente

⁴¹⁸ Conforme se recorda Alzira Vargas em seu livro de memórias: PEIXOTO, Alzira Vargas do Amaral. *Getúlio Vargas, meu pai*. Porto Alegre: Editora Globo, 1960. P. 335.

⁴¹⁹ Desde a fundação do Estado Novo e a implementação de uma nova constituição, em 10 de novembro de 1937, houve um cuidado do governo em popularizar o conteúdo presente na nova Carta Magna. Encontram-se no arquivo privado do jornalista, professor e historiador Hélio Viana, localizado no IHGB, vários artigos escritos por ele como colaborador do Departamento de Propaganda e Difusão Cultural (DPDC) para serem divulgados em jornais ou transmitidos em programas de rádio. É possível notar em alguns deles essa preocupação com a divulgação ao grande público do teor das mudanças legais implantadas. Ver: Arquivo do IHGB/Fundo Hélio Viana. “A técnica e os técnicos na Constituição de 10 de novembro”. Lata DL 1411, Pasta 3; e “A Educação na Constituição de 10 de novembro de 1937”. Lata DL 1378, Pasta 10. O DIP, criado em 1939, deu continuidade à divulgação, principalmente por meio de sua produção literária, não apenas publicando a própria constituição, mas também livros sobre ela. Ver, por exemplo, as seguintes obras: *Constituição dos Estados Unidos do Brasil: decretada em 10 de novembro de 1937*. Rio de Janeiro: DIP, 1940; ALMEIDA, Antônio Figueira de. *A Constituição de dez de novembro explicada ao povo*. Rio de Janeiro: DIP, 1940; e BERFORD, Alvaro Bittencourt. *O Estado nacional e a Constituição de novembro de 1937*. Rio de Janeiro: DIP, 1944.

⁴²⁰ “A bandeira, o hino, o escudo e as armas nacionais são de uso obrigatório em todo o país. Não haverá outras bandeiras, hinos, escudos e armas. A lei regulará o uso dos símbolos nacionais”. BRASIL. Constituição dos Estados Unidos do Brasil, 10 de novembro de 1937. Alguns anos mais tarde, foi estabelecido o Decreto-Lei n.º. 4.545, de 31 de julho de 1942, que dispunha sobre a forma e a apresentação dos símbolos nacionais brasileiros, definindo os padrões oficiais de sua confecção e uso, sendo compostos pela bandeira, pelo hino, pelas armas e pelo selo nacionais.

erguer em um mastro o pavilhão nacional, alunos do Instituto de Educação, nos mastros restantes, dispostos em semicírculo, içaram os vinte outros pendões auriverdes⁴²¹.

Enquanto a bandeira de cada estado era consumida pelo fogo e transformada em cinza ao decorrer do ritual, um grande coro orfeônico, de milhares de crianças, segundo os jornais, cantava o Hino Nacional, sob a regência do maestro Heitor Villa-Lobos, acompanhadas por várias bandas. Somando-se a isso, aviões do Exército e da Marinha fizeram evoluções sobre a praça, e fogos de artifício lançados ao céu deixaram em seu curso paraquedas com pequenas bandeiras do Brasil. Todos os cidadãos estavam convidados a se juntar ao festejo, ainda que não pudessem fazê-lo presencialmente, já que os microfones da radiodifusora permitiam que as informações a respeito da cerimônia chegassem o mais rápido possível aos lares de todo o território nacional. Já próximo ao encerramento da celebração, Francisco Campos, o então ministro da Justiça, pronunciou o seguinte discurso:

Bandeira do Brasil, és hoje a única. Hasteada a esta hora em todo o território nacional, única e só, não há lugar no coração dos brasileiros para outras flâmulas, outras bandeiras, outros símbolos. Os brasileiros se reuniram em torno do Brasil e decretaram, desta vez com a determinação de não consentir que a discórdia volte novamente a dividi-la, que o Brasil é uma só Pátria e que não há lugar para outro pensamento que não seja o pensamento do Brasil, nem espaço e devoção para outra bandeira que não seja esta, hoje hasteada por entre as bênçãos da Igreja e a continência das espadas e a veneração do povo e os cantos da juventude⁴²².

A segunda cerimônia, por sua vez, foi elaborada como parte integrante das comemorações do decênio da Revolução de 1930, realizadas em novembro de 1940. Portanto, uma entre tantas ações promovidas de celebração da permanência de Vargas no poder aconteceu no dia 5, às 21 horas, no Palácio Tiradentes, no Rio de Janeiro, sede do Departamento de Imprensa e Propaganda. O evento, intitulado “As palavras dos Estados”, quis promover uma demonstração simbólica da unidade nacional e reuniu altas autoridades civis e militares, jornalistas, jovens escolares e professores. Presidida pelo diretor geral do DIP, Lourival Fontes, tomaram parte na mesa da sessão magna os ministros Waldemar Falcão, Mendonça Lima, Fernando Costa, Gustavo Capanema e Bento Faria, o interventor Ruy Carneiro, o comandante Eurico Peniche, o major

⁴²¹ Todas as informações a respeito dessa cerimônia foram retiradas das seguintes matérias presentes no *Jornal do Brasil* de domingo, 28 de novembro de 1937: SILVEIRA, A. Porto da. “Soldados da bandeira. Soldados do Brasil” (p. 5); e “Salve, lindo pendão da esperança!” (p. 7).

⁴²² *Quem foi que disse? Quem foi que fez?* Rio de Janeiro: DIP, 1940. P. 78 e 79.

Carneiro de Mendonça, o desembargador Ademar Tavares e o presidente da Associação Brasileira de Imprensa (ABI), Herbert Moses⁴²³.

Com o público devidamente acomodado, a sessão, irradiada para os ouvintes das rádios nacionais, começou com “um filho de cada unidade da Federação brasileira” usando a palavra pelo tempo de três minutos, falando sobre os dez anos de governo⁴²⁴. Em seguida, vinte e dois alunos do Instituto de Educação depositaram em uma grande urna de prata, feita especialmente para o evento, punhados de terras trazidos de cada unidade da Federação, representando, ao se misturarem, a intenção do Estado Novo de integrar o Brasil, promovendo a comunhão de todos os cidadãos e territórios em torno de um executivo fortalecido. Esse propósito ficou muito bem resumido na seguinte frase dita por Vargas e repetida inúmeras vezes, tornando-se famosa: “Não há estados grandes nem pequenos; grande é só o Brasil”⁴²⁵. Encerrada a celebração, decidiu-se que, no dia seguinte, em nova cerimônia, a urna seria oferecida a Vargas como presente e reconhecimento das ações promovidas por ele à causa, que o tornavam o “grande consolidador da Unidade Nacional”⁴²⁶.

⁴²³ Todas as informações sobre essa cerimônia, quando não referenciadas, foram consultadas nas seguintes matérias de jornal: “As comemorações do decênio da Revolução”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 27 de outubro de 1940. P. 3; “Conferências”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 30 de outubro de 1940. P. 11; “As comemorações do 3 de novembro”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 01 de novembro de 1940. P. 3; “Terão início amanhã as comemorações do decênio da Revolução de 1930”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 02, e domingo, 03, de novembro de 1940. P. 3; e “As comemorações do decênio de governo do Sr. Getúlio Vargas”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 06 de novembro de 1940. P. 3.

⁴²⁴ Ou seja, pessoas naturais de cada um dos estados, além de outras nascidas no Território do Acre e no Distrito Federal, representaram seus lugares de origem na cerimônia. São os seguintes os nomes dos convidados a falar no DIP: Distrito Federal (Raul Leitão da Cunha), Acre (desembargador Antonio Faria Alvim Filho), Alagoas (Jorge de Lima), Amazonas (Leopoldo Cunha de Mello), Bahia (Edgard Sanches), Ceará (coronel Pio Borges), Espírito Santo (Abner Mourão), Goiás (Benjamin Vieira), Maranhão (Godofredo Vianna), Mato Grosso (general Cândido Mariano da Silva Rondon), Minas Gerais (Carlos Luz), Pará (revmo. Monsenhor MacDowell da Costa), Paraíba (J. A. Pereira da Silva), Paraná (comandante Didio Costa), Pernambuco (Sebastião Rego Barros), Piauí (Hugo Napoleão), Estado do Rio de Janeiro (Mario Aloysio Cardoso de Miranda), Rio Grande do Norte (Dioclecio Duarte), Rio Grande do Sul (ministro J. P. Salgado Filho), Santa Catarina (L. Diniz Junior), São Paulo (Alexandre Marcondes Filho) e Sergipe (general Firmo Freire). Ver: “Terão início amanhã as comemorações do decênio da Revolução de 1930”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 02, e domingo, 03, de novembro de 1940. P. 3.

⁴²⁵ Alguns livros do DIP reproduziram tal expressão, como os seguintes: LIMA, João de Mendonça. *Comunicações, transportes e obras públicas no decênio 1930-1940*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 125; e COSTA FILHO, Gomes da. *Carta do Brasil*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 115. Nesta última obra, o autor dialoga com a questão da unidade nacional, ao analisar em cada capítulo um estado brasileiro, apresentando aspectos históricos e econômicos.

⁴²⁶ Esse reconhecimento foi realizado posteriormente em outras ocasiões, como, por exemplo, quando a cédula de 10 cruzeiros estampou, em 1942, a imagem do presidente, tendo tal papel-moeda apresentado, respectivamente, em seu anverso e reverso: Getúlio Vargas/Unidade Nacional. Além disso, em conferência pronunciada no Instituto Nacional de Ciências Políticas, no dia 25 de janeiro de 1941, por Edmilson Rego Falcão, advogado e membro do Ministério Público do Distrito Federal, e publicada em forma de livreto, de nome *Getúlio Vargas e a Unidade Nacional*, o presidente foi apontado como o

E assim, em 6 de novembro, tais planos foram concretizados, com a entrega desse recipiente ao presidente da República. Deixando o Palácio Tiradentes, a urna de prata foi colocada no meio do salão nobre do Palácio do Catete, local em que a segunda etapa do ritual se daria. Lourival Fontes iniciou a solenidade apresentando a Getúlio todos os delegados representantes dos estados, do Território do Acre e do Distrito Federal. Vargas acentuou que ouvira, com o maior interesse e profunda emoção, através do rádio, todo o desenrolar do ato festivo ocorrido, na noite anterior, na sede do DIP. Em seguida, apresentaram ao chefe de Estado a urna, destacando que nela estavam gravados dados sobre a cerimônia e a seguinte legenda: “Ao presidente Getúlio Vargas, o Brasil, uno e indivisível”⁴²⁷.

Alexandre Marcondes Filho, representante do estado de São Paulo no evento, foi escolhido pelos demais delegados para saudar o chefe de Estado em nome de todos, apresentando por esse motivo um pequeno discurso de improviso. Nele, o orador remeteu-se ao passado ao afirmar que, “após as divisões territoriais que caracterizam as Capitânicas Coloniais, as Províncias do Império e os Estados da República”, a terra simbolicamente voltava a ser uma só, “tal qual a formara o próprio Deus, tal qual a encontraram os navegantes”⁴²⁸. Acrescentou ainda:

Bem sabemos que a concepção da unidade política de nada vale sem o sentido espiritual dessa unidade. Poderá figurar nos tratados, nas constituições, nos códigos e nas leis; mas, não existindo nas almas, não aquecerá os corações.

V. Excia., Snr. Presidente, realizou o grande milagre que o Brasil esperava desde a Independência: conseguiu despertar, na consciência do povo brasileiro, sem distinção de classes, de idades, de religiões, de meridianos, o sentimento da unidade, a preocupação da unidade, a compreensão da unidade, a paixão da unidade.

Esta urna, Snr. Presidente, reuniu a terra de todos os rincões, o chão de todos os lares brasileiros, do Norte ao Sul, numa única terra. V. Excia., congregou todos os espíritos, todas as almas, todas as convicções, dentro de um só e nobilíssimo pensamento⁴²⁹.

Em retribuição, Vargas, também de improviso, pronunciou um discurso no qual afirmou receber a “urna-símbolo da unidade da Pátria – como uma dádiva sagrada,

grande responsável por salvar a unidade do Brasil, por meio da centralização política. Ver: FALCÃO, Edmilson Rego. *Getúlio Vargas e a Unidade Nacional*. Rio de Janeiro, s. e., 1941.

⁴²⁷ Para essas informações sobre o desenrolar da comemoração, ver: “Completando o simbolismo de uma cerimônia”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 07 de novembro de 1940. P. 2.

⁴²⁸ Ver: MARCONDES FILHO, Alexandre. “A paixão da unidade”. In: *Vocações da unidade (conferências e discursos)*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1941. P. 199.

⁴²⁹ Idem. P. 200. O discurso completo situa-se da página 197 a 200.

como se fora a hóstia da comunhão da terra brasileira”⁴³⁰, cuja terra acondicionada em seu interior “representa a tradição, a língua, a religião, as glórias do passado, as realizações do presente e as aspirações do futuro”⁴³¹. Enfim, essas duas cerimônias simbólicas deviam representar um golpe decisivo nos poderes dos estados federados, bem como fortalecer a unidade nacional, a qual o governo estava disposto a preservar a qualquer custo. Na verdade, conservar a unidade política e territorial do Brasil desde o início já era uma das maiores preocupações do Estado Novo. No entanto, tal tarefa se fortaleceu após a eclosão da Segunda Guerra Mundial e principalmente com a entrada do país no conflito, a partir de 1942⁴³². Ou seja, quando o Brasil se tornou uma das nações beligerantes, a questão da unidade nacional passou a desempenhar uma posição estratégica e importância fulcral nas ações do regime.

Portanto, o interesse do governo em investir na aviação e desenvolver uma mentalidade aeronáutica não pode ser dissociado do cuidado que passou a ter com a unidade nacional. Sendo assim, logo os seus integrantes perceberam que o avião se apresentava como uma das principais ferramentas com potencial para garantir a preservação desse fator⁴³³. Inclusive, essa foi uma das justificativas preponderantes dadas por Vargas para explicar o seu interesse no desenvolvimento da aviação. Para ele, a extensão do território brasileiro demonstrava a vital necessidade da navegação aérea, pois sem o avião, que “faz praticamente desaparecer a noção das distâncias, não

⁴³⁰ Ver: “Completando o simbolismo de uma cerimônia”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 07 de novembro de 1940. P. 2.

⁴³¹ Idem. Atualmente, a urna de prata pertence ao acervo do Museu Getúlio Vargas, localizado em São Borja, Rio Grande do Sul, na casa em que o ex-presidente viveu por onze anos com a esposa e os cinco filhos, e se encontra em exposição permanente.

⁴³² No período, muitos trabalhos foram escritos analisando historicamente o processo de desenvolvimento da unidade brasileira, buscando investigar a relação entre passado e presente, a maior parte deles para o Congresso de Brasilidade, evento de incentivo à exaltação cívica, que ocorria em todos os estados do Brasil, uma vez ao ano, tendo tido quatro edições, de 1941 a 1944. A idealização do Congresso partiu de entidades que prestavam apoio ao Estado Novo: a Liga de Defesa Nacional, o Centro Cívico Carioca e o Sindicato dos Educadores. Para uma análise do Congresso de Brasilidade, ver: CARVALHO, Luiz Felipe de. *Educação e unidade nacional no Estado Novo: o primeiro Congresso de Brasilidade (1941)*. Dissertação de mestrado em Educação. Rio de Janeiro: UFRJ, 2010. Alguns trabalhos apresentados nesse congresso podem ser citados: CALMON, Pedro. *A unidade histórica*. Segundo Congresso de Brasilidade. Rio de Janeiro: Ed. Globo, 1942; MACEDO, Roberto. *A unidade histórica do Brasil*. Terceiro Congresso de Brasilidade. Rio de Janeiro: Ed. Globo, 1943; MOSES, Herbert. *Unidade Americana*. Terceiro Congresso de Brasilidade. Rio de Janeiro: Ed. Globo, 1943; e SERRANO, Jonathas. *A unidade histórica do Brasil*. Quarto Congresso de Brasilidade. Rio de Janeiro: Ed. Globo, 1944.

⁴³³ A revista *Dos Jornais e do Rádio*, ao reproduzir artigo publicado originalmente no jornal *O Dia*, de São Paulo, ratificou esse interesse do governo, conforme um trecho demonstra: “O Brasil, sendo um dos maiores países do mundo, em extensão territorial, por força das circunstâncias da época em que vivemos, terá que incentivar cada vez mais sua aviação, de cujo problema depende o seu futuro”. Ver: ALVARES, Geraldo Teixeira. “A aviação no futuro do Brasil”. Revista *Dos Jornais e do Rádio (Dos Jornais)*, ano III, n.º. 28) e (*Do Rádio*, ano I, n.º. 2), outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 77. O artigo completo está situado da página 76 a 78.

teríamos dominado os grandes hiatos que separam entre si os diversos núcleos da vida brasileira, disseminados sobre uma superfície de mais de oito milhões de quilômetros quadrados”⁴³⁴.

Passados alguns meses, o chefe de Estado voltou a dar justificativa semelhante para o que o teria motivado a investir na navegação aérea. Em nome da Força Aérea Brasileira, o ministro da Aeronáutica, Salgado Filho, promoveu uma homenagem ao presidente, integrando-a às comemorações de cinco anos de instauração do Estado Novo. Nela, foi oferecido um almoço, no dia 8 de novembro de 1942, no salão de honra do Jockey Clube, na Gávea, do qual participaram os titulares das Pastas da Guerra e da Marinha, bem como outras autoridades militares e civis. A mesa do local estava disposta de forma a dar a ideia de uma grande bandeira brasileira, confeccionada em flores naturais⁴³⁵. Na ocasião, dois discursos foram pronunciados, o do ministro da Aeronáutica, justificando a homenagem, e o do Getúlio Vargas, agradecendo-a. Em um trecho, o presidente destacou novamente a questão da unidade nacional:

Senhores:

É evidente a necessidade brasileira de dominar o espaço aéreo. A vastidão do nosso território em diferente situação geográfica talvez não impusesse, por si só esta determinação. Se a nossa fisionomia geográfica fosse a duma planície sulcada de rios mansos ou constituísse um platô único, sem maiores acidentes de certo os fios de aço dos trilhos ferroviários dariam satisfação completa às exigências do nosso crescimento econômico. Acontece, porém, coisa bem diversa. A variedade do meio físico, as condições históricas do povoamento e a enorme extensão territorial impõem-nos a conquista do elemento mais novo nas comunicações e transportes.

Só a navegação aérea pode, verdadeiramente, criar os laços internos de nossa completa unidade e acudir com presteza e segurança ao reclamo urgente das nossas necessidades⁴³⁶.

O próprio ministro Salgado Filho, em entrevista concedida à imprensa no dia 21 de janeiro de 1941, ou seja, um dia após a publicação do decreto-lei de criação do Ministério da Aeronáutica, detalhou o programa que havia planejado para a Pasta. Em rápidas palavras, apontou o que nortearia a sua administração, e novamente o tema da unidade nacional se fez presente, demonstrando duas evidências, a confluência entre o

⁴³⁴ Ver: “O primeiro aniversário da instalação do Ministério da Aeronáutica”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 13, março. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 213. O artigo completo está situado da página 211 a 215.

⁴³⁵ Ver: *Comemorações do Estado Nacional (1937-1942): na voz das classes e na palavra do chefe*. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 5 e 7.

⁴³⁶ Idem. P. 17. A revista *Cultura Política* também publicou o discurso na íntegra. Ver: “Os cinco anos do Estado Nacional na palavra do Presidente Vargas”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 22, dezembro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. Pp. 7-9.

seu pensamento e o do presidente e a centralidade que essa questão ocupava na política cultural e ideológica do regime estadonovista:

O esforço de todos os homens da aeronáutica se desenvolverá no sentido de tornar o Brasil cada vez mais uno e mais forte, ligando o centro, o sul, o oeste e o norte à Capital, para que não haja mais necessidade de se falar em meses ou dias, mas sim em horas e minutos. Quando se conseguir isso, a nova pasta terá conseguido o seu supremo esforço, e o objetivo do Presidente Getúlio Vargas, que é o de tornar o Brasil crescentemente mais uno, mais feliz, mais progressista e mais útil a si mesmo e a seus milhões de filhos⁴³⁷.

Nesse contexto, é bem sugestiva e reveladora a forma utilizada por Alexandre Marcondes Filho, então vice-presidente do Departamento Administrativo do Estado de São Paulo (DAESP) e futuro ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, para se referir ao ministro da Aeronáutica em discurso proferido em São Paulo, no dia 24 de abril de 1941, em cerimônia na qual foi convidado a ser padrinho de batismo do avião “Regente Feijó”. Tal aparelho foi doado por Samuel Ribeiro, presidente do Conselho da Caixa Econômica Federal de São Paulo, ao Aeroclube de Pelotas. O evento teve lugar no campo de Marte, na sede do Aeroclube de São Paulo. Ao final, ofereceu-se um almoço ao ministro da Aeronáutica e a outras autoridades, na Casa Anglo-Brasileira. Em meio a vários oradores e pronunciamentos, Marcondes Filho, em um trecho de sua fala, conseguiu resumir bem a função essencial de integração territorial que o Estado Novo havia depositado naquela Pasta ministerial e em seu detentor, ao afirmar: “Salgado Filho é o ministro da unidade”⁴³⁸.

Para que o governo Vargas elegesse o avião como a principal ferramenta a possibilitar essa integração do território, o fator tempo foi um dos aspectos determinantes. Em outra matéria da revista *Cultura Política*, também repercutindo a criação do Ministério da Aeronáutica, essa vantagem da navegação aérea acabou sendo lembrada com destaque. Informou-se aos leitores que, devido à extensão enorme, o Brasil era um dos países do mundo onde a aviação estaria fadada a desempenhar o mais

⁴³⁷ Ver: NOBRE, Iolanda de Araújo. “A aviação civil brasileira no período de 1930-1940”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 2, abril. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 101. O artigo completo está situado da página 91 a 101.

⁴³⁸ Para as informações sobre os detalhes de funcionamento da celebração, ver: “Esperado em São Paulo o ministro da Aeronáutica”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, segunda-feira, 14 de abril de 1941. P. 10; “Viajantes”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 16 de abril de 1941. P. 4; e “Batizado o ‘Regente Feijó’”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 25 de abril de 1941. P. 2. O discurso de Marcondes Filho foi publicado completo em um de seus livros: MARCONDES FILHO, Alexandre. “O senhor das alturas e das distâncias”. In: *Vocações da unidade (conferências e discursos)*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1941. Pp. 201-209. Recebeu esse nome porque o autor considerou o aeroplano brasileiro “senhor das alturas, para ver longe, e das distâncias, para chegar depressa”. Essa citação encontra-se na página 206, a mesma na qual foi empregada a expressão “Salgado Filho é o ministro da unidade”.

importante papel. As estradas de ferro e de rodagem construídas no país seriam insuficientes para estabelecer contato entre todos os pontos do território e, mesmo quando estas alcançassem o volume desejado, ainda restaria um obstáculo irremovível: o tempo, o qual somente o avião seria capaz de suplantar. Ou seja, precisar-se-ia fazer do aparelho aéreo um meio de comunicação essencial⁴³⁹.

No entanto, apesar de apostar principalmente na navegação aérea, o governo procurou desenvolver outros meios de transporte, pensando em dar coesão a um sistema que, para atingir a plena eficiência e permitir ao avião render o máximo de seu potencial, necessitava ser elaborado em conjunto. Esse foi justamente o diagnóstico a que chegou Mario Travassos, coronel e instrutor-chefe do curso de Preparação da Escola de Estado Maior, em artigo publicado na revista *Cultura Política*. Para ele, os meios de transporte aéreos necessariamente precisavam se vincular aos terrestres e marítimos, devido aos transbordos de carga e de passageiros e para que entrassem em contato com os seus órgãos terrestres (hangares, troca de equipamentos, reabastecimento, revisão dos aparelhos etc.). Dessa forma, em sua avaliação, para o desenvolvimento do Brasil, seria necessária a coordenação entre todos os meios de transportes existentes⁴⁴⁰.

Essa procura por dar uniformidade às vias de comunicações do Brasil se tornou uma questão fundamental para o Estado Novo, principalmente após a eclosão da Segunda Guerra Mundial, quando, segundo artigo da revista *Cultura Política*, o problema ganhou maior expressão e exigiu soluções imediatas, já que por essas vias transitavam elementos estratégicos: havia a movimentação das riquezas internas; o deslocamento das populações; e a passagem das tropas das Forças Armadas, caso os acontecimentos atingissem tal necessidade, como em uma possível invasão dos inimigos⁴⁴¹. Em várias publicações oficiais do regime, essa preocupação estava

⁴³⁹ Ver o ponto “A criação do Ministério da Aeronáutica”, da seguinte matéria: “Panorama da atividade governamental”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 1, março. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 209. Tal ponto vai da página 209 a 211. Concedendo uma entrevista a jornalistas norte-americanos, em 1943, o ministro Salgado Filho afirmou: “Creio firmemente que a aviação não só conseguirá a solução do problema dos transportes, num país tão extenso e de topografia tão variada como o Brasil, mas ainda servirá de vínculo, de união de todos os esforços, no mesmo propósito de engrandecimento do bem-estar do país”. Ver o ponto “Aeronáutica” da seguinte matéria: “As Forças Armadas”. Revista *Dos Jornais*, ano III, n.º. 26, julho-agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 64. O artigo completo está situado da página 58 a 64.

⁴⁴⁰ Ver: TRAVASSOS, Mario. “Linhas naturais de circulação e novos meios de transportes”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 12, fevereiro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. Pp. 153-158.

⁴⁴¹ Ver: “O Brasil terá as maiores rodovias do mundo”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 17, julho de 1942. P. 320. O artigo completo está situado da página 320 a 326.

presente, apresentando as ações empreendidas para reverter a heterogeneidade que teria marcado o trato da administração viária do país antes da chegada de Vargas ao poder⁴⁴². É o caso, por exemplo, do capítulo “A política dos transportes”, de autoria de Moacir M. F. Silva, professor, engenheiro e Consultor Técnico do Ministério da Viação e Obras Públicas, presente no livro *Os grandes problemas nacionais*. Entendida pelo autor como um ensaio, a obra apresenta, em uma primeira parte, o desenvolvimento histórico dos transportes antes da Revolução de 1930 e, em seguida, as novas diretrizes apresentadas à área durante o período de 1931 a 1940.

Na avaliação do engenheiro, a diferença de um período ao outro é bastante significativa, principalmente pela política desenvolvida até a Primeira República ser marcada, além de dificuldades econômicas, financeiras e técnicas, por um problema maior: a falta de visão de conjunto, a ausência de um plano contínuo que harmonizasse os empreendimentos esparsos, alcançando a unidade final, obtida pela existência de uma rede de transportes contínua em todo o interior do país. Ao contrário disso, fizeram-se construções e concessões sem qualquer plano, dispersas, ao sabor de conveniências políticas⁴⁴³. Essa era a maior diferença, em sua avaliação, entre os dois momentos, já que o planejamento desenvolvido a partir de 1931 estaria ancorado nas seguintes diretrizes: planejamento sistemático, uniformidade, coordenação, padronização, aperfeiçoamento, expansão, estatização, nacionalização, segurança nacional e emulação à iniciativa privada⁴⁴⁴. Esses itens ganharam atenção no capítulo em questão e foram desenvolvidos por Moacir M. F. Silva, demonstrando a aplicação deles nas seguintes áreas de transportes: estradas de ferro, rodovias, navegação e portos, e aviação civil e comercial. Em seguida, ele apresentou tabelas com dados numéricos que provariam os avanços obtidos por esse novo modelo administrativo dos transportes⁴⁴⁵.

No que diz respeito à malha rodoviária, um dos maiores projetos empregados no intuito de aprimorar a unidade nacional foi a construção da rodovia *Getúlio Vargas*, que fazia parte do Plano Rodoviário Nacional, aprovado pelo Decreto n°. 15.093, de 20 de

⁴⁴² Inclusive, Nelson Werneck Sodré, em artigo intitulado “O problema da Unidade Nacional”, buscou refletir sobre os aspectos que, ao longo da formação do Brasil, apresentavam-se como obstáculos ao país para alcançar a plena unificação. Na concepção dele, somente com a multiplicação das vias de comunicação e com o crescente desenvolvimento dos meios de transporte o Brasil seria capaz de estruturar uma unidade inteira. Ver: SODRÉ, Nelson Werneck. “O problema da Unidade Nacional”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 6, agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 119 e 120. O artigo completo está situado da página 116 a 120.

⁴⁴³ Ver: SILVA, Moacir M. F. “A política dos transportes”. In: *Os grandes problemas nacionais*. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 334.

⁴⁴⁴ Idem. P. 336.

⁴⁴⁵ O capítulo completo está situado da página 329 a 350.

março de 1944, constituído por 27 estradas, subdivididas em três espécies de rodovias: longitudinais, sendo seis grandes; transversais, sendo quinze de extensões diversas; e de ligações, sendo seis também de várias extensões. Essa rodovia que levou o nome do presidente era considerada a maior das rodovias longitudinais e avaliada pelos membros do governo como uma das maiores e mais importantes do mundo. Ela fazia a ligação do Norte ao Sul do país, com uma extensão aproximada de 6.151 Km, de Belém, no Pará, para Jaguarão, no Rio Grande do Sul, permeando na maior parte do seu percurso a região litorânea do país.

Portanto, ao atravessar doze unidades da federação, a saber, Pará, Maranhão, Piauí, Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Distrito Federal, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, esperava-se que contribuísse na aceleração da uniformidade do território brasileiro e na mobilidade necessária para haver a integração do povo. Moacir M. F. Silva, além de ser autor do artigo “A política dos transportes”, presente, como visto, em uma das publicações do DIP, foi convidado pelo órgão para escrever também um livro específico sobre a rodovia em questão, no qual afirmou que o empreendimento “demonstra bem seu valor como um dos grandes elos materiais da unidade nacional”⁴⁴⁶.

A revista *Cultura Política*, para informar aos leitores o que o governo estava fazendo no tocante ao aparelhamento rodoviário nacional, solicitou uma entrevista com o diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, o engenheiro Yeddo Fiuza. Dentre os vários assuntos abordados na conversa, o técnico aproveitou para informar sobre as vantagens que a Rodovia *Getúlio Vargas* trazia ao país. Listou principalmente três: a “finalidade estratégica”, a possibilidade de “trazer uma compreensão mais perfeita e união mais profunda dos brasileiros do Norte, do Centro e do Sul” e a utilidade de servir “para a maior expansão econômica de nossas riquezas”⁴⁴⁷.

Portanto, no contexto do desenvolvimento de uma política nacional de complementaridade entre os meios de transporte, o argumento presente nos discursos do presidente e do ministro da Aeronáutica era o de que, devido à vastidão do território e à extensão das fronteiras do país, a integração de tudo necessitava de uma grande força

⁴⁴⁶ Ver: SILVA, Moacir M. F. *Rodovia Getúlio Vargas*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DIP, 1944. P. 25.

⁴⁴⁷ Ver: “O Brasil terá as maiores rodovias do mundo”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 17, julho. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 325.

aérea. E com o intuito de obtê-la, a solução encontrada foi criar o Ministério da Aeronáutica. É possível afirmar que praticamente em todo ato público ligado a questões relacionadas à aviação, no qual se reuniam Vargas e Salgado Filho, a unidade nacional aparecia em destaque como o objetivo máximo a ser alcançado por meio da reorganização da Força Aérea empreendida pelo regime. Dessa forma, é interessante notar que o governo compreendeu que para unificar o Brasil, pela utilização do avião, era preciso, antes de tudo, unificar os órgãos responsáveis pela administração da navegação aérea. Daí a fusão das aviações da Marinha e do Exército e a centralização delas em um único ministério, que passou a ser responsável também pela aviação civil e comercial. Tentando explicar a utilidade dessa mudança ocorrida em 1941, um artigo da revista *Cultura Política* concluiu: “Deu-se, assim, unidade ao que estava disperso; congregou-se sob um só comando o que antes andava submetido a três comandos diferentes”⁴⁴⁸.

A mesma premissa foi apresentada por Salgado Filho no almoço oferecido ao presidente da República no Jockey Clube em celebração ao quinquênio de implantação do Estado Novo. Para ele, concentrar todos os setores aéreos do país em um único ministério trazia eficiência a uma área onde antes os esforços eram dispersos. Recordando uma fala do ministro da Guerra, Eurico Gaspar Dutra, com o intuito de ratificar a argumentação empregada, adicionou-a em seu discurso: “órgãos dependentes de três Ministérios, autônomos, uns em relação aos outros, as aviações naval, civil e militar cresceram sem a harmonia de forma, que somente a unidade de direção seria capaz de imprimir à sua evolução”⁴⁴⁹. Outro artigo da revista *Cultura Política* acrescentou ainda mais um ganho da criação do ministério: “Os pilotos, todos enquadrados em novos e belos uniformes rapidamente criaram uma nova mentalidade, mais homogênea (...)”⁴⁵⁰.

Nessa perspectiva de unificação, mesmo antes da instauração do Estado Novo, o governo criou o Correio Aéreo, um órgão que viria a ser muito citado por ele para demonstrar como o desenvolvimento da aviação beneficiava a busca pela coesão

⁴⁴⁸ Ver: “A atuação da Força Aérea Brasileira na guerra”. Revista *Cultura Política*, ano III, num. 31, 22 de agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1943. Edição Extraordinária O Brasil na Guerra. P. 213.

⁴⁴⁹ *Comemorações do Estado Nacional (1937-1942): na voz das classes e na palavra do chefe*. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 9. O trecho citado foi empregado por Dutra em conferência proferida no Palácio Tiradentes no dia 10 de dezembro de 1940, a qual no ano seguinte o Departamento de Imprensa e Propaganda publicou em livro. Ver: DUTRA, Eurico Gaspar. *O Exército em dez anos de governo do presidente Vargas*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 45.

⁴⁵⁰ Ver: “O Ministério da Aeronáutica no biênio 1941-1942”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 21, 10 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 139.

nacional. Nesse momento, anterior à criação do Ministério da Aeronáutica, cada Força Militar teve autonomia sobre a administração de seu braço do correio. O Correio Aéreo Naval foi criado em 1934, sendo definitivamente organizado em 1936, com a criação da Divisão de Aviões do Correio Naval. Tinha, entre seus objetivos principais, permitir a ligação mais fácil das populações litorâneas e ribeirinhas com as capitais e com os centros mais populosos e facilitar a atuação do governo junto às cidades afastadas, em prol da unidade nacional.

O Correio Aéreo Militar (CAM), por sua vez, teve seu embrião formado em maio de 1931, com o surgimento do Grupo Misto de Aviação, comandado pelo major Eduardo Gomes. A viagem inaugural ocorreu em 12 de junho de 1931, na qual os tenentes Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère-Wanderley transportaram uma mala postal do Rio para São Paulo, trazendo outra ao retornarem⁴⁵¹. O fortalecimento dessa instituição foi encarado pela administração de Vargas como uma das principais medidas elaboradas para alcançar a unificação do território, já que, por meio da comunicação, seria possível encurtar as distâncias, desbravando os sertões longínquos, ligando-os às principais cidades do país⁴⁵².

Em capítulo presente em um dos livros publicados pelo DIP, há o enaltecimento dos resultados alcançados após a criação do Correio Aéreo Militar. Escrito pelo tenente-coronel Armando Ararigbóia, o artigo intitulado “As novas asas do Brasil” se propôs a analisar o que chamou de “um novo ciclo na vida da Aviação Militar Brasileira”⁴⁵³, iniciado com a Revolução de 1930. O intuito do trabalho foi o de descrever a trajetória histórica do Correio Aéreo Militar e demonstrar o desenvolvimento atingido ao longo do tempo, com a ampliação pouco a pouco de suas linhas regulares por todo o Brasil.

⁴⁵¹ Para essas e outras informações a respeito da criação e funcionamento do Correio Aéreo Naval e do Correio Aéreo Militar, ver: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. *História geral da aeronáutica brasileira*. Vol. 2 (De 1921 às vésperas da criação do ministério da aeronáutica). Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Itatiaia, 1990. Pp. 316-318 e 329-336.

⁴⁵² Abordando tal assunto, o artigo “Aviação Nacional”, da revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, afirmou constituir o Correio Aéreo Militar exemplo a ser imitado. Essa instituição junto com as empresas de transportes aéreos teriam combatido com êxito males como o de que até pouco tempo atrás Goiás e Mato Grosso eram terras remotas, perdidas nas distâncias imensuráveis. Ver: “Aviação Nacional”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano I, n.º. 8, 31 de agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1940. P. 4. O artigo completo está situado nas páginas 4 e 5. Em outra matéria, de número distinto da mesma revista, acrescentou-se que era possível constatar a rapidez e a modicidade com que o Correio Aéreo Militar executava “os serviços postais entre as zonas mais afastadas do ‘hinterland’”. Ver: “A aviação no Brasil”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano III, n.º. 28, 30 de abril. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 19 e 20.

⁴⁵³ Ver: ARARIGBÓIA, Armando. “As novas asas do Brasil”. In: *Os grandes problemas nacionais*. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 221.

Partindo do Grupo Misto de Aviação, criado em 1931, o autor chegou até o Estado Novo, momento no qual, segundo sua avaliação, houve a plena expansão do órgão.

A criação do Serviço de Bases e Rotas Aéreas, do qual o CAM era parte integrante, trouxe um maior desenvolvimento à rede aeronáutica. Durante a ditadura, pôs-se em tráfego a linha aérea marcada, segundo Armando Ararigbóia, pelo “maior sentido de brasilidade”⁴⁵⁴, a rota do Tocantins, considerada por ele a espinha dorsal de todo o sistema. Com ela, alcançou-se o interior do país, “cortando regiões de imensa capacidade produtiva, mas que a falta de comunicações e de um intercâmbio rápido com os centros vitais fez com que permanecessem à margem do desenvolvimento econômico alcançado pela faixa litorânea e que agora avança rumo ao Oeste, com o objetivo de integrar o Brasil dentro de suas verdadeiras possibilidades”⁴⁵⁵. A revista *Esquadilha*, em um de seus artigos, fez um balanço da atuação do Correio Aéreo Militar, concluindo que o órgão foi fundamental para fazer “próximos os rincões mais distantes de um território tão vasto”. O número de horas de voo que era inicialmente de 472 subiu para 11 mil em 1940, bem como o de aviões empregados passou de 10 para 80, e o de viagens cresceu de 200 para 900. Já o transporte que era de 340 quilos passou a ser de 60 mil, e o número de oficiais aviadores passou de 37 para 200⁴⁵⁶. Em 1941, após a criação do Ministério da Aeronáutica, houve a fusão entre o Correio Aéreo Naval e o Correio Aéreo Militar, surgindo o Correio Aéreo Nacional (CAN).

Da mesma forma que o governo utilizou constantemente as publicações do Departamento de Imprensa e Propaganda para veicular a unidade nacional como um dos valores basilares do Estado Novo, sendo a revista *Cultura Política* a grande comprovação disso, estratégia idêntica foi adotada em relação à divulgação da aviação como a principal garantidora da unidade. Por exemplo, a revista *Reportagens* lançou em seu número 2 um artigo de título bem sugestivo: “A aviação como fator importante para a unidade nacional”. Na matéria, segundo a própria descrição feita, um redator do DIP, na época em que foi criado o Ministério da Aeronáutica, sobrevoou “longínquas regiões do Nordeste brasileiro, onde o avião chegou primeiro do que o trem”⁴⁵⁷. Na narrativa, ele intercalou dados sobre a experiência da viagem com informações, em tom

⁴⁵⁴ Idem. P. 228.

⁴⁵⁵ Idem. P. 228 e 229. O artigo completo está situado da página 219 a 232.

⁴⁵⁶ Ver: “O Presidente e a Aeronáutica”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 02, maio de 1942. P. 19.

⁴⁵⁷ “A aviação como fator importante para a unidade nacional”. Revista *Reportagens*, n.º. 2. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Não numerado. A citação encontra-se na primeira página do artigo.

propagandístico, a respeito das ações do governo na área. O principal argumento apresentado foi o de que o presidente, desde que assumiu o poder, viu na aviação a ferramenta indispensável para alcançar a unidade nacional e investiu nela. Ao testemunhar os aviões “rasgando os céus para levar a assistência do Estado Novo aos habitantes do sertão nordestino”⁴⁵⁸, a reportagem teria comprovado os resultados desse esforço governamental.

Como matérias apresentando viagens de avião pelo interior do país com o intuito de demonstrar a integração proporcionada por tal meio de transporte foram comuns nas produções literárias do DIP, a revista *Cultura Política* também se valeu desse expediente. Em seu número 9, de 10 de novembro de 1941, iniciou a publicação de uma série de artigos, no total de três, de autoria do jornalista Edmar Morel, intitulada “152 horas de voo através do Brasil”⁴⁵⁹, na qual ele “sobrevooou todo o Brasil, desde o Rio Grande do Sul ao Amazonas, da Guanabara aos confins de Mato Grosso”⁴⁶⁰, percorrendo mais de 35.000 quilômetros e entrando “em contato com as populações do ‘hinterland’, inclusive das longínquas regiões do alto do Tocantins e do Rio Paraguai”⁴⁶¹. Sendo assim, o objetivo da coluna era apresentar “a publicação de suas observações sobre a referida excursão, no decorrer da qual ele visitou as obras de vulto que o governo realizou e está realizando em todo o país”⁴⁶². De uma forma geral, os três artigos escritos por Edmar Morel apresentaram um país em rápida transformação, de regiões antes inacessíveis, que agora, principalmente devido às comunicações rápidas

⁴⁵⁸ Idem.

⁴⁵⁹ Conforme já informado anteriormente, os três artigos da série foram publicados, respectivamente, nos seguintes números da revista *Cultura Política*: ano I, num. 9, 10 de novembro de 1941 (Pp. 339-344); ano II, num. 12, fevereiro de 1942 (Pp. 189-194); e ano II, num. 13, março de 1942 (Pp. 257-259).

⁴⁶⁰ Ver: MOREL, Edmar. “152 horas de voo através do Brasil I”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 9, 10 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 339.

⁴⁶¹ Idem. É possível conjecturar que a escolha do título da série de matérias em questão foi inspirada no livro clássico da literatura paradidática brasileira *Através do Brasil*, escrito por Olavo Bilac e Manoel Bomfim, com o objetivo de contribuir para o ideal de pedagogia do início do século XX, que visava a estabelecer uma conduta cívica capaz de assegurar o fortalecimento de uma identidade nacional. A obra, publicada em 1910 pela editora Francisco Alves e destinada aos dois últimos anos das escolas primárias, alcançou estrondoso sucesso ao buscar substituir o material vindo de fora, até então utilizado nas escolas brasileiras, por um texto original sobre a realidade do país. Conta-se a história dos irmãos Carlos e Alfredo, que, com a intenção de procurar o pai doente e, em seguida, os familiares remanescentes, percorrem todos os estados do Brasil, tornando possível aos autores mostrarem, como pano de fundo dessa aventura, os cenários sociais, geográficos e econômicos que compunham o país da época e que eram completamente desconhecidos aos personagens principais e, da mesma forma, à maior parte das crianças. O livro de leitura marcou várias gerações, ainda sendo adotado nas escolas de todo o território nacional na época do Estado Novo e da publicação da revista *Cultura Política*. Ver: BILAC, Olavo; BOMFIM, Manoel. *Através do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

⁴⁶² MOREL, Edmar. “152 horas de voo através do Brasil I”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 9, 10 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 339.

proporcionadas pelo avião, seriam capazes de produzir riquezas significativas e fortalecer a unidade nacional⁴⁶³. O seguinte trecho é bem ilustrativo desse tipo de pensamento abordado pela série de artigos em questão:

O “Araci”, depois de 2½ dias de viagem, atingiu o Tocantins. Quando o aparelho encostou no barranco, quem primeiro acenou com a mão, numa saudação amiga, foram os índios “caraôs”. Papagaios e macacos foram ofertados pelos selvícolas em troca de um níquel. Ao meu lado, o engenheiro naval Gabriel Almeida comentava:
– O papel do avião na aproximação das populações longínquas aos grandes centros é verdadeiramente notável. Há cinco anos, os “Caraôs” atiravam as suas flechas ao ar, à passagem dos primeiros aparelhos. Hoje, numa demonstração de alegria levam presentes para os tripulantes. Em Carolina, circula o semanário “A Tarde”, que é vendido à hora da Missa. O diretor do jornal tomou parte no almoço. Enquanto os passageiros comiam uma fritada de caranguejos, os tripulantes, à frente o próprio comandante, ultimavam o reabastecimento da máquina.
– Somente a aviação poderia proporcionar-nos este conforto – disse o diretor de “A Tarde”. Veja que maravilha! Carolina ligada ao Rio, por 2½ dias de viagem. Você sabe quantos dias são precisos em navio? Um mês, justinho... (...)
No alto do Tocantins, o avião aparece como fator decisivo da unidade nacional⁴⁶⁴.

Conforme se pode concluir, revistas como *Reportagens* e *Cultura Política* serviram aos propósitos do governo de construir uma mentalidade aeronáutica, ao demonstrar à população a importância do desenvolvimento aéreo no país como a ação mais segura e indicada para alcançar a unidade plena. No entanto, mais do que mobilizar os adultos, a aviação deveria se tornar preocupação das crianças e jovens. Daí a necessidade de se produzirem publicações direcionadas especificamente a eles, explicando em linguagem apropriada o mesmo que havia sido transmitido aos demais: o avião como fator decisivo para a integração do território e de seu povo.

Manter esse contato com o público infanto-juvenil foi justamente o que tentou o livro *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*, principalmente por meio do capítulo “A prodigiosa aventura do capitão Arnaldo”. Nessa parte, chamada pela publicação de

⁴⁶³ Inclusive, o terceiro e último artigo da série “152 horas de voo através do Brasil” apresentou um tópico intitulado de “A aviação e a unidade nacional”. Em um trecho dele afirma-se: “Para um país como o nosso, de oito milhões e meio de quilômetros quadrados, um dos principais fatores de unidade nacional é, sem dúvida, o das comunicações rápidas (...). A aviação é uma necessidade ao desenvolvimento do país e muito contribuirá como um dos fatores de unidade nacional, principalmente no Brasil, onde são recebidas as mais diversas correntes imigratórias do mundo. A unidade nacional tem na aviação um poderoso auxiliar para facilitar a coordenação que se exerce do centro para a periferia, e a cooperação da periferia para o centro”. Ver: MOREL, Edmar. “152 horas de voo através do Brasil III”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 13, março. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 258.

⁴⁶⁴ MOREL, Edmar. “152 horas de voo através do Brasil II”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 12, fevereiro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 193 e 194.

conto, apresentou-se a odisseia pela qual o protagonista, capitão-aviador Arnaldo de Matos, passou ao ser designado para cobrir a rota do Tocantins do Correio Aéreo Nacional. Como piloto do CAN, ficou entusiasmado de poder levar um dos aviões de transporte de correspondências por sobre as terras de Goiás, seu estado natal, na estória.

No entanto, as maiores proezas daquele piloto ocorreram quando saiu de Goiânia e recebeu uma missão especial. Estava encarregado de levar uma encomenda preciosa trazida por um avião do Rio de Janeiro e destinada ao Serviço Sanitário do Pará: vacinas antitíficas, necessárias para tratar vários casos de febre tifoide surgidos em escola primária localizada em uma cidade do litoral do Marajó. As instruções eram claras: os medicamentos deveriam ser entregues até no máximo às oito horas da manhã do dia seguinte. Nesse momento, iniciaram-se as peripécias do piloto para honrar o compromisso assumido pelo Correio Aéreo Nacional. Lutando contra o tempo e imprevistos de toda sorte, principalmente uma tempestade violenta e inesperada, a bússola da aeronave com defeito e o ataque de flechas de índios Chavantes, ele chegou ao destino, ainda de madrugada, cumprindo sua missão. Portanto, o conto alertava os leitores mirins da importância da aviação e de sua rapidez para unir as regiões dispersas⁴⁶⁵.

A revista *Cultura Política*, em um de seus números, no ponto “A criação do Ministério da Aeronáutica”, na seção “Panorama da atividade governamental”, resumiu a mesma ideia sobre a qual o conto escrito por Donatelo Grieco queria que o seu público-alvo refletisse: “Como desbravar o coração do Brasil senão por meio do aeroplano, que, em poucas horas, liga a Capital do país a uma aldeola de selvícolas nas margens do Tocantins? Como levar socorros, prover todos os elementos de progresso, realizar as obras de profilaxia rural e saneamento indispensáveis em tais casos, sem o avião?”⁴⁶⁶

2.2.2 – Defesa nacional

Além da unidade nacional, outra questão que mobilizou bastante os integrantes da administração de Vargas foi a defesa nacional, quer interna, quer externa. Os

⁴⁶⁵ Ver: GRIECO, Donatelo. “A prodigiosa aventura do capitão Arnaldo”. In: *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 19-24.

⁴⁶⁶ Ver: “Panorama da atividade governamental”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 1, março. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 210.

esforços em torno dela estiveram na ordem do dia desde a chegada de Getúlio à presidência da República, em novembro de 1930, até o seu afastamento do poder, em outubro de 1945, deposto pelas Forças Armadas. No entanto, em três momentos políticos, especialmente delicados e extremamente decisivos para o governo, houve um aumento da mobilização sobre essa temática: a eclosão da chamada Intentona Comunista, em 1935, a qual desencadeou o combate ao comunismo e a seus defensores⁴⁶⁷; a ocorrência do levante conhecido como Intentona Integralista, em 1938, que teve como resposta o combate ao integralismo e a seus membros⁴⁶⁸; e a entrada do país na Segunda Guerra Mundial, em 1942, a qual provocou o combate aos países do Eixo: Alemanha, Itália e Japão⁴⁶⁹.

Portanto, ao longo dos quinze anos nos quais permaneceu no cargo máximo da República, Vargas enfrentou pelo menos três episódios conturbados. Na avaliação de

⁴⁶⁷ A chamada Intentona Comunista, também conhecida como Revolta Comunista de 1935, foi um movimento armado de militares, deflagrado com a sublevação de quartéis em Natal, em Recife e no Rio de Janeiro, respectivamente, nos dias 23, 24 e 27 de novembro, o qual tinha por intenção tomar o poder de Getúlio Vargas e instalar um governo popular-revolucionário que prepararia a implantação de um regime socialista no Brasil. Todos esses levantes foram promovidos em nome de uma revolução popular e da Aliança Nacional Libertadora (ANL), movimento político sob a liderança do Partido Comunista Brasileiro (PCB) e de seu principal integrante: Luís Carlos Prestes. O governo, utilizando-se da Lei de Segurança Nacional, havia fechado a ANL em 11 de julho de 1935. Sufocado pelas forças legalistas, o movimento fracassou e o que se seguiu foi uma violenta repressão do governo central a todos os opositores do regime. Ver: Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – DHBB, CPDOC-FGV, verbete REVOLTA COMUNISTA DE 1935.

⁴⁶⁸ Antes da instauração do Estado Novo, havia uma forte aproximação entre o governo e a Ação Integralista Brasileira (AIB), partido de inspiração fascista. Os partidários do movimento, chamados de integralistas, acreditavam que com a ditadura o presidente os convidaria a participar do governo, inclusive com uma Pasta ministerial, provavelmente a da Educação e Saúde. No entanto, esse desejo não se concretizou. Muito pelo contrário, em 3 de dezembro de 1937 decretou-se a dissolução de todos os partidos políticos, inclusive da AIB. Nesse momento, a organização se dividiu em duas correntes: uma que se acomodou à situação na qual foram colocados e outra que defendeu a derrubada do regime pela força. A segunda organizou o levante, ocorrido no Rio de Janeiro, em 11 de maio de 1938, sob a liderança de Plínio Salgado, visando à deposição de Getúlio Vargas. O principal episódio do movimento foi a tentativa de invasão ao Palácio Guanabara, residência oficial do presidente. Apesar da insipiente resistência legalista, os revoltosos foram contidos em poucas horas. Ver: Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – DHBB, CPDOC-FGV, verbete REVOLTA INTEGRALISTA. Alzira Vargas do Amaral Peixoto apresentou em seu livro de memórias um interessante relato dessa tentativa de golpe contra Vargas do ponto de vista de alguém que estava dentro do Palácio Guanabara. Ver: PEIXOTO, Alzira Vargas do Amaral. *Getúlio Vargas, meu pai*. Porto Alegre: Editora Globo, 1960. Pp. 178-199.

⁴⁶⁹ Quando foi declarada a guerra, a partir da invasão da Alemanha à Polônia, em setembro de 1939, o governo brasileiro decretou a neutralidade do país. A entrada dos Estados Unidos no conflito, em 1941, após o ataque japonês à base de Pearl Harbor, acabou contribuindo para modificar a posição do Brasil. Empenhado em instalar uma usina siderúrgica sob controle estatal e em reaquecer a economia e militarmente o país, Vargas passou a negociar com os norte-americanos, que estavam interessados em montar bases militares no Nordeste. Os acordos com o governo Roosevelt ocorreram nos últimos meses de 1941 e nos primeiros de 1942. Terminados, o Brasil aceitou romper a neutralidade, deixando de manter relações com os países do Eixo, cedendo as bases em troca do reequipamento das Forças Armadas e dos investimentos para construção da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Ver: Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – DHBB, CPDOC-FGV, verbete NEUTRALIDADE DO BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

seus correligionários, eles não serviram apenas para desestabilizar o grupo que então vinha governando o Brasil, mas também para colocar em xeque a própria soberania do país. Isso porque esses eventos, apesar de totalmente díspares em suas motivações ideológicas, possuíam em comum a associação perigosa entre brasileiros e estrangeiros. Dessa forma, na interpretação feita pelo governo, com base nas investigações que se seguiram, a “Intentona Comunista” foi deflagrada por brasileiros com o auxílio de pessoas externas ao país, ligadas ao *Komintern*, a Internacional Comunista, o que fazia deles elementos “a serviço de Moscou”⁴⁷⁰. Já na chamada Intentona Integralista, o presidente declarou, dois dias após a tentativa de golpe e de invasão à sua residência oficial, que o *putsch* havia recebido “auxílio de fora”, ou seja, da Alemanha⁴⁷¹.

Da mesma maneira, a decisão do Brasil de entrar na guerra, ao lado dos Aliados, foi motivada principalmente pelos ataques sofridos a mando do Eixo, entre os dias 14 e 16 de agosto de 1942, quando submarinos torpedearam cinco navios brasileiros situados nas costas da Bahia, matando dezenas de pessoas, entre mulheres e crianças. Os navios pertencentes às nações agressoras seriam incorporados ao patrimônio brasileiro para pagamento dos prejuízos causados. Além disso, essa ação contra o país teria contado com o auxílio de alemães aqui residentes e que, servindo de espiões, revelaram a rota das embarcações afundadas. No dia 18 de agosto, manifestantes, reunidos em passeata contra os ataques sofridos, dirigiram-se ao Palácio Guanabara procurando ouvir uma declaração do presidente. Recebidos pelo chefe de Estado, este esclareceu que os denunciadores da partida dos navios destruídos seriam identificados e responsabilizados, bem como todos os bens e a fortuna que por ventura teriam feito no Brasil acabariam confiscados pelo governo⁴⁷².

A presença de colônias e núcleos estrangeiros no país fechados em torno de suas próprias culturas, línguas, hábitos e tradições foi uma preocupação que se intensificou muito após o rompimento das relações diplomáticas e econômicas com as nações que formavam o Eixo. Localizados em sua maioria no Sul, os alemães despertavam maior atenção das autoridades, que buscaram integrá-los por meio de medidas de nacionalização do ensino ministrado nas escolas por eles fundadas, como a obrigatoriedade das aulas serem conduzidas no idioma português. Inclusive, as

⁴⁷⁰ Ver: CASTRO, Celso. *A invenção do Exército brasileiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002. P. 51.

⁴⁷¹ D'ARAÚJO, Maria Celina (org.). *As instituições brasileiras da Era Vargas*. Rio de Janeiro: EdUERJ/Ed. FGV, 1999. P. 195.

⁴⁷² Ver: “Dois anos de guerra”. Revista *Cultura Política*, ano IV, num. 43, agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1944. Pp. 15-17. O artigo completo está situado da página 15 a 31.

instituições escolares que não aceitaram se adaptar às exigências determinadas foram fechadas⁴⁷³. Essa questão se tornou central para o Estado Novo, tanto que o DIP publicou no livro *Os grandes problemas nacionais* um artigo no qual o autor, o capitão Hugo Bethlem, abordou, entre outros assuntos considerados vitais à nacionalização integral do país, essa questão da absorção dos núcleos coloniais estrangeiros ao “organismo nacional”. Sua apreensão principal, citando um trecho do livro *O Estado Novo e suas diretrizes*, era a de que o imigrante, mantendo suas tradições, não incorporasse culturalmente um padrão autêntico de ética e de patriotismo nacionais⁴⁷⁴.

Ou seja, a existência de traidores da pátria, brasileiros natos ou naturalizados defensores de ideias consideradas externas à cultura e à tradição do país, mancomunados com agentes estrangeiros, foi um temor constante do governo constitucional de Vargas (1934-1937) e da ditadura do Estado Novo (1937-1945), fazendo-os manter a atenção redobrada na manutenção da defesa nacional. Em decorrência desses eventos, montou-se toda uma estrutura de repressão, iniciada em 1936 com a criação do Tribunal de Segurança Nacional (TSN)⁴⁷⁵ e mantida em funcionamento constante até 1945. Dessa forma, houve, em todo o período, a perseguição promovida pela polícia política a pessoas ou a grupos considerados nocivos e potencialmente perigosos aos chamados “interesses nacionais”, o que teve como consequência a prisão de milhares de cidadãos⁴⁷⁶.

Somando-se a isso, outra característica do governo Vargas que permitiu a ênfase na defesa nacional foi a aproximação do regime com os militares, ocorrida desde a

⁴⁷³ Para essas informações sobre o “abrasileiramento” de ensino promovido aos grupos de imigrantes estabelecidos em várias regiões do Brasil, ver: BOMENY, Helena. “Três decretos e um ministério: a propósito da educação no Estado Novo”. In: PANDOLFI, Dulce (org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999. P. 151.

⁴⁷⁴ Ver: BETHLEM, Hugo. “O problema da nacionalização”. In: *Os grandes problemas nacionais*. Rio de Janeiro: DIP, 1942. Pp. 355-381. O livro ao qual ele faz referência é o seguinte: ARRAES, Raymundo de Monte. *O Estado Novo e suas diretrizes*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1939. P. 117.

⁴⁷⁵ Órgão da Justiça Militar, com sede no Distrito Federal, instituído pela Lei n.º. 244, de 11 de setembro de 1936, e extinto em 1945. O presidente Vargas enviou ao Congresso Nacional, em julho de 1936, um pedido de criação de um tribunal especial para processar os elementos envolvidos na Revolta Comunista de 1935, cuja ativação ocorreria sempre que o governo decretasse o estado de guerra. Cabia ao TSN processar e julgar em primeira instância militares e civis que fossem acusados de crimes contra a segurança externa da República e contra as instituições militares. A partir de 1938, o TSN passou a julgar não apenas aqueles acusados de serem comunistas, mas também os integralistas e os adversários do governo em geral. Ver: Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – DHBB, CPDOC-FGV, verbete TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL (TSN).

⁴⁷⁶ Para uma visão geral sobre essas múltiplas perseguições e repressões políticas e ideológicas a brasileiros e a estrangeiros no governo Vargas (anarquistas, anarcossindicalistas, comunistas, integralistas e, no contexto da Segunda Guerra, imigrantes dos países que compunham o Eixo), ver a coletânea de artigos reunida no seguinte livro: VIANNA, Marly de A. G.; SILVA, Érica S. da; GONÇALVES, Leandro P. (org.). *Presos políticos e perseguidos estrangeiros na Era Vargas*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2014.

Revolução de 1930, momento em que eles começaram a se tornar eficientes atores políticos, dando sustentação aos processos de centralização e de nacionalização pretendidos por Getúlio. União essa que se intensificou a partir da instauração do Estado Novo, notadamente uma ditadura civil apoiada pelas Forças Armadas. No contexto da Segunda Guerra e da existência de um regime autoritário no Brasil, o Exército, chefiado por Góis Monteiro, obteve um aumento de poder no interior do Estado, colocando em prática seu projeto de reconstruir as Forças Armadas brasileiras, mantendo-as poderosas e capazes de cuidar da segurança do território⁴⁷⁷. Sendo assim, foi possível garantir a profissionalização das instituições militares, profundamente desorganizadas e fragmentadas na Primeira República⁴⁷⁸.

Conforme se pode notar, a conjuntura extremamente conflituosa que marcou a existência do primeiro governo Vargas e a aproximação e a aliança com os militares, tendo o Exército claro destaque⁴⁷⁹, favoreceu a busca pela segurança e integridade do território brasileiro⁴⁸⁰. A análise de um considerável número de livros e revistas

⁴⁷⁷ Um dos resultados mais significativos dessa união e mais comemorados por lideranças militares como Góis Monteiro e Eurico Gaspar Dutra foi a reestruturação da legislação militar. Dentre as novidades processadas durante o Estado Novo, estão a aprovação e a publicação da Lei do Serviço Militar (Decreto-Lei n.º. 1.187, de 4 de abril de 1939) e do Estatuto dos Militares (Decreto-Lei n.º. 3.084, de 1º de março de 1941).

⁴⁷⁸ Para essas informações sobre a aproximação entre Vargas e os militares e o benefício que trouxe para ambos, ver a análise de José Murilo de Carvalho em uma exposição oral, transcrita para publicação no seguinte livro: CARVALHO, José Murilo de. “Vargas e os militares”. In: PANDOLFI, Dulce (org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999. Pp. 341-345. O autor posteriormente ampliou a reflexão contida nessa exposição oral, acrescentando novas ideias e estendendo a análise até 1964, dando maior atenção à figura de Vargas e ao que ela significou. O artigo fruto dessa análise ampliada pode ser encontrado nos seguintes livros: CARVALHO, José Murilo de. “Vargas e os militares: aprendiz de feiteiro”. In: D’ARAÚJO, Maria Celina (org.). *As instituições brasileiras da Era Vargas*. Rio de Janeiro: EdUERJ/Ed. FGV, 1999. Pp. 55-81; e CARVALHO, José Murilo de. “Vargas e os militares: aprendiz de feiteiro”. In: *Forças Armadas e política no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006. Pp. 102-117. Para uma análise do pensamento político-militar do general Góis Monteiro, ver: PINTO, Sérgio Murillo. “A doutrina Góis: síntese do pensamento militar no Estado Novo”. In: PANDOLFI, Dulce (org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999. Pp. 291-307.

⁴⁷⁹ Em 1941, o DIP publicou um livro de autoria do ministro da Guerra, Eurico Gaspar Dutra, chamado *O Exército em dez anos de governo do presidente Vargas*, no qual o autor analisou sistematicamente os benefícios que o apoio à chegada de Vargas ao poder trouxe para o desenvolvimento e fortalecimento do Exército brasileiro. Originalmente uma conferência realizada no Palácio Tiradentes, em 10 de novembro de 1940, o trabalho detalhou em números o teor da reorganização empreendida, abordando temas diversos como o aparelhamento da instituição, as obras empreendidas, o ensino, a legislação militar e os serviços de saúde. Para Dutra, no contexto da guerra em curso, a população do Brasil já não teria mais dúvida sobre a necessidade de possuir um grande Exército, disciplinado e poderoso, capaz de defender a soberania do país. Ver: DUTRA, Eurico Gaspar. *O Exército em dez anos de governo do presidente Vargas*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.

⁴⁸⁰ Uma das primeiras obras oficiais a tratar dessa questão foi o livro *Catecismo Cívico do Brasil Novo*, produzido pelo DNP. Voltado às crianças, aborda dez temas. Na parte dedicada à defesa nacional, são inseridas várias perguntas e respostas a respeito, por exemplo, da necessidade do serviço militar, das ameaças de agressão externa, dos grupos militares que compõem as forças armadas brasileiras e dos inimigos internos da Pátria. Ver: *Catecismo Cívico do Brasil Novo*. Rio de Janeiro: DNP, 1938.

produzidos pelo DNP e pelo DIP permitiu constatar a existência de uma relação clara e direta entre as questões de maior apreensão do governo em um determinado período e os temas escolhidos para figurarem em suas publicações⁴⁸¹. Dessa forma, tal exercício permitiu concluir que, apesar de uma atenção constante, o tema da defesa nacional tornou-se basilar no planejamento do regime e, conseqüentemente, começou a aparecer com maior frequência nas suas produções literárias após a eclosão da Segunda Guerra. Esse conflito naturalmente deixou em alerta as nações do mundo todo, mesmo que não participassem diretamente. No caso do Brasil, a preocupação com a segurança nacional chegou ao ápice no período de 1942 a 1945, quando o país, abandonando a neutralidade, rompeu relações com o Eixo e se juntou aos Aliados.

Sendo assim, o cuidado com a defesa nacional e o aumento da participação de membros das Forças Armadas em setores diversos da administração do Estado Novo deram a tônica desse período e levaram inclusive a uma mudança de diretrizes no Departamento de Imprensa e Propaganda. É possível, assim, dividir em duas fases a trajetória de funcionamento do órgão, influenciada pelo contexto interno e externo. A primeira, de dezembro de 1939 a agosto de 1942, foi marcada pela direção-geral do DIP nas mãos de um civil, Lourival Fontes⁴⁸², momento de fortalecimento e auge do Estado Novo e de eclosão da Segunda Guerra. Já na segunda, de agosto de 1942 a maio de 1945, houve a entrada do Brasil no conflito mundial, a ocupação do cargo de diretor-geral do DIP apenas por militares e o progressivo enfraquecimento do regime ditatorial, levando à desestruturação e ao fim dele⁴⁸³.

⁴⁸¹ Por exemplo, com a Revolta Comunista de 1935, a repressão do governo aos envolvidos no movimento provocou uma imediata campanha anticomunista, que estimulou o DNP a produzir vários livros sobre o assunto, como: *Defendamos o futuro!: a participação de elementos estrangeiros no levante comunista de novembro de 1935*. Série Ao serviço do Brasil. Rio de Janeiro: DNP, 1936; *20 anos de trágica experiência: a verdade sobre a Rússia Soviética*. Rio de Janeiro: DNP, 1938; e SOUZA, Odette de Carvalho e. *Evolução do comunismo no Brasil*. Rio de Janeiro: DNP, 1939. Com a criação do DIP nos últimos dias do ano de 1939 e, portanto, tendo suas primeiras publicações editadas apenas em 1940, o assunto já não despertava mais tanto interesse no novo órgão, que procurou destacar outros temas.

⁴⁸² Bacharel em Direito, jornalista e escritor sergipano, Lourival Fontes aproximou-se de Vargas ao integrar a Aliança Liberal. Por sua larga experiência na administração dos dois órgãos de propaganda que antecederam o DIP, DPDC e DNP, ele foi escolhido também para dirigi-lo. Homem de confiança do presidente, tornou-se por quase dez anos uma das figuras mais centrais no projeto de transmissão da linha política que o regime desejava divulgar, principalmente a partir de 1939, quando passou a acumular a função de diretor do DIP com a de diretor do Conselho Nacional de Imprensa, cuja missão era a de fiscalizar a imprensa brasileira, proibindo a veiculação de informações que fossem contrárias aos interesses da ditadura. Ou seja, de 1939 a 1942 a sua imagem ficou marcada como a de censor e propagandista do Estado Novo. Para uma análise da trajetória política de Lourival Fontes no Estado Novo e no segundo governo de Vargas (1951-1954), ver a seguinte biografia: LOPES, Sonia de Castro. *Lourival Fontes: as duas faces do poder*. Rio de Janeiro: Litteris Ed., 1999.

⁴⁸³ O jornalista José Silveira, tendo exercido parte de sua profissão durante o Estado Novo, em depoimento concedido à Associação Brasileira de Imprensa (ABI), no dia 25 de julho de 1978, cuja

Na verdade, a entrada dos Estados Unidos na Guerra, em dezembro de 1941, o rompimento das relações do Brasil com o Eixo, em janeiro de 1942⁴⁸⁴, e o ataque e afundamento de navios brasileiros situados na Bahia, em agosto do mesmo ano, são fatores que contribuíram consideravelmente para marcar a passagem de uma fase a outra. Justamente nesse período de transição pelo qual o Estado Novo e, conseqüentemente, o Departamento de Imprensa e Propaganda passaram, algumas mudanças acabaram sendo sentidas também na principal produção periódica do órgão: a revista *Cultura Política*⁴⁸⁵. Em um reflexo claro do impacto que a Guerra cada vez mais intensamente provocava no país, em maio de 1942 essa publicação inaugurou uma nova seção, intitulada “Política militar e defesa nacional”, a qual, com a colaboração de civis e principalmente militares de terra, mar e ar, seria dedicada ao estudo da política militar brasileira e dos problemas da segurança do território⁴⁸⁶.

Na edição seguinte, de junho, Almir de Andrade, diretor do periódico, escreveu um artigo para esclarecer aos leitores o porquê da mudança do perfil da publicação e da necessidade de uma seção dedicada à defesa nacional. Ele inicia a argumentação demonstrando que a revista desde o primeiro número contou com a colaboração assídua de figuras representativas das Forças Armadas, escrevendo artigos não apenas específicos de suas áreas de atuação, mas também de temas históricos, geográficos e políticos. Portanto, por não ser nova essa colaboração de militares na publicação, o que

gravação posteriormente foi doada ao CPDOC/FGV, em 15 de agosto de 1996, recordou que, quando o Brasil entrou em guerra contra o Eixo, os militares entenderam que o posto de diretor-geral do DIP não caberia mais a um civil. Tal cargo passaria a ser preenchido apenas por integrantes das Forças Armadas devido à questão da Segurança Nacional. Para a análise que ele fez do DIP e dos ocupantes da direção-geral do órgão, ouvir o trecho da Fita 1-A compreendido no seguinte intervalo: 11 min 36s a 13 min 08s.

⁴⁸⁴ O rompimento ocorreu na chamada Conferência do Rio de Janeiro, iniciada no dia 15 de janeiro de 1942, no Palácio Tiradentes, local em que vinte e dois países do continente americano se reuniram para avaliar a possibilidade de rompimento das relações com o Eixo e o alinhamento aos Estados Unidos. O encontro, presidido pelo ministro brasileiro das Relações Exteriores, Oswaldo Aranha, favorável à aproximação com os norte-americanos, teve como resultado a decisão das nações participantes, com exceção do Chile e da Argentina, de encerrarem a neutralidade, rompendo, a partir daquele momento, as relações diplomáticas e comerciais com a Alemanha, a Itália e o Japão. Ver: SEITENFUS, Ricardo. *O Brasil vai à Guerra*. São Paulo: Manole, 2003. Pp. 270-275.

⁴⁸⁵ Angela de Castro Gomes, ao analisar o conteúdo dessa publicação, observou alterações em seu formato a partir de maio de 1942, quando a estrutura fixa existente desde o primeiro número, de março de 1941, foi alterada a partir da 16ª edição. Nesse momento, as seguintes seis seções até então permanentes deixaram necessariamente de ser: “problemas políticos e sociais”, “O pensamento político do chefe de governo”, “A estrutura jurídico-política do Brasil”, “A atividade governamental”, “Textos e documentos históricos” e “Brasil social, intelectual e artístico”. Ver: GOMES, Angela de Castro. *História e historiadores*. 2ª. ed. Rio de Janeiro: FGV, 1999. P. 128. Para uma análise dos objetivos e do teor da *Cultura Política*, ver também: VELLOSO, Mônica Pimenta. “Cultura e poder político: uma configuração do campo intelectual”. In: OLIVEIRA, L. L.; VELLOSO, M. P.; GOMES, A. M. de C. (org.). *Estado Novo: ideologia e poder*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982. Pp. 71-108.

⁴⁸⁶ Segundo a descrição contida na inauguração da seção. Ver: “Política militar e defesa nacional”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 15, maio. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 198.

estava faltando, e a nova seção atenderia a essa necessidade, era a coordenação desses trabalhos “a fim de que, reunidos numa só seção e orientados para um mesmo fim comum, pudessem eles servir eficientemente à causa da segurança nacional, que está no primeiro plano das nossas cogitações políticas”⁴⁸⁷. Ou seja, visava esclarecer a opinião pública e, ao mesmo tempo, oferecer oportunidade aos escritores das diferentes forças armadas para que, utilizando um veículo de larga difusão cultural, pudessem “ventilar questões que são objeto de estudos incessantes dos técnicos militares, mas que nem sempre têm meios de chegar ao conhecimento do grande público”⁴⁸⁸.

Almir de Andrade acrescentou ainda, citando o artigo inaugural da seção, escrito pelo general E. Leitão de Carvalho, Inspetor do 1º Grupo de Regiões Militares⁴⁸⁹, que era preciso levantar o ânimo e a moral do brasileiro, uma vez que a defesa do país não se faria apenas com armas, mas com o estímulo à disposição para enfrentar o inimigo e à coesão interna. Sendo assim, era preciso fortalecer o “espírito de luta” no povo, o que o diretor do periódico sintetizou com o uso da expressão *Cultura militar*. Portanto, o novo espaço aberto em *Cultura Política* contribuiria para formar uma mentalidade dedicada à defesa, já que os problemas da guerra precisavam ser de interesse de toda a população, seja civil ou militar. Enfim, obter a união dos diferentes setores da cultura nacional em torno do tema considerado o mais importante para o Brasil naquele momento era o objetivo esperado ao desenvolver uma seção especializada no aspecto militar⁴⁹⁰.

A saída de Lourival Fontes, em julho de 1942, a entrada apenas de militares na direção do DIP, sendo o primeiro deles o major Antônio José Coelho dos Reis, e a declaração de guerra, em agosto, intensificaram a intenção de conscientizar e de mobilizar os brasileiros para o conflito. Como reflexo, houve o aumento, a partir de setembro, do número de artigos escritos por membros das Forças Armadas e de seções voltadas a questões exclusivamente relativas à guerra em curso. Nesse momento, ocorreu, então, uma rotatividade muito grande no número de novas seções a cada edição⁴⁹¹. “Política militar e defesa nacional” durou de maio de 1942 a janeiro de

⁴⁸⁷ ANDRADE, Almir de. “As Classes armadas em ‘Cultura Política’”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 16, junho. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 8.

⁴⁸⁸ Idem. P. 9.

⁴⁸⁹ CARVALHO, E. Leitão de. “Trincheira da segurança nacional”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 15, maio. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 201 e 202.

⁴⁹⁰ O artigo completo de Almir de Andrade está situado da página 7 a 10.

⁴⁹¹ Angela de Castro Gomes, ao analisar essa segunda fase da revista, observou que entre setembro e novembro de 1942 a publicação apresentou um total de 24 novas seções, o que demonstra a intensidade e

1943⁴⁹², apresentando matérias sobre a guerra, a preparação do Brasil e a experiência histórica do país no envolvimento de conflitos externos no passado imperial. Ao final, disponibilizava-se uma relação dos livros com temática militar publicados no Brasil. A partir de fevereiro de 1943, foi introduzida uma seção intitulada apenas “Defesa nacional”, com os mesmos objetivos da anterior, editada ininterruptamente até junho de 1943. Após esse mês, apareceu mais duas vezes, em dezembro do mesmo ano e em janeiro de 1944. Depois disso, a temática da defesa deixou de possuir uma seção específica, embora, por sua importância, tenha passado a figurar em outras até o final da revista, como “O Estado Nacional, seu espírito e realizações”, “Brasil na Guerra”, “Política Militar”, “Obras do governo”, “O Brasil e a Guerra”, “Problemas militares” e “A Guerra”.

As mudanças ocorridas no contexto da participação do país na guerra não ficaram restritas à revista *Cultura Política*, expandindo-se para as demais publicações do DIP, principalmente após a substituição na direção-geral do órgão do major Coelho dos Reis pelo capitão Amilcar Dutra de Meneses, em julho de 1943⁴⁹³. Alterações significativas foram empregadas em sua administração a partir de 1944, sendo a principal delas a reformulação das produções a cargo do setor de divulgação⁴⁹⁴. Nesse processo, publicações então permanentes como *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, *Estudos e Conferências* e *Dos Jornais* foram encerradas, dando lugar a outras, como *Brasil-Reportagens*. Entre as novidades, três coleções de livros surgiram: “Coleção Brasil”, “Vultos. Datas. Realizações” e “O Brasil na Guerra”⁴⁹⁵.

Claramente, a entrada do país no conflito mundial e a alteração ou intensificação das questões de preocupação do governo, como a defesa nacional, motivaram a criação

a quantidade de mudanças em curso. Ver: GOMES, Angela de Castro. *História e historiadores*. 2ª ed. Rio de Janeiro: FGV, 1999. P. 130.

⁴⁹² Com exceção do número de novembro de 1942, Edição Especial Comemorativa do 5º. aniversário do Estado Nacional, que apresentou, por essa razão, novas seções específicas para essa edição. Ver: Revista *Cultura Política*, ano II, num. 21, 10 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1942.

⁴⁹³ Desde abril de 1942, Amilcar Dutra de Meneses exercia o cargo de diretor da Divisão de Rádio do DIP.

⁴⁹⁴ De acordo com o Decreto-Lei n°. 1.915, de 27 de dezembro de 1939, que instaurou o Departamento de Imprensa e Propaganda, o órgão foi organizado em cinco divisões específicas: de Divulgação, de Radiodifusão, de Cinema e Teatro, de Turismo e de Imprensa. Coube à Divisão de Divulgação a edição de uma farta quantidade de folhetos, cartazes, revistas e livros.

⁴⁹⁵ Ver: “Atividades do Departamento de Imprensa e Propaganda”. Revista *Cultura Política*, ano IV, num. 47, dezembro. Rio de Janeiro: DIP, 1944. P. 153 e 154; e “A nova orientação das publicações culturais do DIP. As três novas coleções que acabam de ser lançadas”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 26 de abril de 1944. P. 2.

dessas publicações⁴⁹⁶. Por exemplo, a análise do conteúdo dos oito livros produzidos na série “Vultos. Datas. Realizações”, voltados para a vida dos grandes vultos e para as realizações do governo, comprova uma intensificação feita pelo regime nos anos de 1942 a 1945 do culto aos heróis guerreiros ou militares, que teriam lutado em vários e diferentes períodos da história do país para defender o Brasil dos invasores. Dessa forma, dos sete livros com temática histórica lançados na série⁴⁹⁷, apesar de retratarem também um médico e sanitarista⁴⁹⁸, um jornalista e político⁴⁹⁹ e a história do Hino Nacional Brasileiro⁵⁰⁰, em quatro deles há uma clara ênfase na temática militar: *Os Holandeses no Maranhão*⁵⁰¹, *Matias de Albuquerque*⁵⁰², *Vida do General Manoel Luís Osório*⁵⁰³ e *Tiradentes*⁵⁰⁴.

Enfim, com todos esses exemplos pretende-se demonstrar como, principalmente de 1942 a 1945, “defesa” foi uma das palavras mais ouvidas nos pronunciamentos oficiais do presidente e de seus ministros e mais empregadas nas publicações do Departamento de Imprensa e Propaganda. Portanto, não fugindo à regra, é até previsível supor que em um livro publicado pelo DIP, em 1942, chamado *Os grandes problemas nacionais*, conste um capítulo sobre essa questão. Com o nome justamente de “A defesa nacional”, foi escrito pelo general V. Benício da Silva. Em sua opinião, esse seria o problema social mais transcendente e mais complexo do mundo e o maior do Brasil.

⁴⁹⁶ A revista *Cultura Política* explicou da seguinte maneira a mudança na perspectiva editorial até então seguida: “É que, passada a primeira fase de ação do DIP, com a consolidação da unidade nacional e a firmeza das instituições inauguradas em 1937, assuntos de que cuidavam aquelas publicações, outros e novos problemas surgiram, notadamente depois da entrada do Brasil na guerra, a reclamar uma cooperação mais ativa do aparelho encarregado de fazer a nossa propaganda”. Ver: “Atividades do Departamento de Imprensa e Propaganda”. Revista *Cultura Política*, ano IV, num. 47, dezembro. Rio de Janeiro: DIP, 1944. P. 153.

⁴⁹⁷ A seguinte obra apresentou uma realização do governo então vigente: SILVA, Moacir M. F. *Rodovia Getúlio Vargas*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DIP, 1944.

⁴⁹⁸ AUSTREGÉSILO, Antônio. *Oswaldo Cruz*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DIP, 1944.

⁴⁹⁹ SODRÉ, Hélio. *Quintino Bocaiúva*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DIP, 1944.

⁵⁰⁰ ALBUQUERQUE, Amarílio de. *A História do Hino Nacional Brasileiro*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DIP, 1944.

⁵⁰¹ MONTELLO, Josué. *Os Holandeses no Maranhão*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DIP, 1945.

⁵⁰² Matias de Albuquerque ficou conhecido como um dos heróis guerreiros que lutaram no período colonial contra a dominação holandesa. Ver: VIANA, Hélio. *Matias de Albuquerque*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DIP, 1944.

⁵⁰³ PINTO, Luiz. *Vida do General Manoel Luís Osório*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DNI, 1945.

⁵⁰⁴ A biografia destaca que, além de dentista, Joaquim José da Silva Xavier foi um militar, ao ocupar a patente de alferes. Ver: LOPES, Luciano. *Tiradentes*. Rio de Janeiro: DIP, 1944. Para uma análise dos objetivos, do conteúdo da série “Vultos. Datas. Realizações” e da preponderância de figuras militares na coleção, ver: FRAGA, André Barbosa. “‘Vultos. Datas. Realizações’: patriotismo em livros do DIP”. In: *Os heróis da pátria: política cultural e história do Brasil no governo Vargas*. Curitiba: Prismas, 2015. Pp. 209-250.

Nesse sentido, para ele, era preciso que toda a nação se mobilizasse, em operação que era tanto humana quanto material, econômica, industrial, científica, intelectual e moral⁵⁰⁵.

A guerra moderna e seus desdobramentos não apenas colocaram a defesa nacional na ordem do dia, mas também redefiniram a própria estrutura na qual ela estava assentada, principalmente pela grande novidade trazida: o uso intenso do avião como a arma mais significativa e desestabilizadora dos conflitos. O avanço rápido da Alemanha na ocupação dos territórios, conseguido principalmente devido a uma forte e organizada aviação militar, fez do aparelho aéreo o grande símbolo da modernidade e do progresso. Os resultados iniciais do conflito pareciam sugerir que a nação que não investisse nessa área estaria fadada ao fracasso. Dessa forma, objetivando fugir de tal diagnóstico, os integrantes do governo Vargas logo perceberam que o desenvolvimento da aviação, além de ser de vital necessidade para a unidade nacional, passava a servir como nunca aos propósitos da defesa. A peculiaridade brasileira de possuir uma extensão territorial de tamanho continental e de fazer fronteira com muitos países dificultava não apenas a integração do território, mas também a sua proteção⁵⁰⁶.

Com o avanço da guerra e a demonstração, já no primeiro ano do conflito, da importância fundamental do uso do avião como arma, a preocupação com a integridade e a soberania do Brasil, e com a necessidade do fortalecimento da navegação aérea do país, passou a estampar as publicações oficiais do governo a partir do segundo semestre de 1940. Por exemplo, artigo presente na revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, publicada em 30 de novembro, enalteceu as ações que começavam a ser implementadas em prol da aviação, ao permitirem a ligação entre o interior e a costa, a facilitação das operações comerciais entre as diferentes regiões e a garantia da defesa nacional, uma vez que o presidente “promoveu a constituição de um número

⁵⁰⁵ Ver: SILVA, V. Benício da. “A defesa nacional”. In: *Os grandes problemas nacionais*. Rio de Janeiro: DIP, 1942. Pp. 185-193.

⁵⁰⁶ Essa preocupação com a defesa das fronteiras para garantir a soberania foi estampada em alguns artigos presentes na revista *Cultura Política* antes mesmo da entrada do Brasil na guerra e depois, mostrando que o tema despertou interesse do governo durante todo o Estado Novo. Ver, por exemplo: TRAVASSOS, Mario. “Estrutura geo-militar do Brasil”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 9, 10 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 17-25; e VASCONCELOS, Júlia C. L. de. “As fronteiras do Brasil e os novos territórios”. Revista *Cultura Política*, ano IV, num. 44, setembro. Rio de Janeiro: DIP, 1944. Pp. 59-70.

considerável de pilotos capazes de manobrar os nossos aviões de guerra e de utilizar-se dos próprios aparelhos de transporte em qualquer emergência”⁵⁰⁷.

A importância da aviação na guerra, demonstrada principalmente pela Alemanha e pela Itália, fez dessa arma a grande responsável pela preponderância militar do Eixo no início do conflito. As notícias a respeito dessa centralidade do avião espalharam-se pelo mundo, gerando discussões e reflexões também entre os militares brasileiros. Inclusive, o DIP sediou em 12 de julho de 1940, no Palácio Tiradentes, uma conferência do major José Maria Leite de Vasconcellos, publicada dois meses depois na revista *Estudos e Conferências*. Intitulada “O papel da aviação na defesa nacional”, procurou fazer uma apreciação dos acontecimentos militares da Europa, mas, segundo informou, cumprindo rigorosa imparcialidade, sem demonstrar simpatia por qualquer dos grupos beligerantes, conforme obediência às ordens do governo brasileiro, de absoluta neutralidade naquele momento.

Na análise que fez do conflito mundial em curso, sua atenção recaiu sobre o que ele chamou de “o surpreendente e decisivo papel da aviação na Guerra moderna”. Embora se dissesse imparcial, a interpretação do autor sobre o desenrolar do combate e das batalhas claramente ignorou determinados dados históricos, exagerando a importância da Alemanha e diminuindo a dos países do grupo dos Aliados. Para ele, a França e a Inglaterra, pelo descuido e má orientação de suas políticas militares, mesmo tendo despesas suntuosas com material e equipamento bélico, não investiram consideravelmente na aviação, pagando o preço por essa escolha equivocada. Já a Alemanha, conclui, sem um investimento tão alto construiu a mais poderosa e moderna aviação do mundo, cujo largo emprego em massa, agindo em parceria com numerosas e eficientes tropas blindadas e motorizadas, deu-lhe, até aquele momento, a vitória em todos os setores. Assim, por erro de estratégia, a Inglaterra confiou demasiadamente apenas em sua poderosa esquadra. A França, por sua vez, levou dez anos construindo uma fortaleza na fronteira franco-germânica acreditando poder barrar o avanço alemão. No entanto, a Alemanha, com o uso da arma aérea, precisou apenas de trinta e cinco dias, depois de iniciar o ataque pela Bélgica, para tomar Paris, sem precisar atravessar um só milímetro da fortificação construída por tanto tempo e de custos consideráveis.

Em sua avaliação, provavelmente não teriam sido possíveis as fáceis vitórias alemães na Polônia (em 18 dias), na Noruega (em duas semanas), na Holanda (em 110

⁵⁰⁷ Ver: “O presidente e a aviação”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano I, n.º. 11, 30 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1940. P. 9. O artigo completo está situado nas páginas 8 e 9.

horas) e na Bélgica e na França (em pouco mais de um mês) se os Aliados dispusessem de mais alguns milhares de aviões modernos. Portanto, o major informou aos ouvintes de sua palestra que a guerra teria mostrado ao mundo o fato de a aviação agigantar-se na luta como o mais eficiente elemento de vitória, agindo com extrema rapidez e encurtando extraordinariamente as distâncias, dificilmente encontrando obstáculos e transpondo facilmente as mais poderosas linhas fortificadas. Combate no ar, em terra e no mar, pelejando contra todas as armas.

Dando continuidade à sua apresentação, passou a enumerar as significativas vantagens do avião, ao intervir ativa e decisivamente nas batalhas, como: faz com maior amplitude e eficiência as explorações e a segurança, arriscando e transmitindo informações sobre o inimigo, inclusive fotografando a posição dele; age como artilharia, amplia infinitamente o seu raio de ação, prolongando extraordinariamente o alcance do tiro; destrói pontes, vias de comunicações, estações ferroviárias, parques, armazéns, usinas e quartéis; bombardeia grandes depósitos de material, de combustíveis e de munições, além das fábricas que os produzem, reduzindo o potencial industrial e econômico do adversário. Além de tudo isso, o aparelho aéreo de guerra, mesmo abatido, caindo, ainda poderia causar danos consideráveis⁵⁰⁸. Até o combate mais eficiente ao avião é realizado com o próprio: para se defender do ataque de aviões de bombardeio, só eficientes aviões de caça. Por todo esse potencial, alertou o conferencista, quase todas as nações, das menos favorecidas às mais ricas, estão seriamente preocupadas com o aumento e o aperfeiçoamento de suas forças aéreas.

Concluindo o raciocínio, o major José Maria Leite de Vasconcellos fez uma defesa enfática do uso sistemático da aviação no Brasil, afirmando que o aparelho aéreo deveria ser incontestavelmente a arma do país, pelo preço, bem mais barato se comparado, por exemplo, ao de um couraçado ou ao de um cruzador, e, principalmente, pela economia de forças que ele representava, com o seu largo emprego e amplo raio de ação. O avião seria, portanto, o modelo ideal para o caso do Brasil, com seus milhões de quilômetros quadrados de superfície e milhares de quilômetros de fronteiras com países vizinhos. Não dispondo de meios para a obtenção de, ao mesmo tempo, uma esquadra e

⁵⁰⁸ Aurélio Linhares, capitão de corveta da Marinha de Guerra Nacional e comandante do contratorpedeiro *Rio Grande do Norte*, em artigo publicado na revista *Cultura Política*, acrescentou mais uma vantagem do avião, que compensaria a sua completa vulnerabilidade: a pequenez do alvo. Ou seja, o tamanho reduzido associado à sua incomparável mobilidade faziam do avião um alvo difícil de ser alvejado e abatido. Ver: LINHARES, Aurélio. “As forças navais em combate”. Revista *Cultura Política*, ano III, num. 25, março. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 41. O artigo completo vai da página 35 a 43.

um numeroso exército, a fim de guardar seu extenso litoral, poderia o país, com uma forte aviação, suprimir as possíveis deficiências das forças de terra e mar. Enfim, para ele, o advento do Brasil como grande nação estaria intimamente ligado ao do Brasil como grande potência aérea⁵⁰⁹.

As reflexões desse militar não foram uma exceção na época, ao contrário, discussões a respeito do melhor desenvolvimento aéreo do país já vinham sendo elaboradas por outros membros das Forças Armadas e também por civis, principalmente a partir de 1935. No entanto, foi apenas durante a Segunda Guerra Mundial, diante da necessidade de garantia da soberania nacional, que Getúlio Vargas aprovou a reorganização e unificação da aviação brasileira. Portanto, a preocupação com a questão da defesa nacional teve um peso significativo, embasando a decisão do chefe de Estado de criar o Ministério da Aeronáutica e a Força Aérea Brasileira em janeiro de 1941. Com esses mesmos argumentos, as produções literárias a cargo do DIP justificaram aos leitores a medida tomada pelo presidente. Por exemplo, a revista *Cultura Política* lançou, em 22 de agosto de 1943, uma edição extraordinária sobre o Brasil na Guerra. Nela, apresentou uma seção intitulada “As Forças Armadas do Brasil e a Guerra” para cada uma das instituições militares. Na dedicada à aviação, o artigo “A atuação da Força Aérea Brasileira na guerra” acabou justificando a criação do ministério presidido por Salgado Filho, ao fazer uma retrospectiva dos fatores que haviam levado ao rápido desenvolvimento da FAB.

Segundo o periódico, Getúlio Vargas justificou sua atitude dizendo que a tomou porque a aviação brasileira precisava ser dotada de eficiência e aparelhamento indispensáveis à segurança do país. A publicação acrescentou, ainda, que o primeiro titular do ministério, pouco depois de assumir o cargo, dizia que a nova Pasta vinha atender a um imperativo da defesa nacional⁵¹⁰. A revista esclareceu também que embora a necessidade de criação desse ministério, capaz de uniformemente ampliar e coordenar técnica e economicamente a aviação brasileira e estimular o seu desenvolvimento, “(...) se houvesse tornado evidente desde muito tempo (...), convém assinalar que foi a guerra o fator operante dessa perfeita amálgama das três aviações que possuíamos”⁵¹¹. Para

⁵⁰⁹ Ver: VASCONCELLOS, José Maria Leite de. “O papel da aviação na defesa nacional”. Revista *Estudos e Conferências*, n.º. 5, setembro. Rio de Janeiro: DIP, 1940. Pp. 43-59.

⁵¹⁰ Ver: “A atuação da Força Aérea Brasileira na guerra”. Revista *Cultura Política*, ano III, num. 31, 22 de agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1943. Edição Extraordinária O Brasil na Guerra. P. 213.

⁵¹¹ Idem.

concluir, a matéria fundamentou a decisão tomada pelo presidente naquele momento da seguinte forma:

Na desoladora luta, de que somos contemporâneos, a aviação entrou definitivamente em linha de conta como uma força que surpreendeu pela potência destruidora como também por ser força oponente e capaz de anular os ataques aéreos. Muitas das vitórias espetaculares, que estarreceram o mundo, ficaram devendo a essa arma todo ou grande parte do seu êxito. Com os ensinamentos que nos vinham de fora, era óbvio que o Brasil não podia continuar com a aviação dividida por três Ministérios, cada um cuidando de sua. A guerra foi o argumento decisivo. Não estávamos ainda empenhados nela. Entretanto, percebíamos claramente a necessidade de nos fortalecer com a arma mais ao alcance das nossas possibilidades. Não estávamos diretamente ameaçados, naquela ocasião. Mas a ameaça se aproximava cada vez mais do continente americano, porque a guerra se alastrava pela Europa e já penetrara a África, onde o hemisfério ocidental devia ter, no século da aviação, as linhas naturais de defesa. O Atlântico deixou de ser um obstáculo. Os grandes bombardeiros podiam transpô-lo em horas⁵¹².

Dos Jornais foi outra revista que também repercutiu as mudanças a respeito do controle do campo aeronáutico. A matéria intitulada “Enriquece-se a frota aérea brasileira” dá duas justificativas para a emergência da nova Pasta e para as atribuições associadas a ela. A primeira seria a necessidade do ritmo cada vez mais acentuado no desenvolvimento da aviação nacional e a segunda a importância excepcional que vinham assumindo as atividades aéreas em todo o mundo. Explicando com mais detalhes o que fundamentou essa decisão, acrescentou:

A extensa costa e a dilatada superfície do território brasileiro impunham que se cuidasse atentamente dos assuntos referentes à aviação, desde os seus começos, uma vez que as citadas condições fazem do Brasil um país que, hoje, tem sua evolução e defesa estreitamente vinculadas ao grau da aviação que possuir. Pode-se, mesmo, dizer que os nossos destinos estão fortemente ligados ao desenvolvimento das nossas asas, não somente para a intensidade das relações de paz, como relativamente às imposições da segurança nacional⁵¹³.

Como é possível notar, as diferentes publicações periódicas do DIP explicaram a criação do Ministério da Aeronáutica e da FAB pela chave da defesa. O potencial bélico disponível e a destruição causada pela guerra foram notícias do conflito mundial em curso que causaram um impacto significativo nas lideranças civis e militares do Estado Novo, levando-as a se preocuparem com a proteção não apenas do Brasil, mas também da América como um todo. A revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã* publicada

⁵¹² Idem. P. 214 e 215. O artigo completo vai da página 213 a 220.

⁵¹³ Ver: “Enriquece-se a frota aérea brasileira”. Revista *Dos Jornais*, ano I, n. 8, janeiro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 68 e 69.

em 28 de fevereiro de 1941, um pouco mais de um mês após a criação da Pasta assumida por Salgado Filho, produziu uma matéria para levar ao conhecimento de todos a opinião do general Angel M. Zuloaga, chefe das Forças Aéreas do Exército argentino, sobre a criação do novo ministério brasileiro, favorável à iniciativa de proteção, que, em sua opinião, possuía uma transcendência continental. Os técnicos do DIP responsáveis pela redação do texto acrescentaram ao final que o sentimento de fraternidade continental deveria imperar, “não sendo possíveis guerras entre as Repúblicas Sul-americanas, todos se armam no interesse da defesa comum, contra um inimigo indeterminado de outro hemisfério, inimigo que talvez jamais se aventure a assaltar-nos, mas que pode aparecer, inesperado”⁵¹⁴.

Dessa forma, sem dúvida, a unificação das forças aéreas nacionais em torno de um só ministério, concentrando nele todas as atividades de aviação do país, quer militares, quer civis, foi consequência, em grande medida, das preocupações com a defesa nacional. Indicam isso também as falas do ministro da Aeronáutica e do presidente da República no almoço de 8 de novembro de 1942, oferecido a Vargas por Salgado Filho, em nome da Força Aérea Brasileira, no salão de honra do hipódromo da Gávea, em homenagem aos cinco anos de fundação do Estado Novo. O detentor da Pasta da Aeronáutica, no discurso que proferiu na ocasião, com um balanço da atuação de seu ministério em quase dois anos de funcionamento, voltou a dar destaque a esse fator.

No momento em que o Brasil já se mobilizava para a guerra, na qual havia entrado três meses antes, Salgado Filho assinalou aquela que ainda era uma de suas principais preocupações: o cuidado com a segurança. Lembrou que por possuir um território de oito e meio milhões de quilômetros quadrados e um litoral de mais de três mil milhas a resguardar, o país precisava estar preparado, aparelhando as Forças Armadas⁵¹⁵. Em sua hora de se pronunciar, Vargas concordou e acrescentou que somente a navegação aérea poderia verdadeiramente “acudir com presteza e segurança ao reclamo urgente das nossas necessidades. Quando um avião de guerra varre o nosso litoral amplo, afunda e afugenta barcos inimigos (...) serve de maneira insubstituível ao

⁵¹⁴ Ver: “O chefe das Forças Aéreas argentinas e o ministério da Aeronáutica”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano II, nº. 14, 28 de fevereiro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 8. O artigo completo encontra-se nas páginas 7 e 8.

⁵¹⁵ Ver: *Comemorações do Estado Nacional (1937-1942): na voz das classes e na palavra do chefe*. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 16.

país (...)"⁵¹⁶. Ao final de sua exposição, o presidente propôs que todos reunidos para o almoço fizessem um brinde pela glória da aviação brasileira e pelo constante aperfeiçoamento dela como fator decisivo da defesa⁵¹⁷.

2.2.3 – Modernidade, progresso e civilização

A chegada de Getúlio Vargas à presidência da República, após o bem-sucedido movimento intitulado de Revolução de 1930, e a sua permanência no cargo por 15 anos provocaram alterações profundas nas estruturas políticas, sociais e econômicas do Brasil. No que diz respeito à economia, a agricultura foi perdendo seu papel hegemônico no país, com a implantação de um projeto de desenvolvimento baseado na atividade industrial, deixando o café de ser o único produto expressivo a ser exportado. Alguns dados são bem ilustrativos das transformações ocorridas em tão pouco tempo e, portanto, ajudam a compreendê-las. Na década de 1930, enquanto a produção agrícola alcançou um volume de crescimento na ordem de 20%, a produção industrial chegou a 125% de aumento. Nesse processo, o café, que representava 72% das exportações brasileiras em 1933, não ultrapassou a marca de 39% em 1939. Já em 1940, 70% dos estabelecimentos industriais do país haviam sido criados a partir do ano de 1930⁵¹⁸. Além disso, é importante salientar também que uma das grandes metas do Estado Novo foi o desenvolvimento da indústria de base, com a construção de empreendimentos estatais nos seguintes setores: siderurgia (Companhia Siderúrgica Nacional, em Volta Redonda), mineração (Companhia Vale do Rio Doce), mecânica pesada (Fábrica Nacional de Motores), química (Fábrica Nacional de Álcalis) e hidrelétrica (Companhia Hidrelétrica do Vale de São Francisco).

Nesse contexto de mudanças e inovações que marcaram as décadas de 1930 e 1940, claramente se pode constatar outra grande questão de preocupação do governo, a somar-se à unidade nacional e à defesa nacional: a formação de um Brasil novo e moderno, capaz de garantir o progresso econômico, político e social, galgando, como

⁵¹⁶ Idem. P. 17.

⁵¹⁷ Idem. P. 21.

⁵¹⁸ Para essas informações sobre as mudanças ocorridas na agricultura e na indústria no Brasil após a chegada de Vargas ao poder, ver: D'ARAÚJO, Maria Celina. *O Estado Novo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000. Pp. 40-45. Para um panorama geral e estatístico a respeito das transformações pelas quais a economia brasileira passou no período Vargas, ver também: SILVA, Salomão L. Quadros da. "A Era Vargas e a economia". In: D'ARAÚJO, Maria Celina (org.). *As instituições brasileiras da Era Vargas*. Rio de Janeiro: EdUERJ/Ed. FGV, 1999. Pp. 137-154.

consequência, o lugar privilegiado do país entre as nações mais civilizadas do mundo. Novamente, os integrantes do regime concluíram que tal fator, assim como já havia ocorrido aos demais, para ser bem trabalhado e desenvolvido de modo a obter resultados significativos, necessitava primordialmente da utilização da navegação aérea. Em suma, a modernização do Brasil seria levada a cabo principalmente pelo meio de transporte mais recente e moderno. Portanto, o avião, com sua rapidez e com o alcance de áreas antes consideradas quase intransponíveis, daria suporte e condições para que o progresso pudesse ocorrer da melhor maneira possível.

Nesse sentido, palavras-chave como “modernidade”, “progresso” e “civilização” foram intensamente repercutidas nas produções literárias do Departamento de Imprensa e Propaganda, demonstrando que o avião seria a ferramenta mais indicada e eficaz para efetivamente torná-las realidade. Esse meio de transporte, se bem desenvolvido, romperia com o atraso, a tradição, a estagnação do desenvolvimento e a incivilidade, que estavam, na avaliação do governo, em grande medida enraizados na trajetória cultural e econômica do Brasil. O próprio Correio Aéreo Militar (CAM), já apresentado como um dos grandes responsáveis por garantir a unidade do Brasil, agora também seria reconhecido ao conduzir “volumosa correspondência através dos sertões brasileiros”⁵¹⁹, prestando “magníficos serviços às populações que vivem afastadas dos grandes centros de civilização”⁵²⁰.

Com o objetivo de relacionar esses aspectos ao desenvolvimento da navegação aérea, o setor de divulgação do DIP incluiu no interior de suas diferentes revistas várias matérias de propósito e lógica semelhantes: um jornalista do órgão mostra, em longa viagem de avião pelo interior do país, tanto as mudanças pelas quais as regiões estavam passando graças às realizações do governo quanto as reações do povo desses lugares diante da aparição do avião e da chegada do poder público e da modernidade. Desse conjunto de reportagens, uma das principais, inclusive sobre a qual já se fez referência aqui, foi a série de três matérias intitulada “152 horas de voo através do Brasil”, escrita por Edmar Morel e publicada em três números distintos da revista *Cultura Política*. O autor deu destaque em seus textos às conversas que teve ao longo da viagem com os passageiros dos aviões utilizados e com os moradores das cidades visitadas, como um

⁵¹⁹ Ver: “A aviação desbravando os sertões nordestinos”. Revista *Reportagens*, n.º. 2. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Não numerado. A citação encontra-se na terceira e última página do artigo.

⁵²⁰ Idem.

pescador de Cabedelo, na Paraíba⁵²¹, e o proprietário de uma pequena fazenda no Rio Grande do Norte⁵²².

No entanto, a publicação que melhor apresentou as impressões do “povo humilde” às intervenções governamentais e às alterações causadas em suas vidas, possibilitadas principalmente pelo emprego sistemático da navegação aérea, foi a revista *Reportagens*. O periódico produziu várias matérias decorrentes da viagem de um de seus repórteres a bordo de um dos cinco aviões encarregados de conduzir autoridades e jornalistas na inauguração da nova linha da empresa Condor, subvencionada pelo governo federal, a qual fazia seu trajeto sobrevoando os sertões do Piauí e do Ceará e neles aterrissando. Claramente, os depoimentos selecionados a constar na versão final dos artigos aprovados para a impressão apresentavam um Brasil tradicional que começava a entrar em contato com o moderno e a ter sua vida transformada por ele.

Por exemplo, informou-se, no ponto intitulado “ouvindo os sertanejos”, que esses cinco aviões pousaram em São Benedito, localidade de Sobral a qual ainda não conhecia o trem. O repórter do DIP havia chegado a essa cidade em um dos aparelhos aéreos e, na feira, aproveitou para perguntar a uma sertaneja:

– Você já tinha visto avião?

– Tô cansada de vê avião, moço, mas nunca vi de magote...

Magote, expressão popular do Nordeste, quer dizer amontoado, grupo. E ela se referia à esquadrilha, que repousava em terras de São Benedito, à sombra das mangueiras. E o avião, que ela estava cansada de ver nos céus da Ibiapaba, era o aparelho do Correio Aéreo Militar⁵²³.

Portanto, o meio mais moderno de transporte, ao começar a ser empregado regularmente, tornava-se habitual aos olhos dos habitantes do interior do país, os quais já se acostumavam a ver os aviões do CAM e a ouvir os roncões dos motores deles, em suas rotas desbravando os sertões e ligando-os às principais cidades do país. O encontro entre a sertaneja e o repórter do DIP foi registrado pelo fotógrafo do órgão que acompanhava a excursão. A fotografia acabou publicada na revista, conforme a imagem reproduzida abaixo:

⁵²¹ Ver: MOREL, Edmar. “152 horas de voo através do Brasil I”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 9, 10 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 341.

⁵²² Ver: MOREL, Edmar. “152 horas de voo através do Brasil II”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 12, fevereiro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 191 e 192.

⁵²³ Ver: “A aviação desbravando os sertões nordestinos”. Revista *Reportagens*, n.º. 2. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Não numerado. A citação encontra-se na segunda página do artigo.



Fonte: “A aviação desbravando os sertões nordestinos”. Revista *Reportagens*, nº. 2. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Não numerado. A fotografia encontra-se na segunda página do artigo.

Obviamente, as ilustrações inseridas nessas matérias tinham um objetivo bem claro, o de tornar mais nítido aos leitores, pelo apelo visual, tanto esse encontro entre o tradicional e o moderno quanto a transição do primeiro para o segundo em nome do progresso. Uma imagem presente em outro artigo da mesma revista é bem representativa e sintomática desse uso, com o intuito de fortalecer o argumento contido nas reportagens. Em “A aviação como fator importante para a unidade nacional”, a fotografia, reproduzida abaixo, foi inserida na publicação, apresentando na legenda a seguinte descrição: “De gibão e chapéu de couro o vaqueiro que ainda não conhece o trem, ao lado do redator do DIP, no alto sertão nordestino, posa à frente do avião”⁵²⁴.

⁵²⁴ A escolha dessa foto para estampar também, com outras, a capa desse número da revista revela ter sido considerada pelo editor da publicação bem ilustrativa do conjunto de ideias e representações que se procurava transmitir.



Fonte: “A aviação como fator importante para a unidade nacional”. Revista *Reportagens*, n.º. 2. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Não numerado. A fotografia encontra-se na primeira página do artigo.

O encontro retratado na foto ocorreu no Ceará, depois de o avião, em que o funcionário do DIP estava, sair de Saboeiro e chegar a Campos Salles. A revista destacou ainda os momentos que antecederam ao registro fotográfico, quando os vaqueiros se aproximaram resabiados do aparelho aéreo, e o diálogo que teriam travado diante do episódio:

Quando o “Pirajá” baixou em Campos Salles, no Ceará, os sertanejos cercaram a máquina e, cheios de curiosidade, apalparam as asas do avião. Um deles, montado a cavalo, perguntou:

– Compadre, você se atrevia a montar neste bicho?

– Compadre, coragem eu tenho. Difícil é botar o bridão...

Episódios como este eram comuns. Durante meio século, aquela gente viveu à margem da civilização. E só era lembrada às vésperas das eleições, quando o seu voto era necessário aos chefes políticos.

Hoje, o Estado Novo lhe deu assistência. As crianças frequentam a escola pública e a sua cidade recebe o avião. Como meio de transporte ideal numa região por demais montanhosa⁵²⁵.

⁵²⁵ Ver: “A aviação como fator importante para a unidade nacional”. Revista *Reportagens*, n.º. 2. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Não numerado. A citação encontra-se na segunda página do artigo.

Essas matérias sobre viagens de avião ao interior do Brasil preocuparam-se em descrever a impressão dos moradores das regiões visitadas não apenas sobre as mudanças alcançadas pelo uso sistemático da navegação aérea, mas também em relação às obras empreendidas pelo regime com o intuito de modernizar tais localidades. Por exemplo, o jornalista do DIP, ao redigir o seu artigo para a revista *Reportagens*, descreveu o episódio em que saindo de Fortaleza às 7 horas, a bordo de um hidroavião, atingiu em pouco tempo Sobral, cidade na qual o aparelho aéreo pôde descer com absoluta segurança no açude “General Sampaio”. Nesse momento, o autor da matéria fez questão de destacar que o açude era uma das realizações do Estado Novo e que os seus 322.200.000 metros cúbicos de água haviam livrado a região do flagelo da seca⁵²⁶.

Informação semelhante apareceu em outro artigo da mesma revista, em cujo título já se pode antever a intenção de promover as realizações do regime: “Espetáculo de ressurreição no nordeste”. A matéria iniciou-se justamente com a foto do açude “General Sampaio”, abaixo da qual uma legenda informava que o sistema de irrigação dele levou fertilidade ao solo cearense. Focando no exemplo do Ceará, a reportagem relatou as alterações significativas que estavam sendo processadas na região. Enquanto no passado legiões de homens formavam bandos de flagelados, fugindo dos horrores das secas, no Estado Novo eles passaram a trabalhar na colheita da oiticica, considerada a nova fonte de riqueza nacional. Apesar de árvore nativa do Nordeste e, portanto, conhecida pelos sertanejos, ignorava-se o valor industrial dos seus frutos, de cujas sementes é possível extrair o óleo⁵²⁷.

Portanto, Vargas teria incentivado a produção industrial desse produto, colocando-a sobre a proteção do Estado Novo e estimulando a criação de milhares de empregos. Em 1941, o Ceará apresentava uma produção anual de 40 milhões de quilos

⁵²⁶ Ver: “A aviação desbravando os sertões nordestinos”. Revista *Reportagens*, n.º. 2. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Não numerado. A citação encontra-se na primeira página do artigo. Combater as secas já aparecia na plataforma de campanha de Getúlio Vargas, então candidato da Aliança Liberal à Presidência da República, nas eleições de 1930. Quando alcançou o poder, no mesmo ano, o chefe de Estado passou a tomar medidas em torno dessa questão. As ações empreendidas nessa direção foram descritas pelo engenheiro Luiz Vieira em capítulo do livro *Os grandes problemas nacionais*. Os esforços foram voltados aos oito estados da União que apresentavam regiões semiáridas do Nordeste brasileiro: Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Bahia e Sergipe. Segundo o autor: “Até 1930, haviam sido construídos, no Nordeste, 91 açudes públicos, com capacidade total de acumulação de 620 milhões de metros cúbicos. A partir de 1931, foram concluídos 29 açudes, acumulando um total de 1.256 milhões. Assim, na capacidade de acumulação global de 1.876 milhões, de que dispõe, no momento, o Nordeste, em seus açudes públicos, 68% correspondem à contribuição posterior à Revolução de 1930”. Ver: VIEIRA, Luiz. “As obras contra as secas e a Revolução de 1930”. In: *Os grandes problemas nacionais*. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 321. O artigo completo está situado da página 313 a 328.

⁵²⁷ Ver: “Espetáculo de ressurreição no nordeste”. Revista *Reportagens*, n.º. 2. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Não numerado. As informações encontram-se na primeira página do artigo.

de semente, processada em 14 fábricas. Os investimentos do governo teriam feito crescer a produção em todos os setores da vida econômica do Ceará, com destaque para os seguintes produtos de maior saída: algodão em pluma, cera de carnaúba, óleo de oiticica, torta de algodão⁵²⁸, peles de cabra e peles de carneiro, exportados principalmente para Estados Unidos, Inglaterra, Portugal e França. O artigo aproveitou ainda para comunicar sobre a construção de um porto em Fortaleza, na capital cearense, prometido por todos os governos da República e até então nunca realizado, concluindo que, graças a ele, a exportação cresceria enormemente e o estado seria um dos grandes centros comerciais do país⁵²⁹.

Ainda na *Reportagens*, em matéria distinta, destacaram-se as transformações pelas quais o Piauí teria passado após a chegada de Vargas ao poder. Até 1930 era extremamente deficitário o transporte nesse estado. Péssimas estradas carroçáveis faziam com que o caminhão atravessasse com dificuldade as cidades da zona sul. Muitas vezes somente a balsa era capaz de acessar determinadas regiões, ao deslizar pelas águas barrentas do Parnaíba. Tudo isso impedia o desenvolvimento da região e refletia, inclusive, na baixa arrecadação de impostos estaduais. Com a implantação do Estado Novo, alegava a matéria, o quadro se reverteu, e o progresso se fez sentir em todos os setores da vida administrativa do Piauí. E a grande responsável pela mudança foi a criação das linhas de navegação aérea que passaram a cortar o estado em todas as direções, nas quais os aviões do Correio Aéreo Militar e das empresas Condor e Panair cumpririam suas rotas, pousando nos campos de aviação já presentes em quase todos os municípios⁵³⁰.

Na série “152 horas de voo através do Brasil”, também apareceram referências detalhadas às iniciativas do governo, inclusive algumas daquelas já retratadas nas matérias da revista *Reportagens*. De novidade, o leitor ficou sabendo, por exemplo, que Campo Grande, após a assistência dispensada pelo governo federal, estava transformada em uma das melhores cidades do Oeste, com bons hotéis, boas estradas e diversões públicas⁵³¹. Em Cuiabá, Mato Grosso, uma surpresa para o repórter do DIP, ao sentir que tudo ali havia sido “sacudido pelo sopro da revolução de 1930”, destacando as

⁵²⁸ Subproduto do algodão.

⁵²⁹ “Espetáculo de ressurreição no nordeste”. Revista *Reportagens*, n.º. 2. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Não numerado. Segunda e terceira páginas do artigo.

⁵³⁰ Ver: “A aviação como fator importante para a unidade nacional”. Revista *Reportagens*, n.º. 2. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Não numerado. As informações encontram-se na primeira página do artigo.

⁵³¹ Ver: MOREL, Edmar. “152 horas de voo através do Brasil III”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 13, março. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 257.

obras da administração do presidente Vargas que teriam transformado a cidade: as construções novas, as estradas cortando florestas imensas, os campos de aviação, as linhas aéreas, as explorações de minas e a estrada de ferro internacional Corumbá-Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia⁵³². Da mesma forma, segundo a descrição de Edmar Morel, a visita que fez ao Recife reservou-lhe outra grata surpresa. O local onde existia há anos miseráveis mocambos espalhados por todos os lados deu lugar a centenas de casas de telha e tijolo. O jornalista concluiu a descrição da mudança com o seguinte esclarecimento ao leitor: “Hoje, o Governo, numa missão de saúde e alegria, está arrasando os mocambos do Recife. Aquele povo tinha o direito de viver como gente. O Estado Novo está realizando em Pernambuco uma grande obra social e sobretudo humana”⁵³³.

A análise do conteúdo presente nas publicações oficiais do regime permitiu concluir que um dos principais interesses sociais do Estado Novo em levar a civilização do litoral para o interior foi o de garantir assistência sanitária e educativa a todos os integrantes da nação. O desafio coube principalmente ao Ministério da Educação e Saúde e a Gustavo Capanema, detentor da Pasta durante toda a ditadura⁵³⁴. Alguns trabalhos acadêmicos que estudaram o tema da educação ou o da saúde no primeiro governo Vargas confirmaram o desejo do ministério comandado por Capanema de não medir esforços para alcançar a interiorização das forças civilizadoras, levando os serviços educacionais e médico-sanitários a áreas periféricas e promovendo, nesse processo, a ocupação racional do país.

Por exemplo, Cristina M. Oliveira Fonseca, ao acompanhar a montagem da política social de saúde pública no Brasil durante o primeiro governo Vargas, mostra que a partir de 1937, com a implantação da Reforma Capanema, as ações nessa área passaram a estar ancoradas na preocupação de os serviços de saúde marcarem presença em todo o território nacional. Portanto, o seguinte direcionamento vigorou durante o Estado Novo: partir das capitais para investir no interior, montando uma rede bem articulada de assistência nos municípios e fortalecendo o elo entre a União e os estados

⁵³² Idem. P. 259.

⁵³³ Ver: MOREL, Edmar. “152 horas de voo através do Brasil I”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 9, 10 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 340.

⁵³⁴ O Ministério da Educação e Saúde, assim como o do Trabalho, Indústria e Comércio, foi criado em 1930, tornando-se uma das primeiras medidas empregadas por Getúlio assim que tomou posse como presidente. Quatro ministros ocuparam tal cargo durante o primeiro governo Vargas: Francisco Campos (1930-1932), Belisário Penna (interino – de setembro a dezembro de 1931), Washington Pires (1932-1934) e Gustavo Capanema (1934-1945).

da federação⁵³⁵. Nesse processo, o Brasil contou com a participação de instituições e de técnicos dos Estados Unidos, que ajudaram a estruturar os serviços de atuação na saúde pública na área rural e no interior do país⁵³⁶.

No que diz respeito à educação, direcionamento semelhante foi dispensado ao tema, com o empenho do ministério Capanema de buscar a efetiva implementação de um sistema educacional para todo o Brasil, valendo-se de um projeto de padronização do ensino, de forma a centralizar e uniformizar as atividades escolares de todos os estados em torno dos mesmos programas e materiais didáticos⁵³⁷. Além disso, houve uma tentativa de ampliação da escola primária nas capitais e nas cidades do interior, principalmente visando a reduzir o analfabetismo⁵³⁸.

Sendo assim, na tentativa de cumprir essa meta de assegurar a presença do poder público no interior do Brasil, o governo novamente contou com a ajuda da navegação aérea. Tal estratégia foi retratada com interesse pelas publicações do Departamento de Imprensa e Propaganda. Por exemplo, no que diz respeito à saúde, aparecem estampadas nas páginas das produções literárias do órgão informações de que medicamentos eram enviados de avião, finalmente chegando às localidades do interior. É o caso de uma das matérias da revista *Reportagens*, na qual o jornalista do DIP descreveu que viu no avião que o transportava de Saboeiro para Campos Salles, no Ceará, “quatro caixas de remédio, medicamentos enviados pela Saúde Pública às crianças sertanejas”⁵³⁹, alcançando o destino em menos de 40 minutos, enquanto em caminhão seriam precisas 36 horas. Ainda contribuindo para essa reflexão, é pertinente recordar o capítulo “A prodigiosa aventura do capitão Arnaldo”, já descrito

⁵³⁵ Ver: FONSECA, Cristina M. Oliveira. *Saúde no Governo Vargas (1930-1945): dualidade institucional de um bem público*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2007. Principalmente o quarto capítulo: “Longe do asfalto e do ar-condicionado: a construção e implementação de um modelo de saúde pública nacional (1937-1945)”. Pp. 171-255.

⁵³⁶ Para uma análise dessa contribuição dos norte-americanos, ver: CAMPOS, André Luiz Vieira de. *Políticas internacionais de saúde na Era Vargas: o Serviço Especial de Saúde Pública, 1942-1960*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2006. Para informações gerais sobre a saúde no primeiro governo Vargas, ver também: HOCHMAN, Gilberto; FONSECA, Cristina M. Oliveira. “O que há de novo? Políticas de saúde pública e previdência, 1937-45”. In: PANDOLFI, Dulce (org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999. Pp. 73-93.

⁵³⁷ Ver: BOMENY, Helena. “Três decretos e um ministério: a propósito da educação no Estado Novo”. In: PANDOLFI, Dulce (org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999. Pp. 137-166.

⁵³⁸ Para informações sobre o ensino primário e as campanhas de alfabetização durante o governo Vargas, ver o ponto “O ensino primário e a formação dos seus professores”, do seguinte capítulo de livro: NUNES, Clarice. “As políticas públicas de educação de Gustavo Capanema no governo Vargas”. In: BOMENY, Helena (org.). *Constelação Capanema: intelectuais e políticas*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, Bragança Paulista (SP): Ed. Universidade de São Francisco, 2001. Pp. 103-125.

⁵³⁹ Ver: “A aviação como fator importante para a unidade nacional”. Revista *Reportagens*, n.º. 2. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Não numerado. A citação encontra-se na segunda página do artigo.

anteriormente, presente no livro *O Brasil tem asas*, produzido pelo governo e voltado às crianças. O espaço reservado a contar a história das peripécias que um aviador do Correio Aéreo Nacional fez ao correr contra o tempo para entregar vacinas antitíficas ao Serviço Sanitário do Pará mostra bem o interesse do Estado Novo em se valer do transporte aéreo com o intuito de levar assistência sanitária aos necessitados⁵⁴⁰.

Da mesma maneira, os materiais impressos pelo setor de divulgação do órgão de propaganda apontaram a contribuição direta ou indireta das transformações causadas pelo uso contínuo e generalizado da navegação aérea para a disseminação da educação escolar. Ou seja, a introdução cotidiana da circulação do avião em determinadas cidades proporcionava alterações significativas nas esferas sociais e econômicas. Em decorrência disso, ao viajar por várias localidades do nordeste brasileiro, com o mais moderno meio de locomoção, o jornalista do DIP fez questão de ressaltar, em um de seus artigos, as mudanças pelas quais Campos Salles, no Ceará, vinha passando. Segundo ele, essas alterações proporcionadas pelo Estado Novo trouxeram a modernidade à população que vivia à margem da civilização, com a cidade recebendo o avião como o transporte ideal em uma região montanhosa e as crianças passando a frequentar a escola pública⁵⁴¹. Mudanças também sentidas no Recife, conforme apontado na matéria “152 horas de voo através do Brasil”. Conversando com um pescador da cidade de Cabedelo, este explicou ao repórter do DIP a diferença que via na vida de sua família com a chegada de Vargas ao poder: “– Moço, eu nunca tive escola. Mas os meus três filhos já sabem ler e escrever. Os meus bichinhos já estão bem adiantados...”⁵⁴².

Enfim, claramente um dos *modi operandi* adotados pelo Estado Novo para alcançar a modernidade, o progresso e a civilização do país ancorava-se na utilização ampla e sistemática da navegação aérea. O plano do governo consistiu primeiramente em desenvolver as aviações civil, comercial e militar, e em ser capaz de criar aeroclubes, linhas regulares de transporte aéreo e pistas de aterrissagem, multiplicando os já existentes no território nacional, de forma a “colocar no mapa” determinadas localidades. Em seguida, tornou-se mais fácil disponibilizar serviços públicos

⁵⁴⁰ Ver: GRIECO, Donatelo. “A prodigiosa aventura do capitão Arnaldo”. In: *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 19-24.

⁵⁴¹ Ver: “A aviação como fator importante para a unidade nacional”. Revista *Reportagens*, n.º. 2. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Não numerado. As informações encontram-se na segunda página do artigo.

⁵⁴² Ver: MOREL, Edmar. “152 horas de voo através do Brasil I”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 9, 10 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 341.

indispensáveis ao desenvolvimento social e econômico das regiões. Então, conforme indicado nas publicações do DIP, a chegada do avião era muito aguardada pelos moradores de municípios mais afastados das capitais. Por exemplo, São Benedito, no Ceará, ganhou uma linha da Condor, subvencionada pelo governo federal. Um boletim afixado em local público convidou o povo para assistir à solenidade de inauguração dela, que alcançaria um percurso de mais de 1.200 quilômetros. Na circular, explicou-se à população que, a partir daquele momento, estariam entrando em uma nova era, na qual, acompanhando o ritmo da vida moderna, os são-beneditenses não poderiam “fugir aos anseios de progresso que invade o espírito humano neste século de tantas realizações”⁵⁴³.

O livro *O Brasil tem asas* também trabalhou essa questão, no capítulo “Os pássaros de prata pousam em Pindorama”, ao retratar a expectativa de uma cidade hipotética brasileira cujo sonho de muito tempo seria o de entrar na relação das localidades que possuíam campo de pouso para aviões e que finalmente alcançaria tal intento. Concedida a autorização pelo Departamento de Aeronáutica Civil, o município teria seu campo aberto e “a passagem de uma linha regular de transportes aéreos por Pindorama daria nova vida à cidade, pois permitiria o trânsito de correspondência para outros núcleos mais importantes, facilitando transações, viagens, negócios de toda a ordem”⁵⁴⁴. De uma reunião na farmácia da localidade, nasceu o Aeroclube de Pindorama, sob a presidência do prefeito. O governo federal enviou a ele um avião já usado pelos pilotos militares, mas ainda em bom estado de conservação. Portanto, útil à instrução de seus associados. A cidade em peso se preparou para a chegada do aparelho doado, e, no feriado do dia 7 de setembro, dez mil pessoas se aglomeraram no aeroporto a ser inaugurado. Ao meio-dia, a Garça Branca de Pindorama, como foi batizado, aterrissou em meio à emoção geral e aos acordes do Hino Nacional. Ao final do capítulo, Donatelo Grieco fez questão de acrescentar que, após o episódio, Pindorama cresceu como nunca, rumo ao progresso, ao receber aviões de correio e de transporte⁵⁴⁵.

Retornando ao teor dos discursos pronunciados durante o famoso almoço promovido por Salgado Filho no Jockey Clube, no dia 8 de novembro de 1942, em

⁵⁴³ Ver: “A aviação desbravando os sertões nordestinos”. Revista *Reportagens*, nº 2. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Não numerado. A citação encontra-se na terceira e última página do artigo.

⁵⁴⁴ Ver: GRIECO, Donatelo. “Os pássaros de prata pousam em Pindorama”. In: *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 33.

⁵⁴⁵ O capítulo completo está situado da página 33 a 36.

homenagem aos cinco anos de implantação da ditadura do Estado Novo, iniciada em 10 de novembro de 1937, a questão da modernidade também ganhou destaque na fala de Vargas. Tendo a cerimônia servido, entre outras funções, como uma espécie de balanço dos resultados pretendidos e alcançados após quase dois anos da criação do Ministério da Aeronáutica, ela tornou-se claramente reveladora das intenções do presidente e do ministro ao empreenderem esforços consideráveis no desenvolvimento da navegação aérea. Assim como o chefe de Estado fez questão de introduzir aspectos caros ao regime, como a integração da nação e a defesa do território, em sua exposição das razões que o levaram a eleger a aviação enquanto questão central e estratégica para a sua administração, o mesmo ocorreu com o fator progresso. No final de seus apontamentos, Getúlio pediu aos convidados militares e civis, já sentados à mesa para a refeição, que levantassem as taças pela glória da aviação brasileira, pelo seu constante aperfeiçoamento como elemento decisivo do progresso do país⁵⁴⁶.

Talvez, a revista *Dos Jornais e do Rádio*, ao reproduzir artigo publicado originalmente no jornal *O Dia*, de São Paulo, tenha sido uma das publicações oficiais que melhor procuraram explicar ao povo a relação direta estabelecida pelo Estado Novo entre a navegação aérea e a modernidade:

De fato, o que se não pode negar, a aviação é, atualmente, uma realidade concreta e insofismável. O seu desenvolvimento acelerou a marcha da civilização em todos os recantos da terra – modernizando seus costumes e ampliando suas possibilidades econômicas.

Nosso país, por exemplo, pelo que se pode observar, fora de qualquer dúvida, tem encontrado na aviação a sua melhor amiga, cujo progresso é considerável... em todos os aspectos e em todos os setores.

(...)

De modo algum, ninguém poderá contestar o valor absoluto do avião. Ele, pelos reconhecidos benefícios que é capaz de prestar à humanidade, não deixa um ponto vulnerável sequer onde possa ser combatido – pelo contrário, sua influência na vida de uma nação é capital. As longínquas regiões do Brasil, onde a civilização ainda não chegou as grandes distâncias que somariam milhares de quilômetros jamais poderiam ser vencidas com espetacular facilidade e economia de tempo, se não fôra o auxílio desse importante pássaro mecânico que é, por sem dúvida, o expoente máximo da civilização e da prosperidade⁵⁴⁷.

Para concluir, as ações descritas até aqui devem ser compreendidas como partes integrantes de um projeto civilizador mais abrangente, desenvolvido pelo Estado Novo,

⁵⁴⁶ Ver: *Comemorações do Estado Nacional (1937-1942): na voz das classes e na palavra do chefe*. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 21.

⁵⁴⁷ Ver: ALVARES, Geraldo Teixeira. “A aviação no futuro do Brasil”. Revista *Dos Jornais e do Rádio* (*Dos Jornais*, ano III, n.º. 28) e (*Do Rádio*, ano I, n.º. 2), outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 76 e 77. O artigo completo está situado da página 76 a 78.

cuja maior expressão se deu na campanha denominada “Marcha para o Oeste”. Dado o caráter complexo dela, torna-se difícil resumi-la de forma unívoca, uma vez que envolveu um conjunto de ações sociais, políticas e econômicas distintas. No entanto, pode-se dizer, em linhas gerais, que foi um movimento de estímulo e incentivo à conquista, à ocupação e à colonização de territórios do interior brasileiro, notadamente os das regiões Norte (com especial atenção para a Amazônia) e Centro-Oeste, visando à integração espacial deles com o litoral⁵⁴⁸.

As principais motivações dessa campanha estavam ligadas à tentativa de se reverter o intenso êxodo rural que ocasionava o rápido e desordenado crescimento populacional dos centros urbanos. Dessa forma, a medida buscava a permanência do trabalhador no campo, por um lado desestimulando os que pensavam em migrar para as cidades e, por outro, incentivando as populações pobres que já se encontravam nelas a se deslocarem para as regiões Norte e Centro-Oeste⁵⁴⁹. Conforme advertido na seção “Fatores da conquista do ‘hinterland’”, presente na matéria “Panorama da atividade governamental”, da revista *Cultura Política*, o Brasil era um dos países do mundo que mais necessitavam aumentar a densidade demográfica. O governo, diante de tal diagnóstico, contribuiu para a expansão dela, incentivando a natalidade naquelas regiões, localidades nas quais o baixo índice de nascimento aparecia como um obstáculo quase intransponível ao progresso⁵⁵⁰.

Além disso, evidentemente, essa política de interiorização, difundida pelo governo Vargas, possuía também um caráter fortemente econômico. A partir da iniciativa do poder público, essas regiões passavam a ser vistas como um novo “Eldorado”. Explorar os recursos naturais, as riquezas da terra, minerais (ouro, prata, ferro, cobre, níquel, cobalto e pedras brilhantes) e vegetais (látex e gêneros

⁵⁴⁸ As informações presentes aqui, a respeito das justificativas políticas e econômicas da “Marcha para o Oeste”, foram reunidas principalmente pela leitura dos seguintes trabalhos: PRADO, Adonia Antunes. *Os conceitos de homem e de educação no período do Estado Novo (1937-1942)*. Tese de doutorado em Educação. Rio de Janeiro: UFRJ, 1995; e CARVALHO, Péricles Melo. “A concretização da ‘Marcha para o Oeste’”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 8, outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 13-22.

⁵⁴⁹ Um dos melhores exemplos dessa tentativa de transferência de populações mais pobres do Brasil para regiões pouco povoadas foi a criação do Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA), em 1942. No contexto da Segunda Guerra, coube a esse órgão a missão de estimular a migração de nordestinos para a exploração de recursos naturais estratégicos na Amazônia, tendo a maioria deles se deslocado aos seringais. Para essas e outras informações sobre o SEMTA, ver: MIRANDA, Gabriela Alves. *Doutores da Batalha da Borracha: os médicos do Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA) e o recrutamento de trabalhadores para os seringais em tempo de guerra (1942-1943)*. Dissertação de Mestrado em História das Ciências e da Saúde. Rio de Janeiro: Casa de Oswaldo Cruz – FIOCRUZ, 2013.

⁵⁵⁰ Ver: “Panorama da atividade governamental”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 5, julho. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 216.

alimentícios⁵⁵¹), passava a ser entendido como essencial para garantir a prosperidade da nação. E, para alcançar tal objetivo, foi preciso criar a estrutura necessária para garantir a ocupação e a permanência das zonas anteriormente despovoadas ou semi-povoadas. O ponto “Saneamento da Amazônia”, presente na matéria “Panorama da atividade governamental”, da revista *Cultura Política* de agosto de 1941, apresentou algumas iniciativas do governo nesse sentido: “saneamento, transporte, proteção social ao trabalhador, educação do mesmo para melhor rendimento de sua atividade, disseminação da pequena propriedade pelo sistema de núcleos agrícolas”⁵⁵².

O primeiro anúncio dessa cruzada rumo ao Oeste foi feito pelo presidente pouco tempo depois da instauração da ditadura do Estado Novo, durante a saudação de fim de ano ao povo, pronunciada no Palácio Guanabara. Na ocasião, Vargas, tendo suas palavras transmitidas pelo rádio a todo o território nacional, à meia-noite do dia 31 de dezembro de 1937, apresentou os planos do regime recém-fundado para aquelas regiões, enaltecendo-as enquanto locais de grande importância histórica e econômica que, em um passado de glórias, haviam sido desbravadas pelos bandeirantes e, portanto, guardavam a mais pura essência da identidade nacional. Seguindo em seu discurso, conclamou a todos para se dirigirem até elas em uma espécie de bandeirantismo moderno, rumo à conquista definitiva das terras e à sua integração ao país, acrescentando em tom enfático que:

A civilização brasileira, mercê dos fatores geográficos, estendeu-se no sentido da longitude, ocupando o vasto litoral, onde se localizaram os centros principais de atividade, riqueza e vida. Mais do que uma simples imagem, é uma realidade urgente e necessária galgar a montanha, transpor os planaltos e expandir-nos no sentido das latitudes. (...).

O verdadeiro sentido de brasilidade é a marcha para o Oeste. No século XVIII, de lá jorrou a caudal de ouro que transbordou na Europa e fez da América o continente das cobiças e tentativas aventureiras. E lá teremos de ir buscar: – dos vales férteis e vastos, o produto das culturas variadas e fartas; das entranhas da terra, o metal com que forjar os instrumentos da nossa defesa e do nosso progresso industrial⁵⁵³.

Em 10 de outubro de 1940, o presidente fez, em Manaus, outro pronunciamento sobre o tema, no banquete que lhe ofereceram a Interventoria Federal do Amazonas e as

⁵⁵¹ O projeto ambicionava, inclusive, transformar o Amazonas no “celeiro do mundo”, conforme discutido por Azevedo Lima, Chefe de Distrito Médico Pedagógico, da Secretaria Geral de Educação e Cultura da Prefeitura do Distrito Federal: LIMA, Azevedo. “O saneamento do Amazonas”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 3, maio. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 98-111.

⁵⁵² Ver: “Panorama da atividade governamental”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 6, agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 227.

⁵⁵³ VARGAS, Getúlio. “No limiar do ano de 1938”. In: *A nova política do Brasil*. Volume V (O Estado Novo: 10 de novembro de 1937 a 25 de julho de 1938). Rio de Janeiro: José Olympio, 1938. P. 124. O discurso completo vai da página 121 a 128.

classes empresariais desse estado. Intitulado *Discurso do Rio Amazonas*, Vargas aproveitou a oportunidade para mais uma vez apresentar as novas diretrizes de sua administração no que se refere ao povoamento e à exploração de lugares antes considerados impróprios à civilização. Destacou a necessidade de que de regiões com excesso demográfico viessem os contingentes humanos dos quais carecia a Amazônia para que a agricultura e a indústria extrativa, de escasso aproveitamento, transformassem-se em exploração racional e a região, enfim, tornasse-se apta a crescer e a prosperar:

É tempo de cuidarmos, com sentido permanente, do povoamento amazônico. Nos aspectos atuais o seu quadro ainda é o da dispersão. (...). O nomadismo do seringueiro e a instabilidade econômica dos povoadores ribeirinhos devem dar lugar a núcleos de cultura agrária, onde o colono nacional, recebendo gratuitamente a terra, desbravada, saneada e loteada, se fixe e estabeleça a família com saúde e conforto. (...). Nada nos deterá nesta arrancada que é, no século vinte, a mais alta tarefa do homem civilizado: – conquistar e dominar os vales das grandes torrentes equatoriais, transformando a sua força cega e a sua fertilidade extraordinária em energia disciplinada. O Amazonas, sob o impulso fecundo da nossa vontade e do nosso trabalho, deixará de ser, afinal, um simples capítulo da história da terra, e, equiparado aos grandes rios, tornar-se-á um capítulo da história da civilização⁵⁵⁴.

Esses dois discursos de Vargas podem ser considerados os mais importantes documentos oficiais difundidos sobre a “Marcha para o Oeste”, tornando-se referências, e o conteúdo presente neles serviram de base para a generalização de um imaginário de conquista e incorporação dos “espaços vazios” do interior ou do sertão do Brasil. Não à toa, foram, ao longo do Estado Novo, constantemente reproduzidos no todo ou em parte, bem como indicados, interpretados e discutidos, em várias produções impressas, oficiais ou não. Por exemplo, o DNP elaborou um livreto com a fala do presidente na virada do ano de 1937 para o de 1938 e o distribuiu à população⁵⁵⁵. Já o *Discurso do Rio Amazonas*, além de editado pelo DIP, teve seu conteúdo completo inserido em um dos números da revista *Cultura Política*⁵⁵⁶, ganhando, ainda, publicações de outras editoras⁵⁵⁷. Para ser exato, das produções literárias do Departamento de Imprensa e

⁵⁵⁴ Ver, por exemplo, a versão publicada pelo Departamento de Imprensa e Propaganda: *Discurso do Rio Amazonas*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. O panfleto possui quatro páginas não numeradas, e a citação encontra-se nas duas últimas.

⁵⁵⁵ Ver: VARGAS, Getúlio. *Discurso de 1º de Janeiro de 1938*. Rio de Janeiro: DNP, 1938.

⁵⁵⁶ A inserção integral da fala de Vargas na publicação de outubro de 1941 foi feita com o intuito de lembrar os leitores da preparação da Amazônia para a comemoração do primeiro aniversário desse discurso. Segundo informado, as celebrações se estenderiam a todo o Brasil. Ver: “O ‘Discurso do Rio Amazonas’”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 8, outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 227-230.

⁵⁵⁷ Em 1943, o interventor do Pará, coronel Joaquim de Magalhães Cardoso Barata, patrocinou a publicação do discurso, vertendo-o também para o latim (*Oratio Fluminis Amazonas*), inglês (*Speech of the River Amazon*), francês (*Discours du Fleuve Amazonas*) e espanhol (*El Discurso del Rio Amazonas*).

Propaganda, referências a essas duas principais mensagens de incentivo à “Marcha para o Oeste” aparecem principalmente em *Dos Jornais* e na *Cultura Política*⁵⁵⁸.

Assim que iniciou, em 1938, a “Marcha para o Oeste”, o governo incumbiu imediatamente à aviação papel central nessa política. A própria Exposição Nacional do Estado Novo, organizada no mesmo ano, fez questão de destacar a aeronáutica como um fator fundamental a essa ação de civilização, chamando atenção do público visitante para a importância da aviação na política de exploração das regiões Norte e Centro-Oeste, estando destinada a ser “um elemento decisivo no esforço que terá de ser desenvolvido para a realização dessa penetração, que constitui incontestavelmente um dos problemas de maior relevância e de maior importância para os destinos da nacionalidade”⁵⁵⁹. Endossando o coro, uma das matérias presentes em revista *Cultura Política* de 1941 fez afirmação semelhante, ao depositar o sucesso da iniciativa no progresso aéreo do Brasil, tornando-o complemento indispensável a uma série de medidas administrativas, como essa⁵⁶⁰.

Ou seja, quanto mais desenvolvido esse setor, mais expressivos seriam os resultados alcançados pela campanha de desbravamento, de modo que, para os planos do governo, ambos não poderiam ser pensados dissociados⁵⁶¹. Um dos melhores

Ver: *Discurso do Rio Amazonas: pronunciado pelo Exmo. Sr. Dr. Getúlio Dornelles Vargas, digno Presidente da República, em 10 de outubro de 1940*. Belém/PA: Oficinas Gráficas do Instituto Lauro Sodré (Escola Profissional do Estado), 1943. Por sua vez, o Instituto de Ciência Política organizou, em 1944, uma sessão comemorativa do 4º ano de aniversário do *Discurso do Rio Amazonas*, com uma palestra de Rui Mario de Medeiros. Nela, ele apresentou um balanço dos avanços ocorridos na região nos períodos subsequentes à fala de Vargas. A palestra acabou publicada em edição que inseriu também o *Discurso do Rio Amazonas*. Ver: MEDEIROS, Rui Mario de. *Discurso do Rio Amazonas (“Promessas e realizações”)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.

⁵⁵⁸ Do discurso inaugural, proferido na virada do ano de 1937 para o de 1938, a revista *Cultura Política* destacou e repercutiu principalmente a frase “o verdadeiro sentido de brasilidade é a marcha para o Oeste”. Ver o seguinte artigo do Secretário do DEIP de Goiás: BITTENCOURT, José. “O Presidente Getúlio Vargas e o caminho do ocidente”. Revista *Cultura Política*, ano III, num. 27, maio. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 34. O artigo completo vai da página 32 a 35. Já o *Discurso do Rio Amazonas* e os reflexos decorrentes das transformações ocasionadas a partir dele foram constantemente retratados nas publicações oficiais, revelando a importância estratégica do tema para o Estado Novo. Como exemplos, é possível citar os números 9, 25 e 50 da revista *Cultura Política* e o número 4 da revista *Dos Jornais*.

⁵⁵⁹ Ver: *Exposição Nacional do Estado Novo*. Rio de Janeiro: DNP, 1939. P. 17.

⁵⁶⁰ Ver: “Panorama da atividade governamental”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 1, março. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 209 e 210.

⁵⁶¹ Havia uma característica que tornava o uso da navegação aérea ideal para transportar as riquezas extraídas das regiões mais afastadas do litoral: o custo reduzido, comparado ao de outros meios de transporte. Por exemplo, um artigo da revista *Cultura Política* destacou que o transporte da borracha na zona do Madeira-Mamoré feito com o uso do avião era um terço mais barato do que o realizado por estrada de ferro. Portanto, a matéria defendeu que o crédito para o desenvolvimento ou construção de estradas de ferro em regiões como a de Goiás deveria ser aplicada em subvenções de linhas aéreas e campos de aviação. Com essa ação, o avanço seria mais rápido, ao aumentar a frota de aviões de transporte e de cargas, deixando o investimento em outras vias para depois. Ver: “O vale do Xingú”.

exemplos de que essa conexão passou, inclusive, a ser naturalizada foi uma das músicas escolhidas para serem entoadas durante a inauguração de um monumento em homenagem a Santos Dumont, erigido em 1942, na cidade do Rio de Janeiro. Em sequência a *Santos Dumont (A conquista do ar)* e ao *Canto do avião brasileiro*, foi executada a *Marcha para Oeste*, cantada em coro por alunos de diferentes instituições educacionais, como os do Externato do Colégio Pedro II. O programa oficial do evento, distribuído aos presentes, esclareceu a relação da canção com a solenidade, ao informar que ela “ressalta a grandeza do sertão brasileiro, desbravada hoje pelas asas inquietas dos nossos aviadores”⁵⁶². Abaixo a letra dessa música:

I

Vem seguir tua bandeira
O futuro nos espera
Com todo o tesouro
Que tem nossa terra
Que é bem brasileira
Marcha para Oeste
Se quiseres conhecer
Esta terra grandiosa
Por quem nós devemos
Acima de tudo
Lutar e morrer

II

Estás vendo aquela enorme cordilheira
Muito além da Mantiqueira
É Brasil
Estás vendo aquele ninho de gigantes
Esses campos verdejantes
É Brasil
Tem o ouro, tem petróleo
Carbonatos, diamantes
E tem rios caudalosos
E cascatas deslumbrantes
Tem o ferro, tem cristal
Tem madeira, tem carvão
E tudo isso é teu
Bandeirante do sertão⁵⁶³.

Revista *Cultura Política*, ano III, num. 29, julho. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 176. O artigo completo está localizado da página 173 a 178.

⁵⁶² *Inauguração do Monumento a Santos-Dumont*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1942. Programa distribuído no dia 23 de outubro de 1942. Um exemplar encontra-se em: Arquivo do IHGB/Fundo Roberto Macedo. Classificação: 198.4.6.n.6.

⁵⁶³ *Idem*. A *Marcha para o Oeste*, letra de J. Sá Roris e música de Vicente Paiva, ganhou um arranjo de Heitor Villa-Lobos. Villa-Lobos inseriu-a no segundo volume de seu livro sobre canto coral adotado oficialmente nas escolas brasileiras. Ver: VILLA-LOBOS, Heitor. *Canto orfeônico: marchas, canções, cantos: cívicos, marciais, folclóricos e artísticos para formação consciente da apreciação do bom gosto na música brasileira*. São Paulo/Rio de Janeiro: Irmãos Vitale, 1951. 2º volume. A música em questão encontra-se na página 49 e 50.

A “Marcha para o Oeste” objetivou também modificar a imagem de “sertão bravo” e de lugar de barbárie, daí a integração com os povos indígenas. Os nativos, muitas vezes vistos como elementos perigosos, deveriam ser “pacificados” e incorporados ao projeto, servindo de aliados na ocupação do interior do Brasil. Essa campanha do governo encontrou em Cândido Mariano da Silva Rondon, primeiro diretor do Serviço de Proteção ao Índio (SPI), estabelecido em 1910, um importante colaborador. Vargas o nomeou diretor do Conselho Nacional de Proteção aos Índios (CNPI), órgão criado em 1939 para promover a conscientização pública sobre a cultura indígena e a política estatal⁵⁶⁴.

O coronel Vicente de Paulo Vasconcellos, em artigo presente em livro do DIP, procurou elencar as ações que a seu ver representavam avanços do governo Vargas em prol da questão indígena: manutenção das leis existentes de proteção aos ameríndios e promulgação de novas; aumento da verba destinada ao SPI; criação do CNPI, tendo como presidente Cândido Rondon; resposta rápida a processos envolvendo a posse de terras de índios invadidas; apuração imediata de crimes dos quais índios foram vítimas, que até certo tempo ficavam impunes; e as atitudes do presidente, nunca demonstradas por outro chefe de Estado, indo visitar tribos em seus “habitats”, tratando os selvícolas com paternal carinho⁵⁶⁵. Essa estratégia de atribuir a Getúlio uma preocupação pessoal com os destinos das tribos indígenas e de divulgar o fato de ele ter sido o primeiro presidente da história do Brasil a viajar pelo interior do país para conhecer *in loco* a realidade ali presente foi sistematicamente empregada pelo DIP em suas diversas publicações⁵⁶⁶.

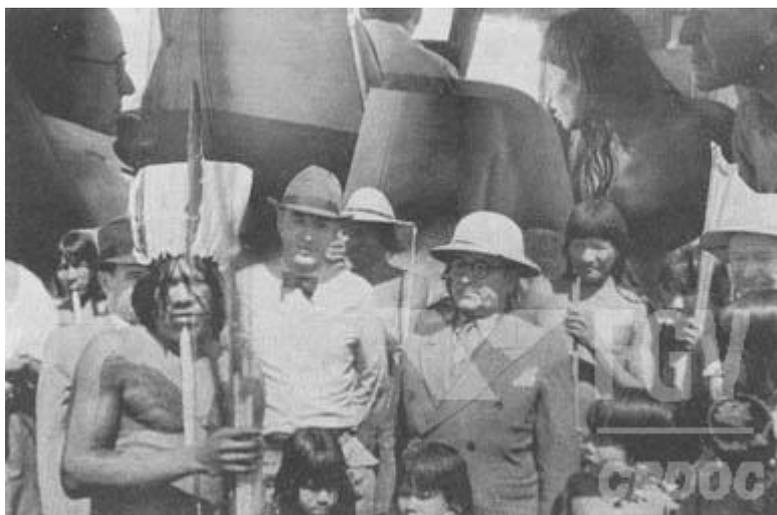
No que diz respeito ao último item indicado por Vicente de Paulo Vasconcellos como um dos avanços da administração do Estado Novo, o cartão-postal abaixo, produzido em 1940 pelo DIP, retrata exatamente um desses contatos do presidente com

⁵⁶⁴ Para essas informações sobre Cândido Rondon e o CNPI, VER: GARFIELD, Seth. “As raízes de uma planta que hoje é o Brasil: os índios e o Estado-Nação na era Vargas”. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 20, nº 39, 2000. Pp. 13-36. Em 3 de setembro de 1940, Rondon proferiu uma conferência no Palácio Tiradentes, a convite do DIP. Intitulada “Rumo ao Oeste”, a palestra alcançou bastante repercussão. Nela, ele elogiou o inestimável papel do Estado para a integração indígena e enalteceu a contribuição dos índios para a história brasileira, bem como abordou a epopeia das bandeiras e descreveu o difícil trabalho da comissão de engenheiros militares que levou as linhas telegráficas aos rincões mais remotos do Brasil. Ver: “Rumo ao Oeste”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, terça-feira, 03 de setembro de 1940. P. 5.

⁵⁶⁵ Ver: VASCONCELLOS, Vicente de Paulo. “O índio”. In: *Os grandes problemas nacionais*. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 251 e 252. O artigo completo está situado da página 245 a 257.

⁵⁶⁶ O seguinte artigo publicado na revista *Dos Jornais* é um bom exemplo disso: “A grande força”. *Revista Dos Jornais*, ano I, n. 4, setembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 68 e 69.

os nativos, possível pelo uso sistemático do avião. A imagem foi criada a partir da integração de duas fotografias distintas, tiradas durante a viagem que o presidente fez a Goiás, formando uma única composição. Na parte inferior, é possível observar Getúlio e Nero Moura, seu piloto particular, posando ao lado de um grupo de ameríndios da tribo dos Karajá. Já na parte superior, Vargas e o piloto estão acomodados no interior do avião e recebem a visita do cacique, que olha admirado o aparelho aéreo⁵⁶⁷.



Fonte: Arquivo Getúlio Vargas, GV foto 091/8. FGV/CPDOC.

No entanto, o melhor exemplo dessa busca pela aproximação e integração com os índios, do uso do avião para esse fim e da construção de Getúlio como bandeirante foi empregado pela revista *Rumo ao Oeste*, mais uma das produções literárias do Departamento de Imprensa e Propaganda. A publicação mostra uma viagem de Vargas ao estado de Goiás, realizada em agosto de 1940. Não por acaso, o destino escolhido foi Goiânia, capital que contava com apenas cinco anos de idade e, portanto, incorporou-se simbolicamente aos esforços de ocupação⁵⁶⁸. Com o intuito de retratar o presidente como um agente civilizador do sertão, o conteúdo acaba centrado na visita que o chefe

⁵⁶⁷ No verso do postal, foi inserida a seguinte mensagem: A MARCHA PARA O OESTE. “– Confinados, antes, ao litoral de um vasto território, vemos abrir-se, agora, à exploração sistemática, um *hinterland* dos mais férteis e prósperos, apenas desbravado”. GETÚLIO VARGAS. (grifos no original). Embora o cartão não traga essas informações sobre o contexto de produção das fotos (localidade e o nome da tribo), foi possível sabê-las porque na revista *Rumo ao Oeste*, analisada a seguir, há uma fotografia que retrata esse mesmo momento, mas tirada de um outro ângulo.

⁵⁶⁸ Além da revista, o DIP inseriu informações e imagens a respeito dessa viagem no Cine jornal Brasileiro número 133, de 1940: “A MARCHA PARA OESTE – O Presidente Getúlio Vargas chega a Goiânia, iniciando uma excursão pelas regiões em que o Brasil guarda, ainda, sua selva primitiva”. Ver: GALVÃO, M. R. (Coord.). *Cine Jornal Brasileiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1938-1946*. São Paulo: Fundação Cinemateca Brasileira, 1982. P. 11.

de Estado fez a uma aldeia indígena da tribo dos Karajá, localizada na Ilha do Bananal⁵⁶⁹.

É interessante observar como na revista é dado destaque ao fato de que só havia sido possível esse contato pelo empenho dos próprios nativos em criar as condições necessárias a ele. Afinal, coube aos membros da tribo prepararem, durante vários dias, munidos em punho de enxada, facão e pá, o campo de aterrissagem onde pousou o aparelho do presidente. O esforço indígena permitiu, ainda, que Conceição do Araguaia pudesse ser visitada semanalmente por aviões do Correio Aéreo Nacional, demonstrando o papel decisivo atribuído aos índios de zelo pela ocupação do interior, facilitado pelo meio de transporte mais moderno. Considerada exemplar pelo governo, essa ação corporificava perfeitamente o espírito da campanha de desbravamento lançada. Inclusive, o episódio se revelou tão marcante que foi lembrado anos depois e utilizado durante a Exposição de Aeronáutica, de 1944, como propaganda das modificações profundas proporcionadas pelo Estado Novo no setor aéreo⁵⁷⁰.

Rica em fotos, *Rumo ao Oeste* apresenta o cotidiano da tribo, suas danças, artesanatos, o resultado de uma pescaria no rio Araguaia e um espetáculo de luta livre. Getúlio aparece na maioria delas, para quem esses hábitos e costumes estavam sendo apresentados. Além de imagens do presidente se embrenhando no meio da selva e almoçando nela, conversando com os nativos e cavalgando e navegando pela ilha, destaca-se a troca de presentes com os selvícolas, na qual o chefe de Estado recebeu arcos e flechas e ofereceu a eles vinho e utensílios que poderiam servir no trabalho da lavoura. Tais ações reforçavam e fortaleciam a sua imagem de desbravador e a intenção de aumentar a produção agrícola na região⁵⁷¹. Abaixo, a foto do registro da entrega de facões e machados:

⁵⁶⁹ Ver: Revista *Rumo ao Oeste*. Rio de Janeiro: DIP, 1940?

⁵⁷⁰ Nesse evento, um mostruário foi montado para homenagear a tribo Karajá, por sua inestimável colaboração à aviação. Nele, o público ficou sabendo que os nativos tiveram essa iniciativa sob a direção de Frei Pedro, auxiliados pelas freiras do convento da Conceição do Araguaia. Posteriormente, as autoridades da Aeronáutica civil estiveram no local examinando a obra, considerada em condições de servir ao tráfego aéreo. Na exposição, o local destinado a contar essa história foi preenchido com fotografias dos índios em pleno trabalho de construção da pista de pouso e com objetos de uso do grupo nativo, como cestas, adornos e flechas. Ver: “Inaugurada a Exposição de Aeronáutica”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 15 de novembro de 1944. P. 6.

⁵⁷¹ Nesse sentido, na última página da revista, um ponto chamado “A marcha para o Oeste” informa aos leitores que, conversando com o Interventor Pedro Ludovico, Vargas comunicava “que iria mandar, dentro em breve, um funcionário do Ministério da Agricultura a fim de entender-se com o interventor goiano. Mandaria o material necessário para o cultivo do solo. Queria dividir a terra da região em lotes e entregá-los aos índios e aos caboclos ali radicados, que passariam a ser proprietários das áreas cultivadas. Prenderia, assim, o homem ao solo. E, com o Posto de Proteção aos Índios, que seria restabelecido –



Fonte: Revista *Rumo ao Oeste*. Rio de Janeiro: DIP, 1940? Não numerado.

É revelador observar que a primeira e a última fotos inseridas em *Rumo ao Oeste* estão relacionadas à aviação, demonstrando como a própria narrativa imagética e textual da revista destaca a importância desse meio de transporte para que a presença do presidente na região e todas as ações decorrentes dela pudessem ser viabilizadas. A primeira imagem retrata o desembarque de Vargas no aeródromo de Goiânia, sendo recebido pelo interventor Pedro Ludovico.

como de fato foi – os índios receberiam instrução que lhes serviria de muito, dando-lhes o sentido da previsão e fazendo-os compreender a necessidade do trabalho”. Revista *Rumo ao Oeste*. Rio de Janeiro: DIP, 1940? Não numerado.



Fonte: Revista *Rumo ao Oeste*. Rio de Janeiro: DIP, 1940? Não numerado.

Já a última foto é rica em significados simbólicos. Retrata o passeio de avião sobre as cabeceiras do rio Xingu oferecido pelo presidente ao cacique dos Karajá, Ataúl. Avaliada pela publicação como uma arriscada aventura, o objetivo era sobrevoar o território dos Chavantes, considerados selvagens. Logo que avistou a aldeia, Ataúl ficou temeroso, por tratar-se de uma tribo inimiga, que às vezes surpreendia violentamente os Karajá, matando, depredando e roubando as mulheres deles. Na foto, a montagem de uma justaposição entre a imagem do cacique na porta do avião e a imagem ao fundo de um aparelho aéreo sobrevoando o rio Xingu dá a ideia da aeronave como um portal de ligação entre um país moderno e um país em vias de transformação.



Fonte: Revista *Rumo ao Oeste*. Rio de Janeiro: DIP, 1940? Não numerado.

Nesse sentido, o trecho de um artigo da revista *Cultura Política* resumiu bem as vantagens oferecidas ao Brasil pelo avião, segundo o entendimento do governo:

No Brasil, regiões inóspitas acham-se abandonadas ao estado primitivo, sem o amparo da civilização e sem os recursos da ciência, por não possuírem as necessárias vias de comunicação. É sob o aspecto das comunicações fáceis, rápidas e seguras, que a aviação oferece vantagens excepcionais no Brasil.

Em menos de dez anos, as linhas em tráfego aéreo regular têm-se estendido extraordinariamente, podendo ser calculadas em mais de 60 mil quilômetros, ao passo que, em quatro séculos, apenas foram lançados cerca de duzentos mil quilômetros de rodovias.

Hoje, nos recônditos sertões do nosso país, onde jamais penetrou a civilização, já se faz ouvir a voz do progresso, pássaros de aço vencendo enormes distâncias, despertando os brasileiros das selvas para o trabalho, para cooperarem com seus irmãos do litoral no engrandecimento da Pátria⁵⁷².

Portanto, ao longo do Estado Novo, o governo não mediu esforços para criar um consenso em torno da ideia de que o caminho mais seguro e capaz de levar o Brasil a se desenvolver passava pela transformação do país em uma potência aérea. Nesse sentido, o avião foi visto como uma peça-chave na superação de determinados obstáculos encontrados pelo regime no transcurso da implantação de seu projeto político, social e

⁵⁷² Ver: MOREL, Edmar. “152 horas de voo através do Brasil III”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 13, março. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 258.

econômico. De que forma garantir a unidade de uma nação localizada em um território de dimensões continentais? Como defendê-la de constantes ameaças estrangeiras e garantir sua soberania? De que maneira fazê-la moderna, ligando o interior ao litoral? O investimento na navegação aérea tornou-se a resposta a esses problemas. Nesse processo, o fortalecimento do campo aeronáutico teve por intenção também obter o mesmo efeito no Estado Novo e em seu maior representante, o próprio presidente, cuja imagem de “amigo da aviação” ajudou a apresentá-lo como um “ser superior” e o governante mais indicado e competente para administrar o país.

3º CAPÍTULO

POR UMA INVENÇÃO DAS TRADIÇÕES AERONÁUTICAS BRASILEIRAS: SANTOS DUMONT E OS PIONEIROS DO AR

A aviação é uma predestinação
histórica dos brasileiros

Getúlio Vargas

A iniciativa do governo Vargas para generalizar a compreensão e o interesse da população pelo desenvolvimento da navegação aérea, o que ficou conhecido na época como uma mentalidade aeronáutica, estava ancorada na tríade passado, presente e futuro. Dessas três dimensões utilizadas pelo regime, a forma como ele desenvolveu as duas últimas já foi apresentada anteriormente⁵⁷³. Nas páginas seguintes, serão analisados os chamados “usos políticos do passado”⁵⁷⁴, demonstrando de que maneira o Estado Novo inventou uma tradição da navegação aérea. Em consonância com esse objetivo, a frase que constitui a epígrafe acima, extraída de discursos do presidente e reproduzida em várias publicações do DIP⁵⁷⁵, dá bem a tônica do tipo de formulação teórica que estava sendo construído pelo Estado Nacional. A história ocupou um lugar central no discurso estadonovista, que passou a procurar nela, principalmente a partir de 1940, personagens brasileiros que de alguma maneira teriam contribuído para o desenvolvimento da aviação mundial.

Nesse processo, o Estado Novo foi buscar no passado precursores da aviação que comprovassem, por terem nascido no país, a existência de uma herança vocacional ao voo⁵⁷⁶. Em várias celebrações, eles foram diretamente lembrados e homenageados. Na principal delas, a “Semana da Asa”, houve, por exemplo, em 24 de outubro de 1941,

⁵⁷³ Ver 1º e 2º capítulos.

⁵⁷⁴ HARTOG, François; REVEL, Jacques (org.). *Les usages politiques du passé*. Paris: Éditions de L'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2001.

⁵⁷⁵ Por exemplo: GRIECO, Donatelo. *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 3; RODRIGUES, Lisias A. *Brasil aeronáutico*. Rio de Janeiro: DIP, 1944. P. 7; e *Comemorações do Estado Nacional (1937-1942): na voz das classes e na palavra do chefe*. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 20.

⁵⁷⁶ Uma matéria publicada em *O Jornal*, do Distrito Federal, e reproduzida em revista do DIP fez referência a essa tendência vocacional do brasileiro. Ver: “A semana da asa”. Revista *Dos Jornais e do Rádio (Dos Jornais)*, ano III, nº. 28) e (*Do Rádio*, ano I, nº. 2), outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 79. O artigo completo está localizado nas páginas 79 e 80.

no Palácio Tiradentes, sede do Departamento de Imprensa e Propaganda, uma “Sessão cívica em memória dos pioneiros da aviação no Brasil”⁵⁷⁷. Por sua vez, na “Semana da Asa” de 1942, o centro cívico da prefeitura do Rio de Janeiro organizou, em 23 de outubro, uma solenidade com palestras, cantos patrióticos e, finalmente, uma exposição de trabalhos abrangendo os seguintes temas: “a) Primórdios da Aviação. b) Os pioneiros da Aviação no Brasil. c) A aeronáutica na atualidade. d) Incremento da Aviação no Estado Nacional. e) Exaltação do aviador brasileiro”⁵⁷⁸.

Mapeando essas figuras precursoras, foram selecionadas principalmente quatro, que se destacaram ao longo da história, marcando presença no Brasil colônia, no Império ou na República. Essa escolha proposital por vultos que iam do período colonial até a contemporaneidade era parte integrante da invenção das tradições⁵⁷⁹ aeronáuticas que estava sendo desenvolvida e que, baseada na máxima “a aviação é uma predestinação histórica dos brasileiros”, tantas vezes repetida por Vargas em seus discursos, queria demonstrar que certos valores e habilidades, como a propensão ao voo, historicamente acompanhavam o país e o povo, já fazendo parte de sua identidade. Nessa elaboração, demarcou-se uma continuidade histórica, apresentada por uma linha evolutiva que continha os personagens Bartolomeu Lourenço de Gusmão (1685-1724), Júlio Cesar Ribeiro de Souza (1843-1887), Augusto Severo (1864-1902) e Alberto Santos Dumont (1873-1932).

O principal nome escolhido pelo governo para ajudá-lo na tarefa de divulgar informações sobre os quatro pioneiros e de legitimar a importância deles foi o do tenente-coronel-aviador Lisias Augusto Rodrigues, que na década de 1940 ocupava o cargo de Chefe da Divisão do Pessoal do Ministério da Aeronáutica. Apresentado pela revista *Cultura Política* n.º. 4 como “figura de prestígio na Aviação Militar Brasileira” e “conhecedor profundo dos problemas da aeronáutica”⁵⁸⁰, era membro do Instituto

⁵⁷⁷ “Conferências do mês de outubro, no DIP”. Revista *Dos Jornais*, ano I, n.º. 6, novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. A informação está no verso da segunda capa da publicação. Em alguns números, o DIP utilizou esse espaço para divulgar as conferências que seriam realizadas em determinados meses no Palácio Tiradentes.

⁵⁷⁸ Tal solenidade encerrou os festejos, marcados também por uma parte preparatória, ocorrida dos dias 19 ao 22, que contou com pesquisas, leituras, redações, decorações de trabalhos e com a organização de uma coletânea de recortes de jornais e revistas que continham assuntos aeronáuticos, de preferência focalizando o Brasil. Ver: Jornal *O Jornal*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 16 de outubro de 1942. P. 3.

⁵⁷⁹ HOBSBAWN, Eric & RANGER, Terence (org.). *A invenção das tradições*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2008.

⁵⁸⁰ Tal descrição foi apresentada no primeiro artigo, de muitos, que publicou na revista. Ver: RODRIGUES, Lisias A. “Organização da Força Aérea Nacional”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 4, junho. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 11-19. Outras contribuições do autor a essa publicação foram: “Organização da Força Aérea brasileira”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 9, 10 de novembro. Rio de

Geográfico e Histórico Militar e do Instituto Histórico e Geográfico do Pará. Escritor e historiador, publicou vários livros abordando aspectos históricos sobre o desenvolvimento da aviação no Brasil⁵⁸¹. Além da *Cultura Política*, foi frequente a seleção de textos desse autor para estamparem outras produções literárias do DIP. Por exemplo, em número da revista *Dos Jornais*, reproduziu-se um artigo publicado em 17 de novembro de 1941 no jornal *A República*, do estado do Rio Grande do Norte, no qual o autor desenvolveu reflexões a respeito da tradição aeronáutica que ajudou a moldar, ao criar relações entre o passado, o presente e o futuro⁵⁸².

No entanto, apesar dessas outras obras, a publicação do DIP de autoria de Lisias A. Rodrigues mais importante para divulgar e tornar conhecidos da população detalhes sobre a vida e os feitos daqueles que eram considerados os pioneiros do ar foi o livro *Brasil aeronáutico*, lançado em 1944⁵⁸³. Por meio de biografias concisas, aprendia-se que Bartolomeu de Gusmão nasceu em Santos, São Paulo, em dezembro de 1685. Fez os primeiros estudos na escola que os jesuítas mantinham em sua cidade natal. Concluiu a educação cursando o secundário no Seminário de Belém, na Bahia, ordenando-se clérigo. Dedicado ao estudo das ciências físicas e matemáticas, inventou uma bomba hidráulica, rodas de pás adaptáveis às embarcações e o que lhe deu maior notoriedade:

Janeiro: DIP, 1941. Pp. 37-41; e “Pré-história aeronáutica sul-americana”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 12, fevereiro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. Pp. 43-47.

⁵⁸¹ Alguns exemplos de publicações do autor com essa temática são: *Gaviões de penacho: a luta aérea na Guerra Paulista de 1932*. São Paulo: Tipografia Rossolillo, 1934; *História da conquista do ar*. Rio de Janeiro: Marques Araújo e Cia. Ltda., 1937; e *Brasileiros pioneiros do ar*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1944. No livro *História da conquista do ar*, o autor já remontava o desenvolvimento da navegação aérea brasileira em capítulos que abordavam o papel fulcral de Bartolomeu de Gusmão, Júlio Cesar Ribeiro de Souza, Augusto Severo e Santos Dumont. Para uma avaliação crítica do livro, feita na época do lançamento, ver: “A ‘História da conquista do ar’”. Jornal *Correio Paulistano*, São Paulo, domingo, 02 de maio de 1937. P. 5. Essa publicação foi incluída, inclusive, em uma relação de obras militares citadas em coluna da revista *Cultura Política*. Ver: REIS, Antonio Simões dos. “Bibliografia militar do Brasil”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 15, maio. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 233. O artigo completo está situado da página 229 a 234.

⁵⁸² Para Lisias A. Rodrigues, o impulso que Getúlio Vargas havia dado à aviação do país e à criação de uma mentalidade aeronáutica despertou intenso entusiasmo na juventude, deixando “na alma dos jovens um sulco profundo, levando-os de corpo e alma para as fileiras da arma do azul, não pela responsabilidade que sobre eles pesa de serem os herdeiros e continuadores dos esforços de antepassados de glórias universais, como Bartolomeu de Gusmão, Alberto Santos Dumont, Júlio Cesar Ribeiro de Souza e Augusto Severo de Albuquerque maranhão; não por interesses pessoais subalternos, mas, pelo idealismo de bem servirem o Brasil da forma melhor possível, por esse ‘panache’ altaneiro que classifica um povo entre os predestinados a grandes coisas, a lugar proeminente na História”. Ver: RODRIGUES, Lisias A. “Evolução aeronáutica brasileira – Futuro aeronáutico do Brasil”. Revista *Dos Jornais*, ano I, n.º. 6, novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. As ideias presentes nesse artigo lançado originalmente no jornal *A República* foram consideradas tão importantes para os objetivos do Estado Novo que o DIP fez questão de citá-lo em coluna que apresentava uma relação de publicações afinadas com as diretrizes do regime. Ver: “Bibliografia sobre o Estado Nacional e o pensamento do Presidente”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 15, maio. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 106. O artigo completo está situado da página 104 a 106.

⁵⁸³ RODRIGUES, Lisias A. *Brasil aeronáutico*. Rio de Janeiro: DIP, 1944.

teria sido o autor do primeiro balão de ar quente que ascendeu aos ares no mundo, ficando conhecido como “o padre voador”⁵⁸⁴.

Contou-se ao leitor também sobre Júlio Cesar Ribeiro de Souza, nascido a 13 de junho de 1843 na vila de São José do Acará, na então imperial província de Grão Pará. Ao longo de sua vida, cursou a Escola Militar, no Rio de Janeiro, participou da Guerra do Paraguai, foi professor, jornalista e poeta. Iniciou seus estudos sobre a aeronáutica em 1875. Segundo o autor, embora desconhecido em sua pátria, teve atuação importante. Nenhum precursor havia feito tanto pela aerostação⁵⁸⁵ como ele, que elaborou o balão planador assimétrico, ao desenvolver um novo sistema capaz de dar direção aos balões sem motor. Além disso, contribuiu significativamente para o estabelecimento das teorias das leis mais exatas da aerodinâmica.

Lisias A. Rodrigues, da mesma forma, tratou de abordar a vida de Augusto Severo de Albuquerque Maranhão, nascido em 11 de janeiro de 1864, no lugarejo conhecido por Macaíba, localizado a três léguas de Natal, no Rio Grande do Norte. Concluiu os estudos primário e secundário em seu estado, e, em seguida, foi ao Rio de Janeiro para cursar a Escola Politécnica. De volta à cidade natal, tornou-se professor. Com a Proclamação da República, lançou-se à carreira política, sendo deputado estadual e, em seguida, deputado federal. Desde a chegada ao Rio de Janeiro, dedicou-se ao estudo dos balões, a quem se deve, avaliou o autor, a estrutura rígida deles, que veio permitir, mais tarde, a construção de dirigíveis de grande envergadura⁵⁸⁶. Quando estava fazendo experiências na França, o balão explodiu nos ares, ceifando sua vida.

Por fim, Alberto Santos Dumont também é retratado na obra. Nascido em 20 de julho de 1873, em Cabangú, Minas Gerais, foi levado ainda muito criança para Ribeirão Preto, São Paulo, onde o pai fundou uma fazenda de café. Bem jovem, manifestou interesse pela mecânica. Quando completou 18 anos, o progenitor lhe deu uma fortuna,

⁵⁸⁴ O aeróstato que ele apresentou era constituído por um globo de papel grosso, que ascendia pela ação do ar quente produzido pela queima de matérias diversas. Em Portugal, fez três experiências públicas do seu invento, estando presente o rei D. João V. Na última, a mais bem-sucedida, realizada a céu aberto, no pátio da Casa da Índia, depois chamada de Castelo de S. Jorge, o balão subiu suavemente, ganhando altura e indo descer no Terreiro do Paço. Sobre a parte destinada ao Bartolomeu de Gusmão no livro de Lisias A. Rodrigues, ver as páginas 10 a 19.

⁵⁸⁵ Arte de construir e utilizar aeróstatos, veículos que usam um gás mais leve do que o ar para mantê-los flutuando na atmosfera.

⁵⁸⁶ A grande contribuição desse pioneiro da aviação é assim explicada no livro: “Se este balão tinha erros graves, tinha também qualidades notáveis. Augusto Severo, neste balão, fez coincidir o centro de resistência com o centro de propulsão; para tanto ele deu consolidação completa à sua aeronave, por meio de uma viga armada central, no eixo longitudinal do balão, suprimindo cabos e suspensões quaisquer e elevando o centro de propulsão até fazê-lo coincidir com o eixo das resistências a vencer”. Idem. P. 60.

para que pudesse conduzir com autonomia sua vida. Na França, resolveu construir o próprio balão. Após algumas experiências, decidiu enfrentar o problema da dirigibilidade desse meio de transporte, alcançando êxito. Em seguida, dedicou-se a encontrar solução para o voo com o mais pesado do que o ar. Em 1906, teria conseguido esse novo feito, ao inventar o primeiro aeroplano dotado de motor a levantar voo saindo do solo e aterrissando por seus próprios meios⁵⁸⁷.

No entanto, apesar de existir o interesse de se valorizar, de um modo geral, esses quatro vultos brasileiros considerados pioneiros da navegação aérea, o que contribuía para fortalecer a invenção das tradições aeronáuticas que estava sendo desenvolvida, os recursos materiais e simbólicos disponíveis não foram empregados na mesma proporção. Conforme a reflexão apresentada por Jonathas Serrano, em livro no qual sistematizou orientações sobre o ensino da História, à escolha dos maiores personagens históricos, das datas e dos eventos a constituírem o conteúdo a ser transmitido “impõe-

⁵⁸⁷ É interessante constatar que essa memória sobre os “pais fundadores” da aviação, construída no final da década de 1930 e ao longo da de 1940, pelo governo Vargas, alcançou longevidade, sofrendo poucas alterações no decorrer do tempo. O Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), instituição subordinada ao comando da Força Aérea Brasileira e que é voltada à pesquisa e ao registro da história e dos fatos marcantes da aviação no Brasil, possui um Conselho Superior, formado por 20 integrantes. Estes ocupam cadeiras numeradas às quais fazem referência, cada uma delas, em forma de homenagem, a um brasileiro que contribuiu, ao longo da história, para o desenvolvimento da navegação aérea. Em 2008, tal órgão publicou um livro intitulado *Patronos do INCAER*, no qual apresentou “as biografias de ilustres e notáveis brasileiros que, por seus inegáveis méritos, reconhecidas virtudes e destacadas atividades voltadas para o desenvolvimento e o engrandecimento da Aviação, merecem figurar na prestigiosa e seletiva ‘Galeria dos Patronos’ do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica”. Ver: “Apresentação”. In: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. *Patronos do INCAER*. Rio de Janeiro: INCAER, 2008. P. 11. Uma análise da lista dos nomes que integra a obra permite concluir que as quatro figuras destacadas por Lisias A. Rodrigues em suas publicações foram selecionadas como patronos. Em relação aos pioneiros da aviação, apenas um personagem não escolhido pelo autor de *Brasil aeronáutico* é destacado: Eduardo Pacheco Chaves. A lista completa de patronos do INCAER é a seguinte: cadeira I – Bartolomeu Lourenço de Gusmão (Precursor da Aeronáutica), cadeira II – Augusto Severo de Albuquerque Maranhão (Mártir da Tecnologia Aeronáutica), cadeira III – Alberto Santos Dumont (O Pai da Aviação), cadeira IV – Eduardo Pacheco Chaves (Pioneiro da Aviação Brasileira), cadeira V – Joaquim Pedro Salgado Filho (Primeiro Ministro da Aeronáutica), cadeira VI – Armando Figueira Trompowsky de Almeida (Consolidador do Ministério da Aeronáutica), cadeira VII – Henrique Raymundo Dyott Fontenelle (O Grande Comandante da Escola dos Afonsos), cadeira VIII – Lisias Augusto Rodrigues (Preconizador do Ministério da Aeronáutica), cadeira IX – Eduardo Gomes (Patrono da Força Aérea Brasileira), cadeira X – Antonio Guedes Muniz (Pioneiro da Indústria Aeronáutica Brasileira), cadeira XI – Ruben Martin Berta (Pioneiro da Aviação Comercial Brasileira), cadeira XII – Nelson Freire Lavenère-Wanderley (Patrono do Correio Aéreo Nacional), cadeira XIII – Raymundo Vasconcellos de Aboim (Pioneiro da Indústria Aeronáutica), cadeira XIV – João Ribeiro de Barros (Pioneiro da Aviação Civil Brasileira), cadeira XV – Joelmir Campos de Araripe Macedo (Pioneiro do Correio Aéreo Nacional, Criador do Museu Aeroespacial e Ex-Ministro da Aeronáutica), cadeira XVI – Nero Moura (Comandante do 1º Grupo de Caça na 2ª Guerra Mundial, Patrono da Aviação de Caça e Ex-Ministro da Aeronáutica), cadeira XVII – Júlio Cesar Ribeiro de Souza (Precursor Aeronáutico), cadeira XVIII – Deoclécio Lima de Siqueira (Criador do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica), cadeira XIX – Casimiro Montenegro Filho (Idealizador e Criador do CTA) e cadeira XX – João Camarão Telles Ribeiro (Criador do CAN/AM).

se uma seleção. Nem todos interessam igualmente”⁵⁸⁸. No caso de uma memória que o governo estava desenvolvendo sobre a aeronáutica, dois personagens foram referenciados pelo regime com frequência superior à dispensada aos demais: Bartolomeu de Gusmão e Santos Dumont.

Na verdade, mesmo antes do Estado Novo, eles, comparados aos outros, já gozavam de maior prestígio. Endossando tal afirmação, em 1936 dois aeroportos foram inaugurados no Rio de Janeiro, recebendo os nomes de Bartolomeu de Gusmão e de Santos Dumont⁵⁸⁹. Quando, a partir principalmente de 1940, houve uma intensificação no culto aos precursores da navegação aérea brasileira, guiada pelo governo, esses dois personagens permaneceram como destaque, até porque, segundo a memória que estava sendo ratificada, o protagonismo do país na aeronáutica mundial devia-se sobretudo àqueles que eram considerados os inventores do balão e do avião, os principais feitos responsáveis pela ostentação do título de “pátria da aviação”⁵⁹⁰. A própria “Semana da Asa” também parecia apresentar tal predileção. Por exemplo, ainda que houvesse o intuito de enaltecer os pioneiros de um modo geral, a análise do programa do evento de 1941, ocorrido na sede do DIP, revela um direcionamento à memória de Bartolomeu de Gusmão e de Santos Dumont:

- a) – Canto do Hino Nacional, pelo Orfeão da Escola de Aeronáutica; b) – Abertura da sessão pelo Ministro Salgado Filho; c) – “A Aviação e o Presidente Getúlio Vargas”, pelo Dr. Demétrio Mercio Xavier, vice-presidente da Comissão de Turismo Aéreo do Touring Clube do Brasil; d) –

⁵⁸⁸ SERRANO, Jonathas. *Como se ensina História*. São Paulo: Melhoramentos, 1935. P. 48.

⁵⁸⁹ O Decreto n.º. 1.150, de 16 de outubro de 1936, atribuiu aos recém-fundados aeroportos do Rio de Janeiro, capital da República, localizados no centro e em Santa Cruz (dedicado aos dirigíveis), os nomes, respectivamente, de Santos Dumont e Bartolomeu de Gusmão. Tal lei concedeu também ao aeroporto de Recife o nome de Augusto Severo. Mais tarde, porém, o Departamento de Aeronáutica Civil chegou ao consenso de que os aeroportos deveriam ter o nome de sua respectiva localização, e um decreto de 1940 procurou regulamentar a questão, determinando: “Art. 1.º. Os aeroportos deverão ter a denominação das próprias cidades, vilas ou povoados em que se encontrem, declarando-se a posição norte, sul, leste ou oeste, quando houver mais de um na localidade. Parágrafo único. Excluem-se dessa disposição os aeroportos federais Santos Dumont e Bartolomeu de Gusmão, do Rio de Janeiro, pela significação excepcional que têm, de homenagem aos dois brasileiros que lhes dão os nomes; e os aeródromos, que poderão ter outra denominação, aprovada previamente pelo Departamento de Aeronáutica Civil”. Ver: BRASIL. Decreto-Lei n.º. 2.271, de 03 de junho de 1940. Dispõe sobre a denominação e o registro dos aeroportos e aeródromos. Ou seja, é preciso observar que, nos termos da lei, o aeroporto do Recife perdeu o nome de Augusto Severo. Para essas informações sobre o decreto de 1936 e o decreto-lei de 1940, ver: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. *História geral da aeronáutica brasileira*. Vol. 2 (De 1921 às vésperas da criação do ministério da aeronáutica). Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Itatiaia, 1990. P. 461 e 462.

⁵⁹⁰ Tal expressão foi empregada em artigo presente na revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*: “Lembremo-nos que o ar foi conquistado graças aos esforços de dois geniais inventores brasileiros: Bartolomeu de Gusmão e Santos Dumont. Somos, portanto, a pátria da aviação, fomos os seus forjadores e não há razão, portanto, para permanecermos inferiores aos demais povos nesse terreno”. Ver: “Os progressos da nossa aviação militar”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano II, n.º. 23, 30 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 25. O artigo completo está localizado nas páginas 24 e 25.

“A Aviação e a Imprensa”, pelo Dr. M. Paulo Filho; e) – “Bartolomeu de Gusmão”, pelo Cônego Marinho; f) – “Santos Dumont”, pelo professor Fernando de Magalhães; g) – Hino do Aviador, pelo Orfeão da Escola de Aeronáutica; h) – Encerramento da sessão⁵⁹¹.

Da mesma forma, a leitura atenta dos livros publicados pelo Departamento de Imprensa e Propaganda que faziam alguma referência à questão da navegação aérea revelou o mesmo resultado. As obras *Aspectos históricos do Estado Novo*⁵⁹², *Os grandes problemas nacionais*⁵⁹³, *Getúlio Vargas e o culto à nacionalidade*⁵⁹⁴, *Comemorações do Estado Nacional (1937-1942): na voz das classes e na palavra do chefe*⁵⁹⁵ e *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*⁵⁹⁶ mostram como o DIP e os autores convidados a escrever para o órgão, quando abordaram algum pioneiro da aviação, deram prioridade aos nomes de Bartolomeu de Gusmão e de Santos Dumont. Nada diferente do que ocorreu durante a participação do Brasil na Feira Mundial de Nova York de 1940, quando montou em seu Pavilhão um *stand* em homenagem a eles. Na foto abaixo, é possível observar uma parte do espaço dedicado a essas duas figuras:

⁵⁹¹ “A Semana da Asa”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 24 de outubro de 1941. P. 9.

⁵⁹² “Dois filhos geniais do Brasil deram ao mundo a solução do problema do domínio do espaço: – Bartolomeu de Gusmão e Santos Dumont”. Ver: PEIXOTO, Silvio. “Potência Aeronáutica”. In: *Aspectos históricos do Estado Novo*. Rio de Janeiro: DIP, 1940. P. 27.

⁵⁹³ “Curioso que a natureza haja dotado o Brasil de dois espíritos geniais – Bartolomeu e Dumont – que parecem ter tido, em sua presciência divinatória, a antevisão desse esplendor atual!”. Ver: SILVA, Moacir M. F. “A política dos transportes”. In: *Os grandes problemas nacionais*. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 333.

⁵⁹⁴ “Não se compreendia, realmente, que, pátria de Bartolomeu de Gusmão e de Santos Dumont, possuidor de uma aviação adiantada, o Brasil não tivesse o seu Ministério especializado”. Ver: MACEDO, Sérgio. “Uma política aviatória”. In: *Getúlio Vargas e o culto à nacionalidade*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 58.

⁵⁹⁵ Getúlio Vargas, em homenagem dispensada a ele, no dia 8 de novembro de 1942, pela Força Aérea Brasileira, lembrou-se dos dois aviadores ao pronunciar um discurso na ocasião: “Bartolomeu de Gusmão é um precursor, como o é Santos Dumont”. Ver: *Comemorações do Estado Nacional (1937-1942): na voz das classes e na palavra do chefe*. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 20.

⁵⁹⁶ Essa obra é bem paradigmática dessa intensificação das referências a Bartolomeu de Gusmão e a Santos Dumont. Enquanto os outros pioneiros sequer aparecem, é reservado um capítulo a cada um dos dois, abordando traços de suas vidas e de seus feitos. Os capítulos são o II (“O padre voador”) e o IV (“Os balões e a ‘libélula’ de Santos Dumont”). GRIECO, Donatelo. *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.



Fonte: VIDAL, Armando. *O Brasil na Feira Mundial de Nova York de 1940: relatório geral*. 2ª Parte. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942. P. 437.

Por que o Estado Novo investiu maiores esforços na promoção dos dois? Duas explicações ajudam a elucidar tal questionamento. Primeira: por serem aqueles a quem se atribuíram as ações mais significativas do ponto de vista do desenvolvimento da navegação aérea, já que teriam criado, respectivamente, o balão e o avião, seus nomes logo se transformaram nos mais relevantes para fortalecer a tradição histórica desenvolvida. Segunda: no período crescia um questionamento internacional sobre os feitos de ambos os personagens, que colocava em dúvida o pioneirismo concedido a eles. Os franceses alegavam que o balão havia sido inventado pelos irmãos Estevão e José Montgolfier, e os Estados Unidos garantiam que o avião era criação dos irmãos Wilbur e Orville Wright⁵⁹⁷. Portanto, a ampliação das referências aos dois pode ser

⁵⁹⁷ Devido à polêmica, vão aparecer no mercado editorial brasileiro algumas biografias desenvolvidas principalmente para defender a primazia atribuída a eles. No caso de Bartolomeu de Gusmão, um bom exemplo é o livro do historiador Affonso de Taunay: TAUNAY, Affonso de Esgragnolle. *Bartolomeu de Gusmão: inventor do Aeróstato*. São Paulo: Leia, 1942. Ver sobretudo a Segunda Parte: “A prioridade aerostática de Bartolomeu de Gusmão”. É preciso destacar também que o regime ditatorial brasileiro manteve até o fim essa preocupação em defender e legitimar, quando possível, a memória dessa figura enquanto pioneira. Por exemplo, na Exposição de Aeronáutica, de 1944, organizada pelo Ministério da

compreendida também como uma defesa do regime à memória sobre o passado da aviação que ele mesmo estava elaborando.

Um dos melhores exemplos desse amparo e salvaguarda do Estado Novo à versão do pioneirismo atribuído a Bartolomeu de Gusmão e a Santos Dumont aconteceu em uma publicação do DIP de 1941, intitulada *O que os brasileiros devem saber*. Nessa obra, foram apresentadas aos leitores informações sobre o Brasil que o regime julgava que deveriam ser de conhecimento de toda a sociedade. Entre elas, há novamente referências somente aos dois, e não a outros pioneiros do ar. Além disso, o mais importante a se destacar é a defesa dos feitos atribuídos a eles. Dentro da proposta do livro, de indicar o que os brasileiros devem saber, o ponto 83 expunha um dos esclarecimentos:

– Que foi um brasileiro, natural de São Paulo, o padre Lourenço Bartolomeu de Gusmão, apelidado o “Voador”, quem inventou o aeróstato. Pretendem os franceses haver sido o balão inventado pelos irmãos Estevão e José Montgolfier – o que não é exato, pois que as experiências realizadas por estes tiveram lugar em França no ano de 1783, ao passo que a “máquina aerostática” do grande santista subiu aos ares, pela primeira vez, no ano de 1709, em Portugal, perante el-rei D. João V, a corte e grande massa de povo. Quer dizer: 74 anos antes dos irmãos Montgolfier⁵⁹⁸.

Já o ponto 82 fazia o mesmo, mas em relação a Santos Dumont:

– Que foi um brasileiro, natural de Minas Gerais, Alberto Santos Dumont, chamado pelos franceses “Pai da Aviação”, quem não só solucionou prática e definitivamente o velho problema da dirigibilidade dos balões, construindo para isso nove dirigíveis, com um dos quais (o Santos Dumont n.º. 4) fez a volta da Torre Eiffel, em Paris, mas quem, também, em Bagatelle, na mesma cidade, com um aparelho *mais pesado que o ar*, de sua invenção, realizou o primeiro voo oficialmente verificado, no dia 12 de novembro de 1906, perante uma comissão do Aeroclube de França, povo e representantes da imprensa mundial. Algum tempo mais tarde, os irmãos Wright, de Norte América, que então não haviam levantado nenhum protesto contra a prioridade em voo no mais pesado que o ar atribuída ao ilustre brasileiro, apresentaram-se como os precursores da aviação, limitando-se a declarar, como se uma simples afirmação, sem testemunhos, pudesse constituir prova histórica, que, no dia 17 de dezembro de 1903, haviam realizado um voo, em sua granja, na Carolina do Norte, em completo sigilo e sem que aos próprios empregados fosse permitido assistir ao mesmo...⁵⁹⁹.

Aeronáutica, na capital da República, foi exposto o livro *Memória que tem por objetivo reivindicar para a nação portuguesa a glória da invenção das máquinas aerostáticas*, escrito em 1843 pelo cônego Freire de Carvalho. Nele, o autor, que considerava Bartolomeu de Gusmão português por ter nascido em Santos quando o Brasil era colônia, procurou comprovar que “o padre voador” havia sido o primeiro a fazer subir aos ares um balão. Para essa informação, ver: “Um mês de realizações governamentais”. Revista *Cultura Política*, ano V, num. 48, janeiro. Rio de Janeiro: DIP, 1945. P. 103 e 104; e “Inaugura-se hoje a Exposição de Aeronáutica”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 14 de novembro de 1944. P. 3.

⁵⁹⁸ Ver: FORNARI, Ernani. *O que os brasileiros devem saber*. 3ª ed. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 76.

⁵⁹⁹ Idem. P. 74 a 76.

É importante observar que, nas duas primeiras edições da obra, não constam essas referências aos dois vultos da aviação brasileira, o que demonstra uma preocupação maior com eles a partir de 1940, quando suas realizações começaram a ser questionadas internacionalmente. A primeira edição foi publicada em 1936 pelo órgão de propaganda do governo, o DNP, e possui 151 informes sobre o Brasil⁶⁰⁰. Já a segunda, atualizada e ampliada, foi produzida em 1938 pela editora Ariel, com 176 dados⁶⁰¹. Por fim, a terceira edição, de 1941, apresenta 185 informações a respeito do país.

No entanto, apesar da importância de Júlio Cesar Ribeiro de Souza e de Augusto Severo de Albuquerque Maranhão, e da intensidade com que o Estado Novo valorizou a figura de Bartolomeu de Gusmão, não foi outro senão Santos Dumont a ocupar lugar central na tradição que estava sendo cuidadosamente inventada, tendo como principal base a afirmação de que o Brasil foi o berço da navegação aérea mundial⁶⁰². Claramente, os acontecimentos primordiais que fortaleceram tal construção histórica, fazendo-a ganhar corpo, e, como consequência, também legitimidade, foram os feitos de Santos Dumont na dirigibilidade dos balões e na criação do aeroplano.

Devido a isso, o governo Vargas dispensou a ele posição privilegiada, que se sobrepunha à reservada aos demais pioneiros, e investiu em inúmeras políticas culturais buscando construí-lo enquanto herói nacional. Acompanhar o processo de fabricação desse herói traz a possibilidade de se colocar em evidência e de se compreender os chamados “usos políticos do passado”. Ou seja, a análise do culto a Santos Dumont revela de que maneira um grupo político recorreu ao passado e o moldou de acordo com as necessidades do presente, que eram as de estabelecer uma mentalidade aeronáutica, depois de o avião ter assumido um papel decisivo na vida da nação brasileira.

⁶⁰⁰ Ver: FORNARI, Ernani. *O que os brasileiros devem saber*. 1ª ed. Rio de Janeiro: DNP, 1936.

⁶⁰¹ Ver: FORNARI, Ernani. *O que os brasileiros devem saber*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Ariel, 1938.

⁶⁰² A expressão “berço da navegação aérea” foi muito utilizada em publicações do Departamento de Imprensa e Propaganda, como, por exemplo, na seguinte matéria: “Pilotos para a Força Aérea Brasileira”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano IV, n.º. 38, 28 de fevereiro. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 17 e 18. Em outro artigo presente na mesma revista, mas de ano anterior, reconheceu-se a hierarquia que inseria Santos Dumont em patamar superior, ao afirmar: “O Brasil é o berço da navegação aérea, que teve, nele, um dos seus grandes percussores com o padre Bartolomeu de Gusmão e o seu máximo realizador com Santos Dumont”. Ver: “Pela aviação”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano I, n.º. 10, 31 de outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1940. P. 14. O artigo completo está situado da página 13 a 15. Lisias A. Rodrigues também ratificou o patamar superior no qual Santos Dumont estaria inserido: “o que é indiscutível, inegável, não é só que foi este brasileiro o primeiro a decolar, voar e aterrar por seus próprios meios, como também foi o maior de todos, dessa raça esplêndida de predestinados da Aviação!”. RODRIGUES, Lisias A. *Brasil aeronáutico*. Rio de Janeiro: DIP, 1944. P. 45.

3.1 – Um herói em construção: o culto a Santos Dumont

Apesar de a admiração da sociedade brasileira por Santos Dumont ter surgido na virada do século XIX para o XX, quando este passou a ganhar projeção internacional devido aos primeiros trabalhos pelo desenvolvimento da aviação, mantendo-se desde então, é possível afirmar que um culto mais sistemático à figura do inventor teve início logo após a morte dele, em 23 de julho de 1932, aos 59 anos. Analisando as ações que, nos anos 1930, visavam a rememorar o personagem, várias delas não foram pensadas nem organizadas pelo governo Vargas, recebendo muitas vezes dele apenas o aval e o reconhecimento. Foi assim, por exemplo, com a criação do Dia do Aviador e da “Semana da Asa”, comemorados ao longo de uma semana do mês de outubro, para lembrar o primeiro voo de Santos Dumont com o aeroplano 14 Bis. Ocorrido no dia 23 de outubro de 1906, no campo de Bagatelle, em Paris, pela primeira vez na história um homem teria se erguido do solo com recursos de um aparelho mais pesado do que o ar, sendo esse feito homologado pelo Aeroclube da França. Tais datas foram criadas pela Comissão de Turismo Aéreo do *Touring Club* do Brasil, em 1935, e oficializadas pelo governo federal em lei apenas no ano seguinte.

As próprias homenagens prestadas ao inventor brasileiro por ocasião de seu enterro, em 21 de dezembro de 1932, no cemitério São João Batista, no Rio de Janeiro, foram organizadas pela Comissão Popular de Homenagens Póstumas a Santos Dumont, da qual o principal representante era o Centro Carioca⁶⁰³. E coube à diretoria dele insistir para que Vargas, então chefe do Governo Provisório, concedesse as honras de chefe de Estado a Santos Dumont e decretasse ponto facultativo no dia do sepultamento, sendo as requisições atendidas⁶⁰⁴. O grande intervalo de tempo entre a morte e o enterro, cinco meses, foi motivado pelo momento político conturbado no qual ele faleceu: o da

⁶⁰³ O Centro Carioca foi uma associação civil fundada em 20 de janeiro de 1916 na cidade do Rio de Janeiro e reconhecida como de utilidade pública em 1923. Tinha as seguintes funções: congregar os cariocas para uni-los e defendê-los em seus direitos individuais e coletivos; cuidar dos interesses da cidade, zelando pelo seu progresso e bom nome; fornecer benefícios aos seus associados em caso de moléstia ou para gastos com funeral e pensão às famílias; criar um fundo para empréstimo e construção de casas, assim como manter asilos e hospitais; proporcionar diversões e criar bibliotecas; promover a comemoração da data de fundação da cidade, 20 de janeiro de 1567; e organizar biografias de homens ilustres. Ver: “Sociedades Civis”. *Diário Oficial da União*, sexta-feira, 07 de fevereiro de 1930. Seção 1. P. 87.

⁶⁰⁴ Carta enviada, em 20 de outubro de 1932, pelo segundo secretário do Centro Carioca, Júlio Lopes Guedes Pinto, a André Gustavo Paulo de Frontin, comunicando-lhe que seu nome foi escolhido, juntamente com o de Serafim Valandro e o de Herbert Moses, para integrar a Comissão Popular de Homenagens Póstumas a Santos Dumont, como membro de Honra. Arquivo do IHGB/Fundo Paulo de Frontin, Lata 1301, Pasta 110.

chamada Revolução Constitucionalista de 1932. Vargas assumiu o Governo Provisório com o compromisso de criar uma Assembleia Constituinte, a qual elaboraria uma nova Constituição. Porém, o novo governante protelava indefinidamente a formação dela, o que desagradou especialmente o estado de São Paulo, o qual, com a Revolução de 1930, havia perdido o controle do poder político desfrutado durante a Primeira República⁶⁰⁵.

Além disso, Getúlio nomeou interventor daquele estado o tenente pernambucano João Alberto, o que incomodou bastante a elite local, interessada em um interventor civil e paulista. Em 1932, o presidente atendeu ao pedido, mas, mesmo assim, a insatisfação cresceu. Os principais partidos políticos de São Paulo formaram a Frente Única Paulista, exigindo a volta do estado de direito, com a elaboração de uma nova constituição. Durante uma das manifestações a favor da convocação de uma constituinte, morreram quatro estudantes. A partir de então, organizou-se o movimento cívico conhecido por MMDC, com as iniciais dos nomes das vítimas (Miragaia, Martins, Dráusio e Camargo), preparando a luta armada. Em 9 de julho de 1932, São Paulo rompeu com o governo Vargas e teve início a revolução, que durou três meses⁶⁰⁶.

Ou seja, em plena guerra civil, tendo a morte de Santos Dumont ocorrido em um quarto de hotel no Guarujá, a família do inventor e autoridades públicas optaram por embalsamar o corpo, principalmente por dois motivos. Primeiro, para que mais tarde, com o fim das hostilidades, pudesse ser transferido de São Paulo ao Rio de Janeiro e sepultado no mausoléu da família, um jazigo perpétuo no cemitério São João Batista, o qual ele mesmo ajudara a construir poucos anos antes. Segundo, para que o país todo pudesse prestar as devidas homenagens ao brasileiro ilustre, o que não aconteceria enquanto durasse a chamada Revolução Constitucionalista de 1932. Em outubro, as tropas leais ao governo federal acabaram forçando os paulistas à rendição. E assim, após o término do conflito e o retorno à estabilidade política, finalmente o corpo de Santos Dumont foi levado ao Rio de Janeiro e enterrado em dezembro⁶⁰⁷.

Um dado relevante sobre o sepultamento ajuda a compreender e a confirmar a relação um tanto distante, na década de 1930, entre o governo e a imagem do inventor:

⁶⁰⁵ Para as informações a respeito do conflito entre São Paulo e a União, ver: Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – DHBB, CPDOC-FGV, verbete REVOLUÇÃO DE 1932.

⁶⁰⁶ Idem.

⁶⁰⁷ Idem. Já os dados sobre as motivações do embalsamamento foram retirados de: “O corpo embalsamado de Santos Dumont chegará, hoje, a esta capital, pelo rápido paulista”. Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, sábado, 08 de outubro de 1932. P. 3; e “Projetam-se no Rio de Janeiro grandes homenagens póstumas a Santos Dumont, por ocasião da transladação dos restos mortais do grande brasileiro”. Jornal *Correio de São Paulo*, São Paulo, sábado, 03 de dezembro de 1932. P. 1.

mesmo que o funeral tenha sido um dos maiores eventos de consagração cívica realizados até então no Brasil, conforme os próprios jornais e revistas fizeram questão de anunciar, o presidente da República não compareceu, enviando apenas uma coroa de flores⁶⁰⁸. Essa atitude de Getúlio Vargas muito provavelmente está vinculada ao fato de Santos Dumont ter escrito em São Paulo, em 14 de julho de 1932, nove dias antes de morrer, uma carta aberta, na qual, a pedido do comitê “revolucionário”, reivindicou o retorno do país à ordem constitucional e aprovou a luta iniciada em São Paulo pela elaboração de uma nova Carta Magna para o Brasil:

Meus patrícios

Solicitado pelos meus conterrâneos mineiros moradores neste estado, para subscrever uma mensagem que reivindica a ordem constitucional do país, não me é dado, por moléstia, sair do refúgio à que forçadamente me acolhi, mas posso ainda por estas palavras escritas afirmar-lhes, não só o meu inteiro aplauso, como também o apelo de quem, tendo sempre visado a glória da sua Pátria dentro do progresso harmônico da humanidade, julga poder dirigir-se em geral a todos os seus patrícios, como um crente sincero em que os problemas de ordem, política e econômica que ora se debatem, somente dentro da lei e n'um quadro de plena concórdia poderão ser resolvidos, de forma a conduzir a nova Pátria à superior finalidade dos seus magnos destinos. Viva o Brasil unido. Santos Dumont⁶⁰⁹.

No dia seguinte à sua escrita, a missiva foi publicada e divulgada em vários jornais, servindo de propaganda contra o governo federal. Um deles, o *Correio de S. Paulo*, além de apresentar a carta, também inseriu na edição de 15 de julho a mensagem de agradecimento escrita pelo governador do estado Pedro Toledo: “A Santos Dumont, o povo paulista, por seu governador, agradece as eloquentes palavras de apoio ao movimento constitucionalista, que hoje empolga o Estado e o País”⁶¹⁰. Em seguida, acrescentou: “Batemo-nos pelos princípios universais da liberdade e do direito. Que aplauso nos poderia calar mais fundo ao coração do que o do nome universal do grande patrício?”⁶¹¹. Após a morte dele, a repercussão do comunicado cresceu ainda mais. Aquela que se tornou a última carta do inventor acabou usada com intensidade pela

⁶⁰⁸ Na coroa enviada em nome de Getúlio Vargas estava escrito: “Homenagem do chefe do Governo Provisório”. Ver o ponto “As Coroas”, da seguinte matéria de jornal: “Os funerais de Santos Dumont tiveram a magnificência das grandes consagrações cívicas”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 21 de dezembro de 1932. P. 1. 3ª edição.

⁶⁰⁹ A carta original atualmente integra a maior coleção privada de documentos históricos e literários do Brasil, pertencente a Pedro Corrêa do Lago. Em 1997, ela foi publicada em um livro que reuniu uma seleção de 200 autógrafos constituintes do acervo desse colecionador brasileiro. Ver: LAGO, Pedro Corrêa do. *Documentos e autógrafos brasileiros na coleção Pedro Corrêa do Lago*. São Paulo: Salamandra, 1997. P. 107.

⁶¹⁰ Ver: “O governador de S. Paulo agradece ao nosso glorioso compatriota”. Jornal *Correio de S. Paulo*, São Paulo, sexta-feira, 15 de julho de 1932. P. 4.

⁶¹¹ Idem.

oposição como panfleto pró-liberdade e anti-Vargas. Por exemplo, em 29 de julho de 1932, o jornal *A Estrella* voltou a repercutir tanto a carta de Santos Dumont quanto a resposta de Pedro Toledo⁶¹².

É interessante observar como o texto original da carta de Santos Dumont sofreu algumas alterações ao ser inserido nos jornais do dia 14 de julho e nos publicados após a sua morte, de modo a intensificar uma adesão do inventor ao movimento revolucionário paulista. Nesse sentido, o trecho “(...) os problemas de ordem, política e econômica que ora se debatem, somente dentro da lei e n’um quadro de plena concórdia poderão ser resolvidos, de forma a conduzir a nova Pátria à superior finalidade dos seus magnos destinos” sofreu modificações, entre as quais o acréscimo da palavra “Magna”, de modo a caracterizar a principal reivindicação do movimento rebelde, uma nova constituição: “(...) os problemas da ordem política e econômica que ora se debatem, somente dentro da lei magna poderão ser resolvidos, de forma a conduzir a nossa pátria à superior finalidade dos seus altos destinos”.

Certamente, esse episódio representou um obstáculo para a presença mais significativa e intensa de referências ao aeronauta nas produções culturais elaboradas pelo governo no período. Dessa forma, muitas das que faziam menção a personagens históricos brasileiros não traziam como destaque aquele que era considerado o inventor do avião, como, por exemplo, no caso relatado a seguir. O Decreto n.º. 21.240, de 04 de abril de 1932, estabelecia disposições que favoreciam o desenvolvimento do cinema nacional e educativo. No artigo 18, determinava uma “taxa cinematográfica para a educação popular”. Com o dinheiro, então arrecadado, entre outros usos, foi produzida uma obra intitulada *Revista Nacional de Educação*, publicada pelo Museu Nacional sob responsabilidade de seu diretor, Roquette Pinto⁶¹³. O interesse em tal revista reside no fato de que todas as capas dos 16 volumes publicados vinham ilustradas com o desenho de um vulto nacional, com exceção da primeira, que apresentou um *ex-libris*⁶¹⁴ produzido pelo artista Gabriel Augusto de Gouveia. Ao final da publicação, na seção

⁶¹² Ver: “Um apelo de Santos Dumont” e “O governador de S. Paulo enviou ao nosso glorioso compatriota o seguinte agradecimento”. Jornal *A Estrella*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 29 de julho de 1932. P. 2.

⁶¹³ ROSA, Cristina Souza de. *Imagens que educam: o cinema educativo no Brasil dos anos 1930-1940*. Dissertação de mestrado em História. Niterói/RJ: UFF, 2002. P. 22 e 23.

⁶¹⁴ *Ex-libris* são duas palavras latinas que significam, em português, “dos livros de” ou “pertencentes a”. É o nome pelo qual são designadas pequenas etiquetas de papel, desenhadas ou gravadas, que são coladas no interior de um livro para indicar a propriedade particular dele. Nelas é impresso o nome do possuidor da obra, acompanhado, muitas vezes, do seu brasão, de uma divisa ou de quaisquer ornamentos. Ver: BEZERRA, José Augusto. “*Ex-libris*: a marca de propriedade do livro”. *Revista do Instituto do Ceará*. Fortaleza, vol. 120, 2006. Pp. 129-144.

“Notas e informações”, havia uma pequena biografia do personagem que foi estampado naquele número⁶¹⁵. Publicada de 1932 a 1934, a revista destacou uma série de personagens históricos brasileiros, mas deixou de fora Santos Dumont, o que ajuda a mostrar como ele, nesse momento, não era tão lembrado nas políticas culturais do governo quanto outros.

Santos Dumont tampouco esteve entre os escolhidos pelo ministro da Educação e Saúde Gustavo Capanema como um dos 28 vultos históricos selecionados para serem homenageados em uma série de palestras organizada por ele de 1936 a 1938, intitulada “Os nossos grandes mortos”. Isso acabou ocorrendo ainda que o ano de 1936 fosse marcado pelas comemorações dos 30 anos do primeiro voo do 14 Bis no campo de Bagatelle, em Paris. Essas conferências, proferidas em várias datas, iniciavam-se às 17 horas e de um modo geral foram realizadas principalmente às quartas ou às sextas-feiras, no salão Leopoldo Miguez, do Instituto Nacional de Música. Para cada vulto histórico apresentado, Gustavo Capanema convidou um intelectual diferente, que possuía por volta de uma hora para expor à plateia presente a vida do personagem selecionado⁶¹⁶.

Além disso, quando estava organizando, em 1932, a cerimônia de sepultamento do inventor, a Comissão Popular de Homenagens Póstumas a Santos Dumont foi ao Palácio do Catete para comunicar ao chefe do governo provisório o dia do enterro e requisitar que o presidente assinasse o decreto que concedia ponto facultativo na data, – conforme havia se comprometido. Tal entidade aproveitou a ocasião para pedir que Getúlio Vargas elaborasse também outro decreto, mandando abrir o crédito necessário para concluir a construção de um monumento ao personagem de maior destaque da

⁶¹⁵ Os personagens destacados foram os seguintes: revista n.º 2 (Duque de Caxias), n.º 3 (Diogo Antônio Feijó), n.º 4 (Antônio Carlos Gomes), n.º 5 (Tiradentes), n.º 6 (Alberto Torres), n.º 7 (José Bonifácio), n.º 8 (Pedro Américo), n.º 9 (Saturnino de Brito), n.º 10 (Almirante Barroso), n.º 11 e 12 (Euclides da Cunha), n.º 13 e 14 (Nísia Floresta), n.º 15 (Gonçalves Dias), n.º 16 e 17 (Hipólito da Costa), n.º 18 e 19 (José de Anchieta) e n.º 20 e 21 (Barão do Rio Branco). *Revista Nacional de Educação*. Rio de Janeiro: Museu Nacional, 1932-1934.

⁶¹⁶ Os 28 personagens apresentados na série “Os nossos grandes mortos” foram: Olavo Bilac, Carlos Gomes, Duque de Caxias, Pereira Passos, Couto de Magalhães, Benjamin Constant, Visconde de Cairú, Quintino Bocaiúva, Intendente Câmara, D. Vital, Manuel de Araújo Porto Alegre, Castro Alves, Barão de Cotegipe, José do Patrocínio, Padre José Maurício, João Caetano, Manoel Antonio de Almeida, Barão do Rio Branco, Teófilo Otoni, D. Pedro II, Jackson de Figueiredo, Marquês de Barbacena, Alexandre Rodrigues Ferreira, Euclides da Cunha, Farias de Brito, Capistrano de Abreu, Alphonsus de Guimarães e José Bonifácio. Para uma análise desse projeto de conferências, ver: FRAGA, André Barbosa. “‘Os nossos grandes mortos’: patriotismo em palestras do MES”. In: *Os heróis da pátria: política cultural e história do Brasil no governo Vargas*. Curitiba: Prismas, 2015. Pp. 151-207.

aviação brasileira⁶¹⁷. A lei desejada não foi feita, e o projeto de ereção da estátua, iniciado na década de 1920, devido à dificuldade em obter recursos e à grandiosidade da obra, permaneceu durante vários anos esquecido, inclusive durante a primeira metade da década de 1930.

Abraçando a causa, a partir de 1935, a Comissão de Turismo Aéreo do Touring Clube do Brasil ajudou a Comissão do Monumento a Santos Dumont a pressionar o governo de maneira que ele contribuísse para o término da edificação. Somente no ano seguinte, dois meses antes da data na qual se comemorariam trinta anos do voo do 14 Bis, é que o Ministério da Educação e Saúde, por meio do Decreto n°. 1.054, de 21 de agosto de 1936, abriu um crédito especial para auxiliar a conclusão e a inauguração do monumento a Santos Dumont. Apesar da ação, não houve grandes avanços no prosseguimento da homenagem. Apenas na década de 1940, diante de uma conjuntura favorável à ampliação dos investimentos do governo naquele personagem, é que Getúlio Vargas empenhou-se pessoalmente nas conclusões da obra e, finalmente, na inauguração da estátua⁶¹⁸.

Dessa maneira, as representações sobre Santos Dumont nos anos 1930 foram marcadas, sobretudo, pela pouca participação do governo. Nessa década, na visão que prevalecia nos jornais, nas homenagens públicas, nas biografias e na sociedade em geral, o “caráter brilhante” era a principal marca atribuída ao personagem, entendido como um ser excepcional. Nessa perspectiva, acabaram sendo disseminadas imagens que viam no inventor mais do que um homem comum: um gênio. Em tal construção, suas invenções deviam ser compreendidas, reconhecidas e explicadas como obras de uma mente privilegiada. Esse aspecto, inclusive, deu a tônica às matérias publicadas nos principais jornais do Rio de Janeiro quando de seu sepultamento, em 21 de dezembro de 1932. Por exemplo, o jornal *A Noite* publicou naquele dia, devido ao evento, três edições. Nelas, ao todo, as seguintes palavras foram utilizadas para se referir ao homenageado ou a uma de suas ações: gênio (seis vezes), genial (três vezes), sábio (uma vez), predestinado (uma vez), inteligência (uma vez), cérebro privilegiado (uma vez),

⁶¹⁷ Ver: “Projetam-se no Rio de Janeiro grandes homenagens póstumas a Santos Dumont, por ocasião da transladação dos restos mortais do grande brasileiro”. *Jornal Correio de São Paulo*, São Paulo, sábado, 03 de dezembro de 1932. P. 1.

⁶¹⁸ Ver: “A transladação da pedra fundamental e início da construção do monumento a Santos Dumont”. *Jornal Correio Paulistano*, São Paulo, terça-feira, 21 de outubro de 1941. P. 2.

excepcionalíssimo (uma vez), iluminado (duas vezes), iluminada (uma vez), luz sobre-humana (uma vez) e memória luminosa (uma vez)⁶¹⁹.

Apesar das ações pontuais elaboradas ao longo dos anos 1930 com o objetivo de enaltecer Santos Dumont, em uma hierarquização de importâncias, ele não figurava entre os maiores, entre os mais requisitados pelo governo para serem lembrados nas políticas culturais implementadas durante a primeira década de permanência de Vargas no cargo de presidente da República. No entanto, as novas conjunturas internas e externas, formadas no final dos anos 1930 e que ganharam força no alvorecer da década de 1940, possibilitaram a alteração desse quadro. Principalmente o impacto da Segunda Guerra Mundial e os seus desdobramentos pesaram a favor da figura do inventor brasileiro, que logo se tornou foco privilegiado dos olhares atentos dos integrantes do regime. A representação de Santos Dumont, sobretudo como um gênio, já não era suficiente, não atendia mais às expectativas e aos novos desafios abertos com a chegada de um novo decênio, que pareciam exigir a intensificação de sua imagem como herói.

Por tudo isso, se de 1930 a 1939 grande parte das políticas de memória elaboradas tendo Santos Dumont como objeto não foi produzida e organizada diretamente pelo governo, ainda que em alguns casos possuísse seu aval e apoio logístico, de 1940 a 1945 a situação se inverte. Nesse período, o Estado vai procurar de forma hegemônica ser o “gestor da memória”⁶²⁰ sobre Santos Dumont e controlar a representação que deveria ser feita sobre ele. O investimento necessário para tanto ficou a cargo principalmente do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) e de três ministérios do Estado Novo, a saber, o da Aeronáutica, o das Relações Exteriores e o da Educação e Saúde.

Na década de 1940, vai haver, portanto, um investimento substancial do governo na figura de Santos Dumont como nunca tinha acontecido até então. Quatro fatores ajudam a explicar esse repentino interesse: a deflagração da Segunda Guerra Mundial, como exposto acima, a criação do Ministério da Aeronáutica, a entrada do Brasil no

⁶¹⁹ Ver: “Abre-se a terra do Brasil para acolher o homem que conquistou o céu!”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 21 de dezembro de 1932. P. 1. 1ª edição; “As últimas homenagens da cidade a Santos Dumont”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 21 de dezembro de 1932. P. 1. 2ª edição; e “Os funerais de Santos Dumont tiveram a magnificência das grandes consagrações cívicas”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 21 de dezembro de 1932. P. 1. 3ª edição.

⁶²⁰ Expressão utilizada por Fernando Catroga para designar a ação de determinados grupos políticos que investem esforços na construção privilegiada de uma representação sobre um indivíduo considerado influente às suas legendas partidárias, com o propósito de consagrá-lo. CATROGA, Fernando. *O céu da memória: cemitério romântico e culto cívico dos mortos em Portugal (1756-1911)*. Coimbra: Minerva, 1999. P. 197.

conflito e a intensificação de uma batalha de memória internacional contra os Estados Unidos sobre a primazia do voo no “mais pesado do que o ar”. O crescimento da importância do inventor brasileiro nesse momento histórico foi proporcional ao crescimento da importância da aviação no mesmo período. Ou seja, para representar o rápido desenvolvimento da navegação aérea, o governo Vargas, que havia atribuído a si a função de organizar o Brasil moderno, optou, assim, por um herói moderno, como Santos Dumont.

3.2 – Santos Dumont e irmãos Wright: batalhas de memória e construção de representações

Apesar de todos os esforços do governo em desenvolver, principalmente a partir de 1940, uma invenção das tradições aeronáuticas brasileiras, logo no primeiro ano desse projeto surgiu um obstáculo: uma proposta de lei apresentada ao Congresso dos Estados Unidos pelo senador William Smathers, de Nova Jersey, buscou ampliar para o resto do continente uma data comemorada pelos norte-americanos havia muitos anos como o “Dia da Aviação Nacional”. Tal data era celebrada sempre no dia 17 de dezembro por considerarem ter sido nela que, no ano de 1903, seus compatriotas, os irmãos Wilbur (1867-1912) e Orville Wright (1871-1948), realizaram em Kitty Hawk, na Carolina do Norte, o primeiro voo em aparelho mais pesado do que o ar, provido de motor. Como o conteúdo desse projeto de lei claramente rivalizava com a versão adotada pelo governo brasileiro, que defendia o pioneirismo de Santos Dumont, o regime Vargas optou por entrar em uma batalha de memória⁶²¹ internacional para proteger a interpretação que considerava o Brasil o precursor histórico da aviação mundial.

Esse projeto proposto pelo senador William Smathers acabou sendo aprovado, formalizado em lei e sancionado pelo presidente Franklin Roosevelt, cujo texto autorizou a comemoração anual, a partir de 1940, da data de 17 de dezembro como o “Dia da Aviação Pan-americana” e a justificou da seguinte maneira: “[a aviação] veio tornar fácil e rápida a comunicação entre as repúblicas americanas e foi uma substancial

⁶²¹ POLLAK, Michael. “Memória, esquecimento, silêncio”. Revista *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 2, n° 3, 1989. Pp. 4-8.

cooperação para melhor compreensão e amizade entre os povos americanos”⁶²². Mesmo sem a intenção direta de confrontar outras memórias sobre o desenvolvimento aéreo, até porque o projeto visava à integração do continente, o efeito, principalmente no Brasil, foi justamente esse. Visivelmente, o que estava em disputa era a paternidade do início da aviação mundial e a que nacionalidade pertencia o pioneiro. Dessa forma, tal rivalidade concentrou-se na importância de duas datas, que cada parte dizia representar o marco indicativo de um novo passo na evolução histórica da aviação. De um lado, os norte-americanos defendiam o 17 de dezembro de 1903. Do outro, os brasileiros advogavam a favor do 23 de outubro de 1906, que já estava inclusive sendo comemorado oficialmente desde 1936, com a criação do Dia do Aviador.

Como reflexo dessa disputa, na terra natal de Santos Dumont a crítica à criação do “Dia da Aviação Pan-americana” foi imediata e teve início logo após a informação da aprovação do decreto começar a aparecer, no mês de outubro de 1940, em pequenas notas nos jornais do país⁶²³. O primeiro e mais atuante opositor a essa data foi o Aeroclub do Brasil, que organizou uma campanha de boicote ao evento. Seguindo-o na mobilização, juntaram-se, ainda, o Touring Clube do Brasil, cuja Comissão de Turismo Aéreo fundou, em 1935, a “Semana da Asa”, a Associação Comercial do Rio de Janeiro⁶²⁴ e grande parte da imprensa de todos os estados brasileiros⁶²⁵. Quando já estava se aproximando a data da discórdia, depois de mais de dois meses de mobilização desses grupos, o balanço era animador. Com o protesto, haviam conseguido produzir

⁶²² “O dia da aviação pan-americana”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 20 de novembro de 1940. P. 5.

⁶²³ Por exemplo, o *Correio da Manhã* noticiou da seguinte maneira o ocorrido: “Washington, 11 (U. P.) – Informou-se que o presidente Roosevelt promulgou uma lei autorizando a participação dos Estados Unidos no Dia da Aviação Pan-americana a celebrar-se a 17 de dezembro de cada ano, data do primeiro voo que os irmãos Wright realizaram com um aparelho mais pesado que o ar”. Ver: “O dia da aviação pan-americana”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 12 de outubro de 1940. P. 5.

⁶²⁴ A Associação Comercial do Rio de Janeiro, em carta enviada aos jornais, juntou-se ao protesto com o objetivo de que não se tirasse de Santos Dumont o título de pioneiro da aviação e lembrou que, em reunião recente, de 3 de julho, o seu diretor, Randolpho Chagas, referiu-se com entusiasmo a um discurso do professor Nelson de Senna, no Oitavo Congresso Científico, realizado em Washington, reivindicando para o inventor brasileiro a glória pretendida pelos irmãos Wright. Ver: “A paternidade da aviação”. *Jornal Correio Paulistano*, São Paulo, quarta-feira, 27 de novembro de 1940. P. 7.

⁶²⁵ O Touring Clube do Brasil chegou a enviar um ofício à Associação Brasileira de Imprensa comunicando que, após uma reunião, a sua Comissão de Turismo Aéreo resolveu por unanimidade inserir, na ata de seus trabalhos, um voto de congratulações a essa entidade por “motivo da admirável e patriótica unanimidade com que a imprensa de todo o país se associou ao movimento cívico, encabeçado pelo Aeroclub do Brasil, de protesto contra a fixação, na data de 17 de dezembro, do ‘Dia Pan-americano da aviação’”. Ver: “Congratulações com a imprensa do país”. *Jornal O imparcial*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 18 de dezembro de 1940. P. 5.

uma repercussão considerável, capaz de esvaziar completamente o evento no Brasil e enfraquecê-lo em outras partes da América⁶²⁶.

Portanto, a recusa dos órgãos brasileiros em cooperar com o primeiro “Dia da Aviação Pan-americana” alcançou repercussão também na opinião pública da América Latina, que se apresentava, por vários motivos, muito mais propensa a apoiar o Brasil. Primeiro, a data celebrada pelo país já estava disseminada e era amplamente conhecida. Inclusive, como lembrou o coronel Ivo Borges, presidente do Aero clube do Brasil, na mais recente “Semana da Asa” celebrada no Brasil, em 1939, delegações da Argentina, do Chile, do Paraguai e do Uruguai vieram ao Rio de Janeiro especialmente para comemorar o feito de Santos Dumont em Bagatelle a 23 de outubro de 1906⁶²⁷. Ou seja, o evento proposto pelos Estados Unidos não logrou êxito em conseguir criar empatia com os demais países do continente nem tampouco em reverter a identificação que eles já haviam criado anteriormente com o herói brasileiro.

Segundo, a celebração planejada pelos Estados Unidos foi sentida, de alguma forma, como uma afronta aos países do sul do continente. Ao criar uma data que ignorou o papel de Santos Dumont, percebido como legítimo representante da América Latina, no desenvolvimento da aviação mundial, a própria América Latina acabou sendo desconsiderada e inferiorizada, o que afetou diretamente o Brasil e indiretamente os demais países, onde nasceram outras figuras que contribuíram para o progresso da navegação aérea, mas cuja memória ficou enfraquecida. Em suma, como os promotores do “Dia da Aviação Pan-americana” exaltaram os irmãos Wright, porém ignoraram o baluarte da aviação brasileira, “alguns países sul-americanos, talvez pensando que o esquecimento do pioneiro da aviação regional fosse uma afronta direta a eles, mostraram pouco entusiasmo em festejar a data”⁶²⁸.

Nesse movimento, inúmeros órgãos aeronáuticos de países da América do Sul entraram em contato com o Aero clube do Brasil informando que resolveram aderir ao protesto público formulado por ele, reivindicando para Santos Dumont a paternidade do

⁶²⁶ Uma medida simbólica solicitada pelo presidente do Aero clube do Brasil, Ivo Borges, ao enviar um telegrama aos aeroclubes do país, permite perceber o nível de detalhamento e o cuidado com que o boicote foi planejado. À solicitação de mobilização pedida pelos Estados Unidos a nação brasileira responderia com o oposto, a total inércia: “solicito suas providências como protesto à determinação do governo norte-americano fixando a data do pretense voo dos irmãos Wright, como a do ‘Dia da Aviação Pan-americana’, no sentido de evitar qualquer voo de esporte ou treinamento no dia 17 corrente”. Ver: “Em sinal de protesto dos Aero clubes nacionais”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 17 de dezembro de 1940. P. 5.

⁶²⁷ “A aviação”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 21 de novembro de 1940. P.5.

⁶²⁸ “O Dia da Aviação Pan-americana”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 15 de janeiro de 1941. P. 5.

primeiro voo em avião. Sugeriram, na maioria das vezes, como fez, por exemplo, o Centro de Aeronáutica do Uruguai, considerar “o feito de 23 de outubro como ‘o Dia da Aviação Pan-americana’, ao contrário do que foi resolvido nos Estados Unidos da América do Norte, estabelecendo o dia 17 de dezembro em seu lugar”⁶²⁹.

Após tanta repercussão negativa e vendo os seus esforços de integração continental falharem, ao menos no que diz respeito ao “Dia da Aviação Pan-americana”, os Estados Unidos resolveram fazer um pronunciamento oficial para tentar reverter o quadro e salvar o evento. Em nota pública enviada por telegrama aos países da América, o secretário de Estado Cordell Hull manifestou-se sobre a controvérsia Santos Dumont-Irmãos Wright. O principal argumento apresentado foi o de que não havia a menor intenção de estabelecer discriminações. Ao contrário, escolheram o aniversário da experiência dos irmãos Wright “porque acreditaram ser essa uma oportunidade adequada para prestar tributo aos pioneiros do ar de todas as Repúblicas Americanas e ao progresso da aviação no hemisfério ocidental”⁶³⁰. Complementando, acrescentou, ainda, que, portanto, os patrocinadores da ideia desejavam homenagear “não só a memória dos Irmãos Wright, como também a do seu não menos ilustre contemporâneo Alberto Santos Dumont”⁶³¹, e presumiu que “[seria] também devidamente reconhecida a inestimável contribuição à ciência aeronáutica de Jorge Chávez⁶³², Santiago Cárdenas⁶³³, Juan Bielovucic⁶³⁴, Bartolomeu de Gusmão e muitos outros intrépidos pioneiros do ar, das Repúblicas irmãs”⁶³⁵.

⁶²⁹ “Reivindicando a glória de Santos Dumont”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 22 de dezembro de 1940. P. 6. Uma reunião das cartas das associações aeronáuticas mais representativas da América do Sul enviadas ao Aero clube do Brasil pode ser vista nas páginas 15 a 18 do seguinte livro: *Documentos e depoimentos sobre os trabalhos aeronáuticos de Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores/Imprensa Nacional, 1941.

⁶³⁰ “A glória do pai da aviação”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 07 de dezembro de 1940. P. 4.

⁶³¹ “Não é isso o que queremos!”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 04 de dezembro de 1940. P. 8.

⁶³² Jorge Antonio Chávez Dartnell (1887-1910) foi um aviador peruano nascido na França, que alcançou a fama mundial ao ser considerado o primeiro a cruzar os Alpes desde a Suíça até a Itália em um monomotor, no ano de 1910. Após a proeza, já em terras italianas, um forte vento rompeu as asas de seu aparelho aéreo, caindo de 20 metros de altura. O piloto ficou gravemente ferido e morreu quatro dias depois. Ver: KINDLIMANN, Oscar Gregorio Gagliardi. *Jorge Chávez Dartnell: centenário de la hazaña del cruce de los Alpes (1910-2010)*. Lima: Universidad Alas Peruan, 2010.

⁶³³ Santiago de Cárdenas (1726-1766?) nasceu em Lima, no Peru. Conhecido como “Santiago o Voador”, é considerado um dos primeiros a iniciar estudos sobre o voo humano. Em 1736, quando tinha dez anos, embarcou como grumete em um navio mercante que fazia a ligação entre Callao e Valparaíso. O tempo em que permaneceu na embarcação permitiu observar com frequência os pássaros. O voo de uma ave despertou nele a ideia de que o homem poderia também ocupar o espaço aéreo, ajudado por um aparato que reunisse as condições necessárias. Redigiu em 1760 um manuscrito dirigido ao rei da Espanha, intitulado “Nuevo sistema de navegación por los aires sacado de las observaciones de la naturaleza volátil”. Ver: GROHMANN, Jorge Basadre. *Historia de la República del Perú (1822-1933)*. Tomo 13.

Apesar dos esclarecimentos, a explicação do representante dos Estados Unidos não foi bem recebida e o impasse permaneceu. Para o Brasil, mesmo que a data lembrasse os principais vultos da aviação da América, de nada adiantaria comemorar uma efeméride cujo protagonismo seria depositado nos irmãos Wright e em que o inventor brasileiro estaria destituído de sua qualidade de “Pai da Aviação”. O jornal *A Noite* conseguiu resumir bem o sentimento de todos os envolvidos diante do pronunciamento do secretário de Estado, ao dizer que a nota de Cordell Hull “não encerra a questão e muito menos satisfatoriamente, como seria para desejar. Não é isso, positivamente, o que queremos. Para nós, a figura de Santos Dumont é a que mais alto se ergue entre os pioneiros da conquista do ar, desde Leonardo da Vinci aos nossos dias”⁶³⁶.

Não havendo consenso, a data de 17 de dezembro chegou e o “Dia da Aviação Pan-americana” foi realizado nos Estados Unidos. A Associação Nacional de Aeronáutica do país celebrou com um banquete ao qual compareceram membros do governo, chefes militares e representantes diplomáticos de outras nações. Em seguida, os convidados assistiram, em sessão especial, à exibição do filme *Comandante de Esquadilha*, que apresentou uma resenha histórica da aviação norte-americana. Conforme havia sido prometido por Cordell Hull, Thomas Burke, do Departamento de Estado, declarou, em discurso realizado na ocasião, que as comemorações abrangiam os grandes aviadores das Américas e citou uma relação de nomes, que teve início com o de Santos Dumont e terminou com o dos irmãos Wright⁶³⁷.

Enquanto isso, no Brasil, a imprensa passou os dias 17 e 18 publicando inúmeras matérias sobre a prioridade de Santos Dumont. Os principais veículos impressos

Lima: Empresa Editora El Comercio S. A., 2014. P. 40; e PALMA, Ricardo. *Tradiciones Limeñas*. Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1994. P. 91.

⁶³⁴ Juan Bielovucic Cavalié (1889-1949) foi um aviador peruano considerado um dos precursores da aviação mundial. Quando era pequeno, uma doença de seu pai fez com que se mudasse com a família para a Europa. Com a morte paterna, sua mãe transferiu-se com os filhos para a França. Neste país, Juan Bielovucic praticou diversos esportes até chegar à aviação. Em 1911, retornou ao Peru. Nessa ocasião, voou a Lima, fazendo exposições públicas com seu aparelho aéreo, que são consideradas as primeiras não só do Peru, mas também da América do Sul. Em 1912, voltou à França, participando de várias competições. Em uma delas, ascendeu a 1.000 metros de altura em 2 minutos e 29 segundos, marcando um recorde mundial. Durante a Primeira Guerra, juntou-se como voluntário ao corpo de aviação francesa, recebendo várias condecorações pelos serviços prestados. Ver: GROHMANN, Jorge Basadre. *Historia de la República del Perú (1822-1933)*. Tomo 13. Lima: Empresa Editora El Comercio S. A., 2014. P. 39, 41 e 42.

⁶³⁵ “Não é isso o que queremos!”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 04 de dezembro de 1940. P. 8.

⁶³⁶ Idem.

⁶³⁷ “As comemorações do Dia da Aviação Pan-americana”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 19 de dezembro de 1940. P. 5.

argumentavam que as proezas do inventor brasileiro em cima de um aeroplano, o qual colocado sobre duas rodas se elevava com a força do próprio motor, foram homologadas pelo Aeroclube da França, diferentemente dos irmãos Wright, que, além de não terem realizado seus voos publicamente, utilizaram para a decolagem aviões lançados de uma espécie de catapulta, cujo efeito não os fazia voar, mas apenas planar⁶³⁸.

O inconformismo dos países da América Latina foi tão grande que, após a data, a *Aero Mundial*, revista sul-americana de aviação, escreveu uma carta ao senador William Smathers, o autor do projeto que criou o “Dia da Aviação Pan-americana”, resumindo a atitude do sul do continente a respeito daquela comemoração. Na missiva, informou-se ao político norte-americano que o evento foi um fracasso naquela parte da América. Na avaliação da revista, a ideia de estabelecer um dia do ano para festejar a aviação era boa, mas o que falhou foi a sua organização e execução. Ao propor tal comemoração, chamou-se atenção em demasia para os méritos dos irmãos Wright, esquecendo-se de mencionar Santos Dumont, um dos mais importantes precursores da aviação, de fama e reconhecimento mundial. Acrescentou, ainda, que outro defeito do projeto foi não ter havido intercâmbio de opiniões entre as principais organizações de aeronáutica do continente a respeito de um programa comum que teria servido efetivamente ao intuito de cooperação, acabando pelo festejo apresentar um caráter mais de imposição do que de negociação. Concluiu-se a mensagem com as seguintes palavras:

A aplicação de um pouco de psicologia de fazer amigos e um ligeiro conhecimento de história teriam feito um êxito do “Dia da Aviação Pan-americana”, a divulgar informações sobre as realizações do aviador brasileiro, Santos Dumont, seria um gesto generoso para com o Brasil e, indiretamente, para com a América Latina, e faria amigos, em vez de causar aborrecimentos⁶³⁹.

Apesar de não ter sido o precursor a protestar contra a realização do “Dia da Aviação Pan-americana”, nos moldes estabelecidos pelos Estados Unidos, nem tampouco o primeiro a organizar a campanha de boicote ao evento, ações cujo protagonismo coube diretamente ao Aeroclube do Brasil, o governo Vargas de maneira

⁶³⁸ Ver, por exemplo: “A aviação”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 18 de dezembro de 1940. P. 5.

⁶³⁹ As informações a respeito da carta enviada pela revista *Aero Mundial*, bem como o conteúdo da mesma, inclusive o trecho citado, foram retirados da coluna “Através da imprensa”, da revista *Nação Armada*, publicação civil-militar consagrada à segurança nacional, que reproduzia nesse espaço matérias que haviam sido publicadas em jornais de grande circulação no Brasil, utilizando-se neste caso o *Diário de Notícias*. A referência completa é a seguinte: “Santos Dumont ou os irmãos Wright”. *Revista Nação Armada*, Rio de Janeiro, fevereiro de 1941, n.º. 15. P. 165.

nenhuma ficou alheio à polêmica. O que se verificou, ao contrário, foi uma adesão imediata e completa à iniciativa de rechaçar a determinação dos norte-americanos. As principais lideranças políticas do Estado Novo tinham a consciência de que a valorização de Santos Dumont era a principal peça na engrenagem que buscava legitimar uma tradição aeronáutica no Brasil. Sendo assim, os integrantes do regime perceberam que daria forças ao país defender a versão de que pertencia a Santos Dumont a primazia de realizar o até então inédito voo totalmente controlado, o que incluía a decolagem, o comando da nave e a aterrissagem. Ou seja, era preciso tratar com seriedade a queda de braço na qual havia se envolvido, pois, caso perdida, teria efeitos diretos e negativos sobre a construção do passado que colocava o Brasil no centro do pioneirismo da aviação no mundo.

Os Estados Unidos não esperavam que a criação da data, inserida no contexto mais amplo de integração do continente, causaria tamanha repercussão e, a despeito dos esforços do presidente Roosevelt, levaria a resultado totalmente oposto ao esperado. Mesmo argumentando que a data visava apenas à união continental e que buscava lembrar e venerar todos os pilotos pioneiros da América, incluindo os latino-americanos, não foi suficiente para reverter a situação⁶⁴⁰. Na verdade, os norte-americanos não podiam prever o quanto tal comemoração era prejudicial ao Brasil e o quanto afetava todo um projeto de desenvolvimento de sua aviação. A primazia dos Wright foi encarada pelo governo Vargas como um grande obstáculo à construção de uma tradição histórica que estava sendo moldada. Tal supremacia colocava à prova as bases construídas pelo Estado Novo de que a aviação era uma predestinação histórica dos brasileiros e, como consequência, enfraquecia uma memória que estava sendo cuidadosamente gerida.

Enfim, tal episódio deve ser inserido no conjunto de uma série de medidas desenvolvidas pelos Estados Unidos, a partir de 1940, que passaram a fazer parte do que ficou conhecido como a política pan-americana ou da boa vizinhança, cujo objetivo era a aproximação com os demais países da América. Ou seja, para os norte-americanos, a criação dessa efeméride também estava plena de sentidos e intenções. Daí os esforços para mantê-la, apesar das críticas. Essa política de integração foi intensificada quando

⁶⁴⁰ Contribuindo para fortalecer tal visão, o diretor do Museu Nacional da Aeronáutica dos Estados Unidos declarou ter interesse em obter elementos referentes aos pilotos latino-americanos, que seriam utilizados na comemoração. Ver: "A aviação". *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 18 de dezembro de 1940. P. 5.

da entrada dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial, em 1941, que, como estratégia, buscavam o apoio e a adesão do continente ao bloco dos Aliados⁶⁴¹. Tinha por princípios unir as nações do hemisfério em um conjunto harmonioso de interesses e ideais, estimulando a substituição do ódio e da violência entre os integrantes pela paz e respeito mútuo. Se bem-sucedido em tantas ações culturais de parceria com o Brasil, como, por exemplo, a ida para lá de Carmen Miranda⁶⁴² e a vinda para cá do escultor Jo Davidson⁶⁴³, de Walt Disney⁶⁴⁴ e do próprio presidente Roosevelt⁶⁴⁵, não se pode dizer

⁶⁴¹ Para a política de alinhamento com os Estados Unidos, ver as obras: MOURA, Gerson. *Tio Sam chega ao Brasil: a penetração cultural americana*. São Paulo: Brasiliense, 1984; e TOTA, Antonio Pedro. *O imperialismo sedutor: a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. Ver também: Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – DHBB, CPDOC-FGV, verbete POLÍTICA DA BOA VIZINHANÇA.

⁶⁴² Carmen Miranda nasceu em Portugal em 1909 e veio para o Brasil em 1910, com sua mãe e irmãos. Em 1939, já firmada como cantora no cenário nacional, foi convidada por um empresário norte-americano para trabalhar na Broadway. Inserida no contexto nacionalista e da política da boa vizinhança da época, a baiana estilizada criada por ela tornou-se em Hollywood um símbolo da identidade nacional e latino-americana. Carmen alcançou bastante sucesso nos Estados Unidos, onde atuou em dez filmes sob contrato da 20 th Century Fox e permaneceu até o final da sua vida, em 1955. Ver: GARCIA, Tânia da Costa. *O “it verde e amarelo” de Carmen Miranda (1930-1946)*. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2004; e MAUAD, Ana Maria. “As três Américas de Carmen Miranda: cultura política e cinema no contexto da política da boa vizinhança”. In: *Transit Circle – Revista brasileira de estudos americanos*, vol. 1. Niterói: ABEA, 2002. Pp. 52-77.

⁶⁴³ O escultor norte-americano Jo Davidson foi contratado pelo governo dos Estados Unidos para realizar uma viagem aos países da América Latina com o objetivo de esculpir os bustos de todos os presidentes das nações sul-americanas. Uma matéria publicada em 1944 na revista *Brasil-Reportagens* informa que a tarefa foi integralmente executada e dá destaque para a escultura de Getúlio Vargas, apresentando fotos dela em diferentes ângulos, assim como uma em que o presidente brasileiro aparece posando para o artista, que dava os últimos retoques em sua obra. Ver: “Um busto do presidente Vargas”. Revista *Brasil-Reportagens*. Rio de Janeiro: DIP, novembro de 1944, ano I, num. VII. P. 33. Jo Davidson esteve no Brasil em 1940 e várias fotografias dos bastidores do seu trabalho podem ser encontradas nos arquivos privados de Getúlio Vargas e de sua filha Alzira Vargas do Amaral Peixoto, depositados no CPDOC/FGV. Ver: Arquivo Getúlio Vargas, GV foto 084; e Arquivo Alzira Vargas do Amaral Peixoto, AVAP foto 042/1 e foto 087/17-20. Em 28 de outubro de 1942, sem dúvida já como reflexo da entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial ao lado dos Aliados, ocorrida dois meses antes, Franklin Roosevelt enviou uma carta ao presidente do país presenteando-o com o busto em questão, alegando se tratar de “uma pequena lembrança de nossa mútua amizade”. Ver: Carta de Franklin Delano Roosevelt a Getúlio Vargas oferecendo busto executado por Jo Davidson. Arquivo Getúlio Vargas, GV c 1942.10.28. Microfilme rolo 7 fot. 0432. FGV/CPDOC.

⁶⁴⁴ Aceitando reforçar a propaganda dos Estados Unidos a favor da unidade hemisférica, Walt Disney embarcou em 1942 para a América do Sul com uma numerosa equipe de desenhistas, fotógrafos e roteiristas com o intuito de elaborar filmes que retratassem a cultura presente nessa região. Disney acabou por produzir longas sob encomenda do presidente Roosevelt, sendo os mais conhecidos “Alô, amigos” (“Saludos amigos”, 1943) e “Você já foi à Bahia?” (Los três caballeros, 1945). Em “Alô, amigos”, o personagem Zé Carioca, o papagaio representante do Rio de Janeiro, é apresentado pela primeira vez. Ver: FREIRE-MEDEIROS, Bianca. “Diplomacia em celuloide: Walt Disney e a política de boa vizinhança”. In: *Transit Circle – Revista brasileira de estudos americanos*, vol. 3. Niterói: ABEA, 2004. Pp. 60-79.

⁶⁴⁵ O presidente norte-americano Franklin Roosevelt visitou duas vezes o Brasil. Na primeira, em 1936, estava a caminho de Buenos Aires e realizou uma parada no Rio, na manhã de 27 de novembro, deixando o país à noite. Almoçou e jantou com Vargas e fez um discurso em sessão especial da Câmara dos Deputados. Ver: MINELLA, Jorge Lucas Simões. *Pan-Americanismo no Brasil: uma abordagem conceitual a partir do Estado Novo*. Dissertação de mestrado em História. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2013. No arquivo Oswaldo Aranha, é possível encontrar o Programa de visita

o mesmo no que diz respeito ao “Dia da Aviação Pan-americana”. Tentando desestimular um eventual conflito entre as nações da América, acabou provocando uma batalha entre os Estados Unidos e o Brasil, ainda que restrita ao campo da memória.

Para esse conflito de versões históricas que passou a travar com os Estados Unidos, o governo Vargas mobilizou uma parte considerável de seus ministérios, a saber, o da Educação e Saúde, o da Aeronáutica⁶⁴⁶ e o das Relações Exteriores, além daquele órgão que tinha *status* de um “superministério”: o Departamento de Imprensa e Propaganda⁶⁴⁷. Todos eles, como estratégia para vencer a guerra de representações, lançaram mão principalmente de três armas: intensificar a produção de políticas culturais capazes de fortalecer o culto a Santos Dumont, reunir e divulgar provas cabais do pioneirismo do inventor brasileiro e obter o apoio de outras nações, principalmente latino-americanas, à causa.

Em uma das primeiras ações ligadas a um dos integrantes do grupo, o DIP desenvolveu, já em 1940, duas produções. Uma delas foi a cartilha intitulada *Quem foi que disse? Quem foi que fez?* A obra, organizada no formato de perguntas e respostas, apresenta 38 frases e realizações de grandes vultos da história do Brasil. Havia questões sobre expressões ou sobre ações que remetiam a um personagem histórico considerado

de Roosevelt e o discurso em homenagem e ele feito pelo Ministro das Relações Exteriores, cujas referências são, respectivamente: OA cp 1936.11.11, microfilme rolo 14 fot. 711 e OA pi Aranha, O. 1936.11.27, microfilme rolo 20 fot. 360. FGV/CPDOC. Além disso, fotos da estadia situam-se em: Arquivo Getúlio Vargas, GV foto 035. FGV/CPDOC. A segunda visita aconteceu em 28 de janeiro de 1943, portanto já no contexto de entrada do Brasil na Guerra e da cessão aos Estados Unidos de bases militares do país no Nordeste. Algumas fotos do presidente Vargas e Roosevelt na base aérea de Natal, no Rio Grande do Norte, estão depositadas em: Arquivo Cordeiro de Farias, CFa foto 156. FGV/CPDOC e Arquivo Getúlio Vargas, GV foto 136. FGV/CPDOC.

⁶⁴⁶ Lembrando que diferentemente das outras instituições citadas, que já existiam em 1940, o Ministério da Aeronáutica foi criado apenas em 20 de janeiro de 1941, quando, então, o primeiro detentor da Pasta, Salgado Filho, passou a se juntar às demais entidades nos esforços de resguardar a memória sobre os feitos de Santos Dumont.

⁶⁴⁷ Em vista do amplo número de funções empreendidas pelo órgão, alguns autores, como Silvana Goulart, classificaram o DIP como um “superministério”. GOULART, Silvana. *Sob a verdade oficial: ideologia, propaganda e censura no Estado Novo*. São Paulo: Marco Zero, 1990. P. 23. O Departamento de Imprensa e Propaganda pode ser comparado às Pastas ministeriais pelo volume considerável de verbas disponíveis para as suas ações e também por estar submetido diretamente ao presidente da República. Além disso, considerar o diretor-geral do DIP como uma espécie de ministro era algo generalizado no interior do governo e na sociedade. Por exemplo, a Empresa Construtora Universal produziu, no dia 10 de novembro de 1943, um cartaz intitulado “Tudo pelo Brasil”, em homenagem ao regime político. Nele, são apresentados os nomes, as fotos e as funções de todos os interventores do Brasil e do governador de Minas Gerais. Da mesma forma, são expostas, na parte de baixo, informações sobre os ministros de Estado, inseridas junto às do diretor-geral do DIP que ocupava tal cargo na época, o capitão Amílcar Dutra de Menezes. Todos esses dados foram colocados nas laterais do cartaz, cujo centro apresenta o mapa do Brasil, com a divisão dos estados, e um desenho do busto de Vargas no meio. Para ter acesso ao documento, ver: Arquivo Gustavo Capanema, GC foto 838. FGV/CPDOC. O IHGB também possui um exemplar do cartaz, cuja referência de acesso é a seguinte: Arquivo do IHGB/Fundo Coleção IHGB. Notação final: MAP 15.2.62.

importante para o país, como: “Quem foi que disse ‘Sigam-me os que forem brasileiros!’?”. Em seguida, dava-se a resposta (“– Foi o marechal duque de Caxias...”) e discorria sobre aquele personagem. Ou ainda: “Quem foi que fez correr o primeiro trem no Brasil? – Foi Irineu Evangelista de Sousa...”. Dentre as citações apresentadas, existiam referências a, entre outros, D. Pedro II, Barão do Rio Branco e Pero Vaz de Caminha, assim como várias ligadas ao próprio Vargas, aproximando-o dos heróis nacionais⁶⁴⁸. Com o intuito de defender a primazia do voo de Santos Dumont, o órgão aproveitou para inserir uma alusão ao inventor brasileiro muito bem escolhida, porque colocava diretamente em xeque a versão dos Estados Unidos. Abaixo, destaca-se um trecho:

QUEM FOI QUE FEZ o primeiro voo no “mais pesado do que o ar”? – Foi, sem nenhuma contestação possível, sem nenhuma dúvida lícita, o grande aeronauta brasileiro Santos Dumont, cujo gênio conquistou a admiração de toda a Europa quando, em Paris, realizou, com riscos e dificuldades que só a sua tenacidade e desprendimento seriam capazes de vencer, as suas sensacionais experiências de inventor. Por mais que queiram, não conseguirão os norte-americanos arrebatar ao Brasil a glória de ter sido ele o pioneiro da aviação, para atribuí-la aos irmãos Orville e Wilbur Wright. Esses engenheiros americanos alegam haver antecedido Santos Dumont, quando foram, apenas, seguidores da sua obra. A prioridade americana não está provada com fatos, mas apenas alegada pelos próprios interessados. O documento das experiências de Santos Dumont está não só na fotografia, nas reportagens da imprensa da época, como no imponente monumento existente em Saint-Cloud, erigido em sua homenagem pela França, e do qual se ergue uma cópia exata sobre o seu túmulo, no cemitério São João Batista, no Rio de Janeiro. Esse monumento consagra Santos Dumont como o “Pai da aviação”, título a que o grande brasileiro tem real direito⁶⁴⁹.

⁶⁴⁸ Na introdução, é especificado a quem se dirigia a obra: “Este trabalho não é um livro didático. Nele, procuramos, precisamente, fugir aos planos metódicos e à aridez dos compêndios, para atender às tendências do espírito juvenil, que exige leituras fáceis e agradáveis. Quem foi que disse? Quem foi que fez? A muita gente, certas perguntas parecerão “perguntas de bolso”, coisas sabidas, que não conviria recapitular. Acontece, porém, que essas perguntas e as respostas que as elucidam não são dirigidas aos eruditos, nem aos sabedores de história, mas ao homem do povo, ao trabalhador, ao menino pobre, que não pode comprar livros, ao soldado e ao marinheiro que, por defenderem a Pátria, nos momentos de perigo, e garantirem a paz para o trabalho, devem saber quem foram os grandes homens do Brasil, que todos nós devemos amar com a mesma força, o mesmo ardor e o mesmo entusiasmo com que todos eles a amaram”. *Quem foi que disse? Quem foi que fez?* Rio de Janeiro: DIP, 1940. P. 5.

⁶⁴⁹ Idem. P. 54 e 55. Em matéria publicada no *Jornal do Brasil* repercutindo os protestos em torno da questão do “Dia da Aviação Pan-americana”, elogiou-se a iniciativa do DIP, órgão encarregado da propaganda oficial, de nesse livro de divulgação histórica e patriótica, *Quem foi que disse? Quem foi que fez?*, reivindicar e defender a glória de Santos Dumont. O periódico, enaltecendo tal iniciativa, reproduziu uma passagem significativa do espaço reservado ao inventor brasileiro, fazendo com que o texto elaborado pelo Departamento de Imprensa e Propaganda alcançasse um número maior de leitores. Ver: “A glória de Santos Dumont e os irmãos Wright”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, domingo, 24 de novembro de 1940. P. 6. A mesma estratégia foi empregada pelo jornal *Correio da Manhã*: “A glória de Santos Dumont e os irmãos Wright”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 26 de novembro de 1940. P. 5.

A segunda iniciativa do DIP foi a elaboração de um filme. O escritor Henrique Pongetti, funcionário do órgão, ficou responsável, a partir de 1940, por dar uma nova feição ao Cine jornal Brasileiro, produzindo alguns números com a metragem ampliada e tratando de assuntos únicos e mais gerais⁶⁵⁰. Como reflexo da disputa travada com os Estados Unidos, o DIP aproveitou para desenvolver, no interior desse projeto, o curta intitulado *Santos Dumont, o dominador dos ares*⁶⁵¹. Enquanto os norte-americanos comemoraram, em 17 de dezembro, o “Dia da Aviação Pan-americana” assistindo, como já informado, ao filme *Comandante de Esquadilha*, cujo enredo consistia de um resumo da história de sua aviação, no mesmo dia, como resposta, o Brasil exibiu, pela primeira vez, o filme a respeito de Santos Dumont, na sala de projeções do Departamento de Imprensa e Propaganda. Prestigiou o evento um público diversificado, composto de jornalistas; do almirante Armando Trompowsky, diretor da Aviação Naval; do general Newton Braga; do coronel Ivo Borges, presidente do Aeroclube do Brasil; do coronel Lisias A. Rodrigues; do aviador civil José Garcia de Souza; do diretor do DIP, Lourival Fontes; e do público em geral⁶⁵².

Ou seja, no momento em que a autoria do primeiro voo em um aeroplano estava sendo discutida, esse filme objetivava rebater a argumentação dos Estados Unidos. Com base nas informações colhidas em colunas de jornais, escritas por jornalistas que estiveram presentes na sede do DIP acompanhando a primeira exibição, e em artigo da revista *Cultura Política*, dá para se compreender um pouco sobre o conteúdo da obra.

⁶⁵⁰ TOMAIN, Cássio dos Santos. *“Janela da alma”: cinejornal e Estado Novo – fragmentos de um discurso totalitário*. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2006. P. 136.

⁶⁵¹ Registrado na produção cinematográfica do órgão como o Cine jornal Brasileiro n.º. 180, o filme também é identificado por outro nome: *Santos Dumont, conquistador do espaço*. As fontes oficiais do governo consultadas e os jornais da época ora empregam um, ora utilizam o outro. O Cine jornal Brasileiro foi produzido entre 1938 e 1946. Com o fim da ditadura, mudou de nome para Cine jornal Informativo, sendo encerrado, por sua vez, na década de 1960. Em 1956, a Cinemateca Brasileira, localizada em São Paulo, recebeu, a pedido de Paulo Emílio Salles Gomes, em depósito, os originais da produção da Agência Nacional até aquele momento, obtendo, portanto, a totalidade dos Cine jornais Brasileiros e parte dos Cine jornais Informativos. Tal medida acabou salvando os cinejornais do DIP da destruição. Mais tarde, o Arquivo Nacional, no Rio de Janeiro, recebeu para guarda os Cine jornais Informativos restantes, desenvolvidos na segunda metade da década de 1950 e na década de 1960. Para essas informações, ver: SOUZA, José Inácio de Melo. “Trabalhando com cinejornais: relato de uma experiência”. In: CAPELATO, Maria Helena et alii (org.). *História e cinema: dimensões históricas do audiovisual*. São Paulo: Alameda, 2011. 2ª ed. Pp. 117-133. No entanto, apesar de servir de guarda dos cinejornais produzidos no primeiro governo Vargas, a Cinemateca Brasileira não dispõe de nenhuma cópia do filme sobre Santos Dumont. Ela possui apenas uma ficha com as informações técnicas da obra. Nela, é possível saber que esse cinejornal foi lançado em São Paulo no cinema Metro, no dia 15 de janeiro de 1941. A ficha pode ser consultada pelo site da instituição, em sua base de dados: <http://www.bases.cinemateca.gov.br>.

⁶⁵² As informações sobre a primeira exibição do filme podem ser encontradas na seguinte matéria presente na coluna “A aviação”, do jornal *Correio da Manhã*: “O filme do DIP sobre Santos Dumont”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 18 de dezembro de 1940. P. 5.

Guiando-se por tais fontes, é possível dizer que essa produção cinematográfica apresentou “um documentário apreciável das experiências realizadas pelo Pai da Aviação, em virtude das quais se tornaram possíveis a dirigibilidade dos balões e o voo do mais pesado que o ar”⁶⁵³. As experiências do inventor foram exibidas em uma sequência cronológica, iniciando com os vários tipos de dirigíveis que criou ao longo da carreira e relatando os acidentes ocorridos, alguns com risco de morte. Posteriormente, os espectadores assistiram às primeiras provas efetuadas por Santos Dumont no campo de Bagatelle com o intuito de experimentar a direção e as correntes de ar, sendo seguidas por imagens da arrancada do 14 Bis deixando o solo sob os olhos atentos de uma multidão que foi vê-lo⁶⁵⁴.

Após a projeção inaugural, em poucos dias o Cine jornal Brasileiro n.º. 180 havia chegado aos cinemas do Rio de Janeiro. Conforme informado na coluna “Cinelândia”, do Jornal *A Batalha*, no dia 20 do mesmo mês já era exibido no Metro-Passeio e no Cineac-Trianon, sendo, segundo as palavras do redator da matéria, muito bem acolhido pelo público: “os aplausos vibrados ontem na sessão a que assistimos pelos espectadores do grande cinema da rua do Passeio, ao projetar-se na tela este valioso trabalho, nos revelou bem o quanto existe de revolta na pretensa extorsão de uma glória que é genuinamente nossa”⁶⁵⁵. A coluna “Cinema”, de outro jornal, repercutindo a produção, acrescentou que o filme precisava ser divulgado com intensidade não só no Brasil, mas também no exterior, de modo a mostrar o quanto o nome de Santos Dumont não estava esquecido⁶⁵⁶, o que de fato ocorreu. A revista *Cultura Política*, em uma edição de 1942, informou que, pelo destaque alcançado do ponto de vista técnico e pelo

⁶⁵³ Ver: “A imprensa e a propaganda no quinquênio 1937-1942 (o DNP e o DIP)”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 21, novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 177. O artigo completo encontra-se nas páginas 169 a 187. Descrição semelhante foi empregada no livro *Aspectos da ação do DIP*, ao se afirmar que *Santos Dumont, o dominador dos ares* constituiu “uma documentação das experiências do grande inventor brasileiro, das quais resultaram a dirigibilidade dos balões e o voo com o mais pesado do que o ar”. Ver: ARISTHEU, Achilles. *Aspectos da ação do DIP*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.

⁶⁵⁴ Ver: “O filme do DIP sobre Santos Dumont”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 18 de dezembro de 1940. P. 5; MEDEIROS, Maurício de. “Santos Dumont em filme”. Jornal *Diário Carioca*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 20 de dezembro de 1940. P. 4; e “Santos Dumont”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 21 de dezembro de 1940. P. 11.

⁶⁵⁵ Ver: “Cinema Brasileiro”. Jornal *A Batalha*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 20 de dezembro de 1940. P. 4.

⁶⁵⁶ Ver: “A glória de Santos Dumont no cinema”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 20 de dezembro de 1940. P. 5. O colunista de outro jornal fez um comentário com o mesmo teor: “Incontestavelmente o filme é excelente. Acho mesmo que dele se deveriam tirar exemplares com dizeres explicativos em inglês e obter que nossa diplomacia o fizesse exibir nos Estados Unidos, a pátria dos Irmãos Wright, que o patriotismo norte-americano pretende dar como donos de uma glória que só cabe a Santos Dumont. A boa fé do povo americano não deixará de se impressionar com essa documentação objetiva e irretorquível. O filme deve ser divulgado pelo mundo inteiro”. Ver: MEDEIROS, Maurício de. “Santos Dumont em filme”. Jornal *Diário Carioca*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 20 de dezembro de 1940. P. 4.

interesse que esse e outros filmes despertaram, foram enviadas cópias deles para o estrangeiro, tendo o Uruguai recebido seis, os Estados Unidos e a Argentina quatro, o Paraguai uma e a Inglaterra outra⁶⁵⁷.

Durante todo o restante do Estado Novo, a obra fílmica em questão se manteve em destaque, sendo exibida, por exemplo, na “Semana da Pátria” de 1944. Em iniciativa que se repetia todos os anos, o Sindicato dos Exibidores Cinematográficos do Rio de Janeiro, em colaboração com o Departamento de Imprensa e Propaganda, promoveu, no dia 1º de setembro, a exibição gratuita, em vários cinemas da cidade, de desenhos animados, filmes infantis e *shorts* educativos postos à disposição pelo DIP⁶⁵⁸. As sessões, franqueadas ao público, tiveram duração de uma hora, das 13h às 14h. Com um programa variado, a iniciativa incluiu, de preferência, “além de desenhos animados, filmes com motivos cívicos e educacionais de maneira que as crianças possam aproveitar duplamente, divertindo-se e travando conhecimento com as belezas do nosso progresso e as nossas possibilidades técnicas e econômicas”⁶⁵⁹. Nesse sentido, além do cinejornal a respeito de Santos Dumont, o órgão de propaganda do governo contribuiu com películas como *A vida civil e o Exército* e *O trem elétrico*⁶⁶⁰.

O “Dia da Aviação Pan-americana”, anunciado nos últimos meses de 1940, sem dúvida pegou a todos de surpresa. O Aeroclub do Brasil, o Touring Clube do Brasil, a imprensa nacional e o próprio governo, desprevenidos diante daquele repentino acontecimento e não disponibilizando no momento de tempo hábil para organizar uma resposta amparada em ações e políticas culturais mais duradouras, excetuando-se as duas produções do DIP, praticamente reagiram apenas com a contestação imediata da data. A chegada de 1941 marcou o início do período de ápice do culto a Santos Dumont, patrocinado pelo Estado Novo e mantido com interesse até o fim da ditadura. Como

⁶⁵⁷ Os demais filmes foram *A Parada Militar de Sete de Setembro*, *Os Dez Anos de Construção Nacional*, *Verão Carioca*, *Indústrias Nacionais* e *Carnaval Carioca*. Ver: “A imprensa e a propaganda no quinquênio 1937-1942 (o DNP e o DIP)”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 21, novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 177. Em 1944, outra revista *Cultura Política* voltou a destacar o Cine jornal Brasileiro sobre Santos Dumont, considerando-o, juntamente com outros, uma das principais produções fílmicas da Divisão de Cinema e Teatro do DIP, tendo alcançado, por essa razão, ampla e intensa divulgação em todo o território nacional. Ver o ponto “Cine jornal Brasileiro” da seguinte matéria: “Atividades do Departamento de Imprensa e Propaganda”. Revista *Cultura Política*, ano IV, num. 47, dezembro. Rio de Janeiro: DIP, 1944. P. 160. O artigo completo encontra-se nas páginas 151 a 185.

⁶⁵⁸ Ver: “Serão brilhantes as comemorações da ‘Semana da Pátria’”. *Jornal do Brasil*, sexta-feira, 1º de setembro de 1944. P. 8. Os cinemas participantes foram indicados pelo jornal na parte final da matéria e localizavam-se nos bairros do Centro, Copacabana, Méier, Botafogo, Tijuca, Catumbi, Madureira e Engenho de Dentro.

⁶⁵⁹ Idem.

⁶⁶⁰ Idem.

visto, uma das estratégias para defender o inventor brasileiro foi a de ampliar ao máximo possível as ações em torno daquele personagem. Para a sorte do regime Vargas, justamente aquele ano era propício ao investimento que se procurava fazer por ser marcado por duas efemérides que ajudaram a fortalecer o projeto estabelecido: o 40° e o 35° aniversários, respectivamente, dos prêmios Deutsch e Archdeacon, que deram a Santos Dumont a prioridade em dois meios de locomoção aérea⁶⁶¹.

Tais datas foram comemoradas durante a “Semana da Asa”, festividade que não à toa alcançou um crescimento enorme a partir de 1941. A lógica de tornar tal evento mais grandioso foi uma maneira encontrada pelo governo de desqualificar aquele criado pelos norte-americanos. Ou seja, engrandecer as celebrações em torno do dia 23 de outubro, a partir daquele momento, com uma maior participação do governo e dos recém-criados ministério da Aeronáutica e Força Aérea Brasileira, era reconhecer o pioneirismo de Santos Dumont. Da mesma forma, ignorar o dia 17 de dezembro e as solenidades organizadas em torno dele, não reconhecendo sua legitimidade, era atribuir aos irmãos Wright um papel periférico. Sendo assim, o Estado Novo aproveitou o início de 1941 para pensar em maneiras de glorificar o inventor brasileiro e para marcar oficialmente a sua posição diante do “Dia da Aviação Pan-americana”, inclusive internacionalmente.

Em 11 de janeiro de 1941, portanto menos de um mês após a cerimônia organizada pelos Estados Unidos, Oswaldo Aranha, o ministro das Relações Exteriores do Brasil, entrou em contato com Carlos Martins Pereira e Sousa, o Embaixador do país em Washington, transmitindo o ponto de vista do regime Vargas a respeito daquele festejo e o autorizando a explicar à National Aviation Day Association Inc, em nome de Getúlio, os motivos da recusa ao convite recebido daquela instituição:

Como Vossa Excelência não ignora, para o Brasil como para os demais países, associar-se a tal celebração importaria em reconhecer a prioridade dos irmãos Wright na descoberta da navegação aérea com aparelho mais pesado que o ar, ponto de vista esse inaceitável não só para o Governo Brasileiro mas também para todo aquele que investigue com isenção de ânimo a verdade histórica sobre a quem caiba o mérito da precedência na referida descoberta. Decidiu, por conseguinte, o Sr. Presidente da República recusar qualquer apoio à iniciativa da aludida associação, a qual, tendo como patronos os mencionados irmãos Wright, timbra por ignorar o feito realizado

⁶⁶¹ O prêmio Deutsch foi ganho por Santos Dumont em 13 de julho de 1901 por ter resolvido o problema da dirigibilidade dos balões, ao mostrar ser capaz de contornar com seu dirigível a Torre Eiffel e alterar a perspectiva, até então usual, da navegação sem rumo certo, ao sabor das correntes aéreas. Já o prêmio Archdeacon foi recebido em 23 de outubro de 1906 por ter desenvolvido o voo mecânico em percurso controlado.

por Alberto Santos-Dumont em 12 de novembro de 1906, devidamente comprovado por ata do Aero clube de Paris lavrada na mesma época⁶⁶².

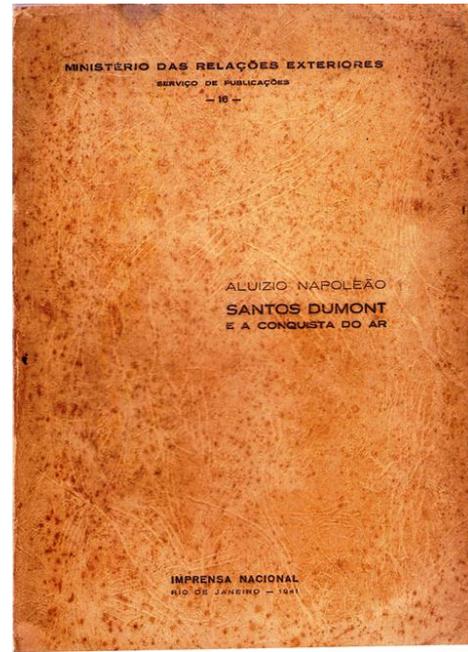
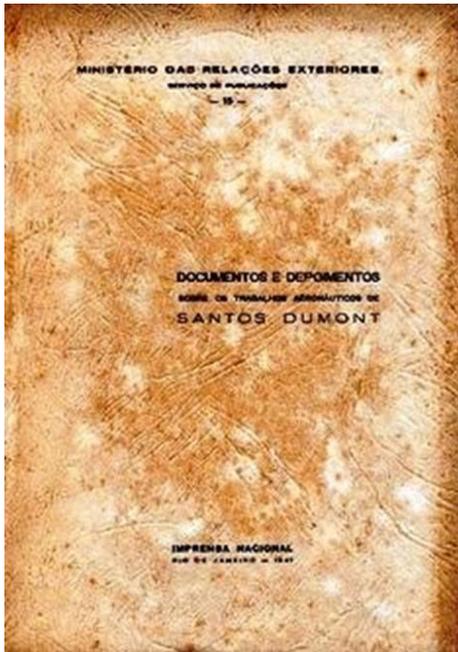
É preciso deixar claro que o Ministério das Relações Exteriores, a partir dessa ação, tornou-se peça-chave nos esforços de culto a Santos Dumont, para muito além apenas de a posição oficial do país em relação ao “Dia da Aviação pan-americana” ter sido transmitida por seu intermédio. Na verdade, se aos ministérios da Aeronáutica e da Educação e Saúde e ao Departamento de Imprensa e Propaganda coube, principalmente, produzir políticas culturais que colocassem em evidência o inventor brasileiro, à Pasta em questão o governo reservou tarefa mais árdua, logo consentida por Oswaldo Aranha: advogar a favor de Santos Dumont, com a missão de reunir o máximo possível de provas documentais em sua defesa, que comprovassem a primazia do voo e que justificassem o uso da designação “Pai da Aviação” unicamente pelo Brasil⁶⁶³.

Após a minuciosa pesquisa realizada e os inúmeros documentos coletados por integrantes dos quadros daquele ministério, decidiu-se reunir os resultados obtidos em dois livros cujo lançamento coincidiria com a data comemorativa máxima da aviação no Brasil: o 23 de outubro, a ser celebrado durante a “Semana da Asa” de 1941. Abaixo, destacam-se as capas das duas obras, intituladas *Documentos e depoimentos sobre os trabalhos aeronáuticos de Santos Dumont* e *Santos Dumont e a conquista do ar*⁶⁶⁴:

⁶⁶² *Documentos e depoimentos sobre os trabalhos aeronáuticos de Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores/Imprensa Nacional, 1941. P. 14 e 15. Um trecho do mesmo despacho do Ministério das Relações Exteriores pode ser visto também na seguinte matéria jornalística: “A conquista do ar”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 17 de outubro de 1956. 3º caderno. P. 24.

⁶⁶³ A mídia brasileira chegou a sugerir a organização de uma comissão internacional e isenta para solucionar definitivamente a questão, com um exame dos documentos existentes na França e nos Estados Unidos e a realização de todas as investigações que fossem necessárias. Ver, por exemplo: “Um tribunal internacional”. *Jornal Diário da Noite*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 22 de novembro de 1940. P. 8. Tal ideia também foi discutida pela imprensa norte-americana. O jornal *The Washington Post*, em editorial publicado no dia 26 de novembro, sugeriu que “talvez fosse conveniente aceitar a sugestão brasileira para se nomear uma comissão internacional incumbida de determinar quem voou primeiro em determinados tipos de máquinas”. Ver: “Aceita a sugestão do Brasil”. *Jornal O Imparcial Popular*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 27 de novembro de 1940. P. 3. A referência ao *The Washington Post* também foi feita em: “Nos Estados Unidos ainda se desconhece as experiências das ‘Demoiselles’”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 27 de novembro de 1940. P. 5. Portanto, a possibilidade de recorrer a um tribunal internacional para resolver a querela estava em pauta. Se isso se confirmasse, o Brasil, com a contribuição do Ministério das Relações Exteriores, já teria preparada a estratégia de defesa e já teria em mãos a documentação capaz de dar ao país o ganho de causa, colocando um ponto final na pergunta que tanto mobilizou acaloradamente o governo e a imprensa: a quem pertence a prioridade em voo mais pesado do que o ar?

⁶⁶⁴ A referência completa é a seguinte: *Documentos e depoimentos sobre os trabalhos aeronáuticos de Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores/Imprensa Nacional, 1941; e *NAPOLEÃO, Aluizio. Santos Dumont e a conquista do ar*. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores/Imprensa Nacional, 1941.



A própria edição do *Jornal do Brasil* publicada durante a “Semana da Asa” de 1941, no dia seguinte ao 23 de outubro, repercutindo o evento, deu destaque às duas publicações em questão, explicando aos leitores que tais produções tinham a “finalidade de rememorar as realizações aeronáuticas de Santos Dumont e fundamentar, pela idoneidade dos documentos investigados, as razões de defesa da prioridade brasileira na descoberta do voo com o mais pesado que o ar”⁶⁶⁵. O livro *Documentos e depoimentos sobre os trabalhos aeronáuticos de Santos Dumont* apresenta uma compilação de cartas enviadas pelos órgãos aeronáuticos (federações e clubes) de algumas nações latino-americanas (Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai), manifestando apoio integral à defesa da prioridade brasileira.

Além disso, tendo como principal objetivo reunir provas da prioridade do inventor brasileiro, ao longo da obra são apresentados aos leitores documentos contemporâneos dos feitos aeronáuticos de Santos Dumont, encontrados em livros, periódicos e fotografias. Os organizadores acrescentaram, ainda, opiniões de algumas enciclopédias e dois ofícios relativos aos êxitos do aeronauta no exterior produzidos por representantes do Brasil em Londres e pelo Consulado do Brasil em Paris. Há também, em anexo, a reprodução de um artigo da revista norte-americana *Flying*, de novembro de 1915, intitulado “Alberto Santos-Dumont and his new mission”, cujo texto afirma

⁶⁶⁵ “Duas importantes publicações do Itamaraty reivindicando a prioridade de voo com o mais pesado que o ar em benefício de Santos Dumont”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 24 de outubro de 1941. P. 9.

que foi ele que realizou o primeiro voo público feito com um dirigível e com um aeroplano⁶⁶⁶.

Já no segundo livro, o regime Vargas voltou a sua atenção a um produto cultural que tem sido indispensável a qualquer projeto de glorificação de personagens históricos, que vislumbre fazê-los se perpetuarem na memória dos grupos aos quais se destinam: a biografia. Portanto, a obra *Santos Dumont e a conquista do ar* é uma biografia escrita pelo embaixador Aluizio Napoleão, que, integrante do corpo diplomático do Itamaraty, foi convidado pelo governo para executar tal tarefa. Nela, o autor, baseado nos documentos reunidos por si e pelo Ministério das Relações Exteriores, refuta a prioridade que se tentava conferir aos irmãos Wright, trazendo-a ao patrimônio do Brasil⁶⁶⁷. A publicação é dividida em duas partes, “Livro Primeiro”, dedicado à biografia propriamente dita do inventor, e “Livro Segundo”, cujo espaço é voltado para analisar a prioridade do voo em aeroplano e a disputa com os irmãos Wright. Pela qualidade da obra, este escritor se tornou um dos principais biógrafos de Santos Dumont, tendo sido seu trabalho reeditado em duas ocasiões⁶⁶⁸.

Para o governo, não bastava apenas a publicação dos livros em português, porque o alcance seria muito restrito, apesar de neles já estarem presentes inúmeros documentos mantidos no idioma original, como francês, inglês, espanhol e italiano. Em uma batalha de memória internacional, era preciso convencer o maior número possível

⁶⁶⁶ O livro está dividido da seguinte forma: na primeira parte são apresentadas matérias extraídas dos jornais franceses *L'illustration*, *La Nature*, *Je Suis Tout*, *Le Petit Journal*, *Le Matin*, dos jornais ingleses *The Illustrated London News* e *The Graphic*, do jornal italiano *L'Illustrazione Italiana* e do jornal argentino *La Prensa*. Já na segunda, terceira e quarta partes estão contidos, respectivamente, trechos de obras aeronáuticas, citações de enciclopédias e os ofícios produzidos em Londres e Paris.

⁶⁶⁷ Na apresentação da obra, chamada “Explicação”, o autor dá mais detalhes sobre o tipo de documentação que foi reunida para fundamentar as razões de defesa da prioridade brasileira na descoberta do voo com o mais pesado do que o ar. Segundo ele, as fontes principais foram a imprensa da época das realizações de Santos Dumont, principalmente o jornal *L'illustration*, no período de 1898 a 1913, obras francesas de aviação e os próprios livros do inventor brasileiro, que indicavam como se processou a evolução dos seus trabalhos aeronáuticos.

⁶⁶⁸ A segunda edição do livro foi publicada em 1956 para integrar as comemorações pelo cinquentenário do primeiro voo de Santos Dumont com o mais pesado do que o ar. Conforme informado pelo autor na “Nota à segunda edição”, aproximando-se a data dessa comemoração o então ministro da Aeronáutica, o brigadeiro do ar Henrique Fleuiss, sugeriu ao presidente Juscelino Kubitschek a criação de uma comissão executiva para iniciar os preparativos dos festejos, tendo este recebido com entusiasmo a proposta. Constituíram-se, dessa forma, por meio do Decreto nº. 39.484, de 28 de junho de 1956, os órgãos que deveriam planejar e executar as cerimônias. A Comissão Executiva Nacional, formada também por Aluizio Napoleão, decidiu reeditar o livro dele, obtendo para tal a autorização do Ministério das Relações Exteriores, detentor dos direitos. A referência é a seguinte: NAPOLEÃO, Aluizio. *Santos Dumont e a conquista do ar*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957. Coleção Brasileira. Finalmente, a terceira edição foi feita por iniciativa do Instituto Histórico-cultural da Aeronáutica (INCAER): NAPOLEÃO, Aluizio. *Santos Dumont e a conquista do ar*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia, 1988. Tal instituto aproveitou para publicar também a versão em inglês: NAPOLEÃO, Aluizio. *Santos Dumont and the conquest of the air*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia, 1988.

de países de que a versão apresentada pelo Brasil era a verdadeira. Para isso, as provas reunidas nas publicações deveriam estar disponíveis também em outras línguas, inclusive e primordialmente naquela pertencente ao principal contestador da visão brasileira: o inglês⁶⁶⁹. Atento a isso, o Ministério das Relações Exteriores tratou de publicar as obras em francês, inglês e espanhol. Nessas versões, em vez de serem produzidos os livros *Documentos e depoimentos sobre os trabalhos aeronáuticos de Santos Dumont* e *Santos Dumont e a conquista do ar*, resolveu-se lançar o livro *Santos Dumont e a conquista do ar* em dois volumes, contendo no primeiro a biografia de Aluizio Napoleão e o segundo sendo formado pelo mesmo conteúdo presente na obra *Documentos e depoimentos*⁶⁷⁰.

Embora a contestação dos Estados Unidos objetivasse enfraquecer a representação dos feitos de Santos Dumont, o resultado mais claro desse embate, ao menos no Brasil, foi, ao contrário, o seu fortalecimento. A tradição histórica sobre a aviação que estava sendo ameaçada serviu de estímulo para a valorização dos pioneiros brasileiros da navegação aérea, em especial Santos Dumont. Em pouco tempo, nos cinco anos finais do Estado Novo, um volume considerável de políticas culturais sobre o inventor brasileiro, em proporções nunca vistas até então, foi cuidadosamente elaborado, principalmente no interior das sedes dos ministérios das Relações Exteriores, da Educação e Saúde e da Aeronáutica e no Palácio Tiradentes, onde se localizava o Departamento de Imprensa e Propaganda.

É importante destacar também que o governo Vargas estava atento ao efeito multiplicador que tais produções oficiais empregadas podiam produzir, reconhecendo e estimulando todos os tipos de ações que fortalecessem e expandissem o culto a Santos

⁶⁶⁹ O próprio *Jornal do Brasil* adiantou: “o trabalho do Sr. Aluizio Napoleão, pelo cunho de que se reveste, é destinado a ter grande repercussão no Brasil e no estrangeiro, principalmente nos países do hemisfério ocidental, onde contamos com apoio unânime à nossa reivindicação”. Ver: “Duas importantes publicações do Itamaraty reivindicando a prioridade de voo com o mais pesado que o ar em benefício de Santos Dumont”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 24 de outubro de 1941. P. 9.

⁶⁷⁰ A despeito de no livro *Documentos e depoimentos sobre os trabalhos aeronáuticos de Santos Dumont* não ter sido indicada uma autoria específica, como Aluizio Napoleão também participou do levantamento dos documentos reunidos naquela obra e a apresentação da mesma, chamada “Explicação”, foi escrita por ele, o Ministério das Relações Exteriores deve ter avaliado que, para a venda externa, era melhor ampliar o livro *Santos Dumont e a conquista do ar*, transformando *Documentos e depoimentos* em seu segundo volume e atribuindo nesse movimento a autoria a Aluizio Napoleão. As referências a essas publicações voltadas ao mercado externo são: *Santos Dumont y la conquista del aire*. Rio de Janeiro: Ministerio de Relaciones Exteriores/Imprensa Nacional, 1943. Traducción de Alarcón Fernandez; *Santos-Dumont and the conquest of the air*. Rio de Janeiro: Ministry of State for Foreign Affairs of Brazil/National Printing Office, 1945. Translated by Luiz Victor Le Cocq D’ Oliveira; e *Santos Dumont et la conquête de L’air*. Rio de Janeiro: Ministère des Relations Extérieures/Imprensa Nacional, 1947/1948. Traduit par Hortensia Hamoir Rio-Branco.

Dumont. Foi assim, por exemplo, com a publicação da biografia *Santos-Dumont: o pioneiro do ar*, escrita por Alexandre Brigole, professor do colégio Pedro II, e lançada, assim como *Santos Dumont e a conquista do ar*, na “Semana da Asa” de 1941, em decorrência da polêmica sobre o “Dia da Aviação Pan-americana”⁶⁷¹. Com tal obra, Alexandre Brigole, francês naturalizado brasileiro, juntou-se a Aluizio Napoleão como os principais biógrafos de Santos Dumont na década de 1940.

Como o subtítulo já demonstra, o principal objetivo do autor, assim como o de Aluizio Napoleão, foi o de provar a prioridade daquela figura histórica no desenvolvimento do aeroplano. E, justamente devido a isso, outra semelhança entre as duas publicações foi o interesse de quem as produziu de divulgá-las internacionalmente, para que tal posição pudesse ser compartilhada com outros países. Assim, o Aeroclube do Brasil a verteu para o inglês, sob o título de *Santos-Dumont: the air pioneer*⁶⁷². No entanto, diferentemente do livro publicado pelo Ministério das Relações Exteriores, este, patrocinado pelo Aeroclube do Brasil, era voltado principalmente para a juventude. Portanto, se *Santos Dumont e a conquista do ar* procurava provar e mostrar aos adultos que a dirigibilidade dos balões e a dos aviões seriam glórias autênticas do Brasil, *Santos Dumont: o pioneiro do ar* nutria a mesma intenção, mas dirigindo-se a outro público, dos pequenos brasileiros em formação.

Vale a pena destacar as impressões de integrantes do governo à publicação em questão, que foram reunidas por Alexandre Brigole e compiladas junto a outras em um livreto de produção do próprio autor intitulado *Santos-Dumont: o pioneiro do ar perante a crítica*⁶⁷³. Incentivando as produções realizadas à margem dos investimentos públicos, o ministro da Educação e Saúde, Gustavo Capanema, em telegrama de 23 de outubro de 1941, agradeceu a Alexandre Brigole por tê-lo presenteado com o “exemplar do sugestivo e bem documentado trabalho que escreveu sobre Santos Dumont”⁶⁷⁴. Por

⁶⁷¹ BRIGOLE, Alexandre. *Santos-Dumont: o pioneiro do ar*. Rio de Janeiro: Aeroclube do Brasil, 1941.

⁶⁷² BRIGOLE, Alexandre. *Santos-Dumont: the air pioneer*. Rio de Janeiro: Aeroclube do Brasil/Imprensa Nacional, 1943. Além disso, uma versão reduzida do livro, com apenas 30 páginas, das 110 originais, foi publicada em esperanto, no ano de 1945. Ver: BRIGOLE, Alexandre. *Santos-Dumont: la aerpioniro*. Rio de Janeiro: Eldonita de Ministerio por Eksterlandaj Alferoj/Irmãos Pongetti, 1945.

⁶⁷³ O objetivo da publicação desse opúsculo, elaborado por ele provavelmente em 1941, foi o de reunir as mensagens enviadas por autoridades ou instituições comentando sobre a recepção da obra *Santos-Dumont: o pioneiro do ar*, bem como o de reproduzir algumas matérias dos jornais que repercutiram o seu livro. Alexandre Brigole deve ter produzido poucos exemplares, já que o mesmo não foi localizado na Biblioteca Nacional e em nenhuma biblioteca estadual ou universitária do Estado do Rio de Janeiro. Encontra-se unicamente em uma coleção particular do IHGB. A referência completa do livro é: BRIGOLE, Alexandre. *Santos-Dumont: o pioneiro do ar perante a crítica*. Rio de Janeiro: [s.n.], [1941?]. Arquivo do IHGB/Fundo Roberto Macedo. Classificação: 198.3.7.n.15.

⁶⁷⁴ Idem. P. 2.

sua vez, o presidente Getúlio Vargas, em carta datada de 25 de outubro do mesmo ano e enviada ao escritor por seu secretário Luiz Vergara, informou que “recebeu com o melhor apreço e agradece [...] o oferecimento do seu livro – Santos Dumont o pioneiro do ar – louvando, ao mesmo tempo, o seu excelente trabalho de exaltação da figura do grande e glorioso brasileiro”⁶⁷⁵.

O importante para o regime Vargas era divulgar as proezas de Santos Dumont, seja com produções próprias ou não. No caso do livro de Alexandre Brigole, o Estado Novo ainda o divulgou no programa *Hora da Juventude*, da Rádio Nacional, empresa, como visto, incorporada, em 1940, ao patrimônio público e, portanto, desde então, sob controle do governo. Nele, Lúcia Magalhães, diretora da Divisão de Ensino Secundário, leu, no dia 30 de outubro de 1941, uma crônica que incentivava a leitura da obra, afirmando que ela oferecia aos jovens brasileiros documentação séria e argumentos irrefutáveis da prioridade de Santos Dumont no voo do aeroplano, aconselhando-os, portanto, a torná-la seu livro de cabeceira. Lúcia Magalhães concluiu, ainda, que a glória do inventor brasileiro não podia mais ser contestada e explicou aos ouvintes que as primeiras experiências dos irmãos Wright careceram de fiscalização técnica e não foram nunca registradas oficialmente, além de os dois norte-americanos terem lançado seu aparelho por meio de uma catapulta⁶⁷⁶.

Conforme observado por Orlando de Barros, durante a Segunda Guerra Mundial, os Estados Unidos, já no conflito, em busca de uma aproximação mais efetiva com o Brasil, reviram, ainda que por um tempo curto, a sua posição diante dessa batalha de memória envolvendo os feitos de Santos Dumont e dos irmãos Wright. Interessados na construção de bases militares no Nordeste, em matérias-primas brasileiras e que o país se tornasse também uma das nações beligerantes, foram empregadas, a partir de 1942, pelos norte-americanos, ações de valorização do inventor do 14 Bis⁶⁷⁷. Em novembro desse ano, por exemplo, a “Aero League of America” começou a organizar uma significativa homenagem a Santos Dumont por meio de uma exposição comemorativa sobre a vida e os feitos do aeronauta, a ser realizada em janeiro de 1943, primeiramente em Nova York e, em seguida, em Havana, no Rio de Janeiro e em outras cidades. A

⁶⁷⁵ Idem. P. 1.

⁶⁷⁶ BRIGOLE, Alexandre. *Santos-Dumont: o pioneiro do ar perante a crítica*. Rio de Janeiro: [s.n.], [1941?]. P. 11. Arquivo do IHGB/Fundo Roberto Macedo. Classificação: 198.3.7.n.15.

⁶⁷⁷ BARROS, Orlando de. “Santos Dumont, Anésia Pinheiro Machado e as campanhas para doação de aviões”, 2011, mimeo. Trata-se do rascunho de um artigo. Agradeço ao professor Orlando por ter-me cedido o original, do qual foram retirados os exemplos dessas medidas de reconhecimento de Santos Dumont adotadas nos Estados Unidos.

inauguração foi marcada para o dia 3, efeméride comemorativa do 27º aniversário da declaração de Santos Dumont durante visita aos Estados Unidos em 1916, na qual antevia de maneira “profética” a política da boa vizinhança:

Acredito que o aeroplano em breve unirá as várias nações do nosso hemisfério num bloco integral, indivisível, desenvolvendo a cooperação e o sentimento de amizade, estabelecendo uma aliança em prol do bem-estar, do esporte, do comércio, bem com a força e a resistência, na eventualidade de uma guerra⁶⁷⁸.

Como mais uma dessas iniciativas, passou a circular entre os norte-americanos, inclusive, a versão que reconhecia a primazia de Santos Dumont. A jornalista Marion Lowndes escreveu na revista *Air Facts*, periódico destinado especialmente aos pilotos dos Estados Unidos, ser impossível contestar que o inventor brasileiro era “‘The Father of Flight’, – o Pai do Voo”, pois os “fatos não mentem”⁶⁷⁹. Em seguida, a revista *Readers Digest*, de grande penetração e assinada à época por “vinte por cento das famílias americanas”⁶⁸⁰, em sua edição de outubro de 1942, resumiu o texto de Lowndes, escrevendo as seguintes palavras: “Em 1906 Santos Dumont deu ao mundo a primeira demonstração de voo em aparelho mais pesado que o ar. Os irmãos Wright não voaram publicamente antes de 1908”⁶⁸¹. O jornal *A Noite*, que apresentou essas informações aos brasileiros, concluiu a matéria sugerindo estar, portanto, terminada, e em caráter definitivo, “essa irritante discussão sobre a prioridade do voo a motor que surgiu em Paris, depois de 1908, quando Wilbur Wright pretendeu vender ao consórcio presidido por Lazaro Weiller uma patente de exclusividade para a construção de aeroplanos a motor”⁶⁸².

Por sua vez, em julho de 1943, o ministro da Aeronáutica brasileiro visitou os Estados Unidos com o intuito de conhecer fábricas de material para aviação e inspecionar os centros de treinamento e bases aéreas. Em certo momento, Salgado Filho foi convidado para assistir ao filme *Victory Through Air Power (Vitória pelo poder aéreo)*, produzido pelos Estúdios Disney como um esforço mobilizador de guerra. A película foi baseada no livro de mesmo título do escritor Alexander P. de Seversky, o qual também esteve na projeção. Na ocasião, ressaltou-se a “justiça” que ele havia feito

⁶⁷⁸ “Homenageando a memória de Santos Dumont nos Estados Unidos”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 05 de novembro de 1942. P. 1 e 2.

⁶⁷⁹ “A glória de Santos Dumont”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, terça-feira, 10 de novembro de 1942. P. 3.

⁶⁸⁰ Idem.

⁶⁸¹ Idem.

⁶⁸² Idem.

a Santos Dumont em sua obra, publicada no Brasil sob o título *A vitória pela Força Aérea*⁶⁸³. Após a sessão cinematográfica, o detentor da Pasta da Aeronáutica expressou a grande satisfação que o filme lhe tinha causado, pela alegria de verificar que a produção “ao focalizar os primeiros dias da aviação, lembrou o magnífico esforço de Santos Dumont, em Paris, no ano de 1906 e nos anos sucessivos”⁶⁸⁴. Acrescentou ainda que “a contribuição de Santos Dumont, no primeiro impulso da aviação, foi grande e na verdade foi ele quem bateu o primeiro recorde europeu”⁶⁸⁵.

3.3 – Museu Santos Dumont: lugar de memória, local de celebração

O regime centralizador e nacionalista implementado no Brasil a partir de 1930, e intensificado pela ditadura iniciada em 1937, procurou desenvolver uma identidade nacional, valorizando a cultura brasileira e suas tradições, o que acabou por estimular a valorização da história pátria e o desenvolvimento de certas representações acerca do passado, do presente e do futuro. Nesse contexto, criou-se, pelo Decreto-Lei n.º. 25, de 30 de novembro de 1937, o Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), com o intuito de proteger e preservar o patrimônio histórico e artístico do país⁶⁸⁶.

Entre as ações empregadas para alcançar tal objetivo, como as de resguardo, catalogação, tombamento e restauração de objetos e imóveis considerados de valor, uma especialmente alcançou bastante destaque: a criação de vários museus nacionais e a reestruturação daqueles já existentes, que obtiveram, como guardiões da memória, uma importância central nos planos do governo de valorização do passado histórico brasileiro. Por exemplo, Rosana Andrade Dias do Nascimento afirma que o Museu Histórico Nacional, localizado no Rio de Janeiro, por muito tempo ficou “esquecido” pelo governo federal. Apenas após a Revolução de 1930, com a chegada de Vargas ao poder, e principalmente durante o Estado Novo, que aquela instituição ganhou atenção,

⁶⁸³ SEVERSKY, Alexander P. de. *A Vitória pela Força Aérea*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1943.

⁶⁸⁴ “Um filme de Walt Disney que faz justiça a Santos Dumont”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 22 de julho de 1943. P. 10; e “Significativa recepção ao ministro Salgado Filho no Instituto Presbiteriano do Centro Médico”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 23 de julho de 1943. P. 2.

⁶⁸⁵ Idem.

⁶⁸⁶ Para um aprofundamento da relação entre a constituição de um patrimônio histórico e artístico e a formação de uma memória nacional no governo Vargas, ver: LONDRES, Cecília. “A invenção do patrimônio e a memória nacional”. In: BOMENY, Helena (org.). *Constelação Capanema: intelectuais e políticas*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, Bragança Paulista (SP): Ed. Universidade de São Francisco, 2001. Pp. 85-101.

passando por transformações significativas, dentre as quais modernas instalações, reorganização do acervo, ampliação do espaço físico e aquisição de novas peças a enriquecerem a coleção permanente⁶⁸⁷.

Ao mesmo tempo, dezenas de instituições foram criadas no período de 1937 a 1945, sendo três as mais conhecidas delas: o Museu Imperial de Petrópolis (inaugurado em 16 de março de 1943), o Museu de Belas-Artes (inaugurado em 19 de agosto de 1938), ambos no Rio de Janeiro, e o Museu da Inconfidência (inaugurado em 21 de abril de 1942), em Minas Gerais. Além dessas, a edição especial e comemorativa do 5º aniversário do Estado Novo, da revista *Cultura Política*, ainda destacou o desenvolvimento das seguintes instituições: Museu das Missões (fundado com a finalidade de reunir e conservar as obras de arte ou de valor histórico relacionadas aos Sete Povos das Missões Orientais fundados pela Companhia de Jesus, em São Miguel, município de Santo Ângelo, no Rio Grande do Sul), Museu do Ouro (instalado na antiga Casa da Intendência do Ouro, em Sabará, Minas Gerais, e destinado a pesquisar, recolher e conservar os bens relacionados à indústria da mineração no país) e Museu Nacional de Moldagens (constituído no Rio de Janeiro com a finalidade de coligir moldagens, reproduções, diretas das obras mais notáveis da escultura brasileira)⁶⁸⁸.

É no interior desse projeto de criação de novos museus que se procurou inserir outro: o de valorização de Santos Dumont. Unificando as duas iniciativas, voltou com força, na década de 1940, uma ideia antiga que periodicamente era trazida à baila, mas que nunca havia saído do papel: preservar as casas utilizadas pelo inventor brasileiro ao

⁶⁸⁷ NASCIMENTO, Rosana Andrade Dias do. *O “Brasil Colonial” e a Exposição do mundo português de 1940*. Tese de doutorado em História. Salvador/BA: Universidade Federal da Bahia, 2008. P. 104. Em artigo publicado na revista *Cultura Política*, Mario Barata, secretário do Instituto Brasileiro de História de Arte e Técnico de Museus pelo curso do Museu Histórico Nacional, baseado em relatórios produzidos pelo diretor daquele museu, Gustavo Barroso, lembra, no ponto chamado “O Museu Histórico Nacional e as suas últimas realizações”, que tais melhorias foram iniciadas em 1938, quando “esteve o Museu fechado para que se realizassem obras de ampliação, pintura geral e colocação de tacos nos pisos das salas principais, com o fim de modernizar e melhorar as suas instalações. Foi levantado mais um andar em duas faces do corpo central do edifício, dotando-o de mais dois vastos salões, destinados, um às relíquias do período republicano e outro às do período colonial, recebendo as denominações de salas D. João VI e Sala Deodoro da Fonseca”. BARATA, Mario. “Proteção ao nosso patrimônio histórico e artístico no quinquênio 1937-1942”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 21, novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 340.

⁶⁸⁸ A revista ainda cita um Museu Nacional de Arte Religiosa (na Bahia), um Museu Vitor Meireles (em Santa Catarina), um museu de mobiliário regional (em Pernambuco), um museu de arte popular (na Paraíba) e um museu na casa de Teófilo e Cristiano Otoni (em Minas Gerais). Ver: “Cinco anos de administração pública no Estado Nacional” (p. 32 e 33); e BARATA, Mario. “Proteção ao nosso patrimônio histórico e artístico no quinquênio 1937-1942” (Pp. 334-336). Revista *Cultura Política*, ano II, num. 21, novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1942.

longo da vida, transformando-as em lugares de memória, abertos à visitação pública⁶⁸⁹. As duas propriedades pelas quais se despertou interesse foram a casa em que nasceu o “pai da aviação”, localizada em um sítio pertencente ao município de Palmira (depois, rebatizado de Santos Dumont), em Minas Gerais; e a de veraneio, situada na encosta do antigo morro do Encantado, no centro da cidade de Petrópolis, no Rio de Janeiro, que havia sido idealizada pelo próprio inventor e construída em 1918, com projeto arquitetônico do engenheiro Eduardo Paderneiras, sendo utilizada até a data de seu falecimento⁶⁹⁰.

Em relação à casa de Petrópolis, Santos Dumont não chegou a deixar em testamento o destino que teria o imóvel depois de sua morte. Quando ela aconteceu, em 1932, seus herdeiros doaram-na, no ano de 1936, junto com o mobiliário e os objetos que a integravam à prefeitura de Petrópolis. Desde aquele momento surgiu a ideia de transformá-la em museu, mas o projeto não foi levado adiante. O local chegou a abrigar a sede da Associação Petropolitana de Planadores, mas com o fim dela a “Encantada”, como Dumont a chamava, ficou em relativo abandono. Somente na década de 1940, no contexto de estímulo do governo à valorização da aviação brasileira e de seus pioneiros, fortaleceu-se o desejo de tornar a propriedade um local de visitação pública e de homenagem ao inventor. Conforme indicado por matéria publicada na coluna “Asas e Motores” do jornal *A Manhã*, de 1942, o prefeito de Petrópolis entrou em contato com Salgado Filho, ministro da Aeronáutica, pedindo o apoio dele e de seu ministério para que aquele desejo antigo fosse, enfim, viabilizado. Prontamente atendido, não havia mais obstáculos para que o projeto saísse do papel⁶⁹¹.

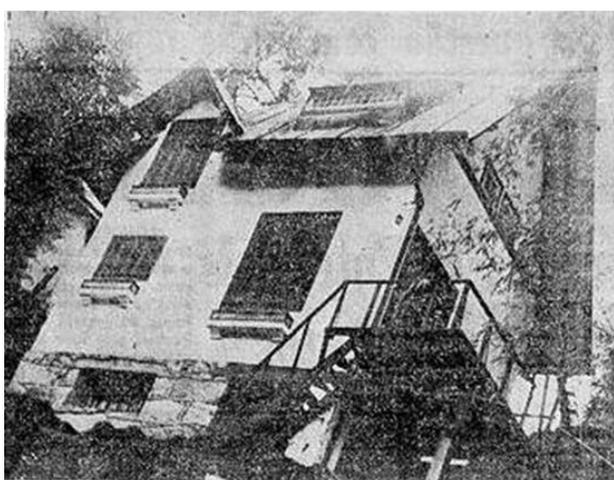
Para os planos do Estado Novo de culto a Santos Dumont e da construção dele em herói, sem dúvida tal aquisição era uma contribuição importante. A própria estrutura

⁶⁸⁹ A expressão lugares de memória foi criada pelo historiador francês Pierre Nora. Para ele, “os lugares de memória nascem e vivem do sentimento de que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque essas operações não são naturais”. NORA, Pierre. “Entre memória e história: a problemática dos lugares”. In: *Projeto História*. São Paulo: PUC, n.º 10, dezembro de 1993. P. 13.

⁶⁹⁰ É preciso destacar também outra iniciativa ainda ligada à criação de museus, que visava a dar prosseguimento ao desenvolvimento de uma mentalidade aeronáutica e, portanto, à valorização da aviação brasileira e de sua história: a elaboração de um Museu Aeronáutico. Conforme já informado, tal ideia partiu do próprio ministro da Aeronáutica, Salgado Filho, quando em 1943 determinou a sua organização. Apesar da tentativa inicial, a falta de local disponível interrompeu o projeto. Apenas três décadas mais tarde ele foi concretizado, com a inauguração, em 18 de outubro de 1976, do Museu Aeroespacial (MUSAL).

⁶⁹¹ “Prestemos mais uma homenagem à memória do ‘Pai da Aviação’, transformando a sua antiga residência, em Petrópolis, num Museu de Aeronáutica”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 17 de março de 1942. P. 13.

da casa, seu interior e exterior, facilitava uma aproximação com o seu antigo dono, já que a mesma foi traçada e constituída pelo próprio, apresentando detalhes que muito revelavam ao visitante sobre o espírito inventivo do proprietário. A oficina, o uso de móveis fixos, uma escada que permite apenas que se inicie a sua subida com o pé direito e o chuveiro com aquecimento a álcool indicam a “presença” daquele que era considerado o “Pai da aviação”. Aproveitando a aproximação das festividades comemorativas do Centenário de Petrópolis, a serem realizadas em 1943, decidiu-se incluir na agenda dessas celebrações a inauguração do Museu Casa de Santos Dumont, que ocorreria bem próximo a de outro: o Museu Imperial de Petrópolis. A abertura ao público deste ocorreu em 16 de março e a daquele no dia 21. A inauguração do museu dedicado ao inventor brasileiro teve início às 10 horas, com a participação e o discurso do prefeito da cidade, Marcio Alves, de membros da Associação dos Artistas Brasileiros e do Pen Clube, encerrando-se a solenidade com as palavras do ministro da Aeronáutica⁶⁹². Nas fotos abaixo, publicadas no jornal *A Noite*, é possível ver a casa e o momento da inauguração.



Fonte: Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, segunda-feira, 22 de março de 1943. P. 1 e 2.

⁶⁹² Sobre a inauguração do Museu Casa de Santos Dumont, ver: “A ‘Encantada’”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, segunda-feira, 22 de março de 1943. P. 1 e 2; e “A ‘casa de Santos Dumont’”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 19 de março de 1943. P. 3. Somando-se a essa iniciativa de conceder o nome do inventor brasileiro a um museu, outras “práticas de batismo” em torno de Santos Dumont se intensificaram no período pós-1940, tornando-se comum encontrar seu nome sendo dado a ruas, praças, escolas e outros espaços e bens públicos. Em 1942, Waldemar Falcão, então ministro do Supremo Tribunal Federal, atribuiu o nome de Santos Dumont ao avião que havia sido doado pelos Institutos de Aposentadoria e Pensões ao Ministério da Aeronáutica. Arquivo Valdemar Falcão, VF pi Falcão, V. C. R. 1942.05.00. FGV/CPDOC.

Já a Casa de Cabangu, localizada em Minas Gerais, além de ter servido de moradia para Santos Dumont na infância, abrigou-o a partir de 1914, logo após encerrar a sua carreira de aeronauta, em 1910. Utilizando as anotações deixadas por seu pai, o inventor identificou a localização da casa e descobriu que ela, naquele momento, pertencia à Ferrovia Nacional e, portanto, não podia ser adquirida por ele. Após campanha promovida na cidade, o local foi doado por lei ao inventor brasileiro, em dezembro de 1919, passando a constituir a sua principal residência. Quando de sua morte, em 1932, a propriedade, como consta em seu testamento, foi devolvida à cidade de Palmira. A partir daí nasceu, em muitos, o desejo de transformá-la em museu. Se em 1939 a criação era tratada pela imprensa como uma possibilidade a ser discutida⁶⁹³, os jornais de 1941 já a davam como certa⁶⁹⁴. A própria revista *Cultura Política* anunciou, em seu número de novembro de 1942, que, além dos museus já criados, estava sendo planejado “um museu evocativo da personalidade e da obra de Santos Dumont, na casa natal do grande inventor brasileiro”⁶⁹⁵.

No entanto, mesmo com toda a conjuntura favorável à transformação das casas em museus, a propriedade de Minas Gerais não logrou o mesmo destino que a do Rio de Janeiro. Ao que consta, apesar dos esforços e das notícias publicadas em jornais da época e em revistas oficiais do Estado Novo, que atualizavam os leitores, ao longo dos anos, sobre os planos de inauguração de um museu na casa de Cabangu, esta nunca efetivamente ocorreu durante o primeiro governo de Vargas. Comprovam isso o Decreto n°. 3.069, de 6 de junho de 1949, do governo do Estado de Minas Gerais, que reconhecia, naquele ano, a propriedade como de utilidade pública e a Lei n°. 1.704, de

⁶⁹³ Ver, por exemplo: “A ‘Semana da Asa’ do ano corrente. A criação de um museu Santos Dumont tratada na Comissão de Turismo”. Jornal *O Imparcial*, Rio de Janeiro, sábado, 7 de outubro de 1939. P. 7.

⁶⁹⁴ Ver, por exemplo: “Constituída a Santos Dumont filme”. Jornal *A manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 14 de outubro de 1941. P. 1.

⁶⁹⁵ BARATA, Mario. “Proteção ao nosso patrimônio histórico e artístico no quinquênio 1937-1942”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 21, novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 336. No contexto de discussão sobre a necessidade de transformar a casa em museu, o *Jornal do Brasil* produziu uma matéria defendendo a ideia e lembrando que por muito tempo o imóvel ficou em péssimas condições, deixando os representantes legais da cidade na qual estava localizada em situação desconfortável, quando recebiam visitantes nacionais e estrangeiros especificamente com a intenção de ver a propriedade: “Durante muito tempo, as autoridades de Santos Dumont, quando recebiam a visita de alguém para ver a casa do inventor da dirigibilidade e voo dos mais pesados que o ar, ficavam em cólicas, para não mostrar o triste estado em que se encontrava a habitação que abrigara o glorioso brasileiro. Culminaram esses vexames das autoridades locais quando se soube ali que uma esquadrilha estrangeira, em voo da sua pátria para o Rio de Janeiro, desejou ver a casa de Santos Dumont: – a terra do Pai da Aviação não tinha campo de pouso e assim foi explicado aos candidatos à visita: mas os visitantes não desistiram do seu intento e voaram para aterrissar muito longe, seguindo de automóvel para a antiga Palmira. Tiveram então as autoridade que fazer tudo, inclusive mentir, para não mostrar a casa, que estava em ruínas. E conseguiram o seu intento. “A Casa de Santos Dumont”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 28 de maio de 1941. P. 5.

15 de setembro de 1952, do Senado Federal, sancionada pelo então presidente João Café Filho, que concedia a subvenção de cem mil cruzeiros para organizar e manter o “Museu Santos Dumont” na casa em que nasceu, naquele município, o glorioso brasileiro”⁶⁹⁶. Na verdade, foi preciso esperar até o ano de 1973, quando finalmente foi inaugurado o Museu Casa Natal de Cabangu, no centenário de nascimento de Santos Dumont. Apesar de o projeto de valorização do inventor não ter sido bem-sucedido neste caso, deve-se destacar a intenção do governo de ver a casa aberta ao público e as discussões travadas, que acabaram por trazer algumas melhorias, como a sua restauração pelo Ministério da Educação e Saúde⁶⁹⁷.

Somando-se a toda essa iniciativa de conservação dos imóveis que abrigaram o inventor brasileiro em diferentes momentos de sua vida e que foram palco e testemunhas de suas ações, acrescentou-se outra, considerada tão importante quanto: preservar os objetos que lhe pertenceram. Ou seja, reunir peças de valor histórico relacionadas a Santos Dumont contribuía significativamente para intensificar o culto ao personagem, tornando-o mais “vivo” aos visitantes do Museu recém-lançado e intensificando a carga de sentimento e o efeito desejados pelo projeto patriótico em andamento. O abandono ao qual por muito tempo as propriedades do inventor ficaram expostas, sem tratamento, permitiu que uma quantidade grande de itens originais dos locais fosse perdida, seja pelos imperativos do tempo e da má conservação, seja pelos furtos recorrentes, descaracterizando os locais tais como o “Pai da Aviação” havia deixado⁶⁹⁸.

Era para reverter esse quadro que justamente, a partir da década de 1940, o Estado Novo engendrou o projeto de fortalecimento dos personagens históricos considerados pioneiros da aviação brasileira, devendo-se incluir a guarda dos objetos pertencentes a Santos Dumont como mais uma das ações dele. Além disso, é preciso também inseri-la em uma iniciativa mais abrangente que, envolvendo o Ministério da Educação e Saúde e o SPHAN, órgão subordinado a ele, visava à preservação e à exposição nos vários museus reestruturados ou recém-criados de peças que remetessem

⁶⁹⁶ BRASIL. Lei n.º. 1704, de 15 de setembro de 1952. Concede uma subvenção extraordinária de Cr\$ 100.000,00 (cem mil cruzeiros), ao Museu Santos Dumont, em Minas Gerais.

⁶⁹⁷ “A casa de Santos Dumont”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 28 de maio de 1941. P. 5.

⁶⁹⁸ Uma matéria publicada em 1941 no *Jornal do Brasil* defendia a criação de um museu na casa que pertenceu ao inventor em Minas Gerais, chamando atenção para o relativo abandono da propriedade e lembrando que, quando da morte de Santos Dumont, muitas pessoas foram ao referido imóvel e, sem dificuldade, subtraíram objetos pertencentes ao “Pai da Aviação”. Ver: “A casa de Santos Dumont”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 28 de maio de 1941. P. 5.

a grandes vultos nacionais, objetos simbólicos capazes de ligar o “visível” ao “invisível”. Nessa perspectiva, a determinação principal da União foi a de não medir esforços para adquirir a maior quantidade de itens, tratados como autênticas relíquias⁶⁹⁹, estivessem na posse de familiares, de colecionadores particulares brasileiros ou localizados no exterior, quando, então, regressariam ao país. Muitas das novas aquisições, inclusive, foram resultado de iniciativas pessoais do próprio presidente Vargas.

Nesse processo, e dada a função sociocultural importante que passaram a ter os objetos pessoais dos “grandes homens”, os museus foram orientados a dar maior visibilidade a eles, mantendo em suas exposições permanentes, disponíveis ao público visitante, todos os objetos integrantes de seus acervos que tivessem pertencido a algum personagem histórico de destaque. Como reflexo de tal investimento, por exemplo, a coroa de D. Pedro II transferiu-se para o Museu Imperial quando este foi criado em 1940, tornando-se a principal peça do acervo, sendo exposta à nação e ficando, portanto, visível ao olhar dos brasileiros⁷⁰⁰. Já em 1941, o Exército de Portugal ofereceu ao do Brasil a espada de D. Pedro I que teria sido usada no episódio histórico do Grito do Ipiranga. O ministro da Guerra, Eurico Gaspar Dutra, desejando a exposição pública dela, considerada uma lembrança sagrada da pátria, entregou-a ao Museu Histórico Nacional⁷⁰¹.

No que diz respeito às iniciativas em torno de Santos Dumont, destaca-se a atuação principalmente do professor Alexandre Brigole, como visto um de seus principais biógrafos, e do historiador Affonso de Esgragnolle Taunay. Para contribuir com a iniciativa de inauguração do Museu Santos Dumont, em Petrópolis, tornando-o mais atrativo, os dois se preocuparam em reunir peças e documentos ligados ao personagem homenageado, principalmente reproduzindo os que já estavam sob a guarda do Museu Paulista, do qual Taunay era diretor. Tal instituição, também conhecida como Museu do Ipiranga, havia recebido, em 1935, dos herdeiros do inventor brasileiro,

⁶⁹⁹ Relíquias são “os objetos que se crê que tenham estado em contato com um deus ou com um herói, ou que se pense que sejam vestígios de qualquer grande acontecimento do passado mítico ou simplesmente longínquo”. POMIAN, Krzysztof. “Coleção”. In: *Enciclopédia Einaudi*. Vol. 1 Memória-história. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1984. P. 59.

⁷⁰⁰ A coroa foi guardada no Tesouro Nacional logo após a Proclamação da República, local em que permaneceu até a criação do Museu Imperial, aberto à visita em 16 de março de 1943, quando passou a ser exposta publicamente.

⁷⁰¹ Ver: Arquivo Oswaldo Aranha, OA tt Silva, V. B. da 1941.08.29. Microfilme rolo 25 fot. 25. FGV/CPDOC; e “No Museu Histórico Nacional a espada de D. Pedro I”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 16 de setembro de 1944. P. 3.

Arnaldo e Jorge Dumont Villares, um conjunto de 1670 itens, entre objetos e documentos textuais e iconográficos que haviam sido produzidos por ele ou sobre ele e que passaram a integrar a “Sala Santos Dumont”, inaugurada em 1936 naquele local, cujas despesas com a construção e estruturação ficaram inteiramente a cargo da família do homenageado⁷⁰².

Para compor a sala, acrescentaram-se ainda às doações dos herdeiros objetos que pertenceram ao inventor encontrados por Paulo Duarte em coleções particulares de Paris⁷⁰³. Dentre as peças reunidas para a exposição, estavam material do escritório e do laboratório do inventor, fotografias, medalhas e condecorações, uma réplica em miniatura do monumento Ícaro, erigido na França em sua homenagem e peças do vestuário, como ternos, calçados e o inseparável chapéu Panamá⁷⁰⁴. Nas fotos abaixo, é possível ter uma visão geral do ambiente da sala⁷⁰⁵:

⁷⁰² Tais informações sobre a criação da “Sala Santos Dumont” foram retiradas de: PETRELLA, Yara Ligia Mello Moreira et al. “Restauração da fotopintura ‘Retrato em tamanho natural de Santos Dumont’, do fotógrafo Giovanni Sarracino”. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. sér. V. 6/7. P. 161-180 (1998-1999). Editado em 2003.

⁷⁰³ Paulo Alfeu Junqueira de Monteiro Duarte (1899-1984) bacharelou-se pela Faculdade de Direito de São Paulo, em 1924, mas atuou profissionalmente como jornalista. Participou da organização da Aliança Liberal e, em seguida, da Revolução de 1930. No entanto, divergências com o interventor de seu estado logo o fizeram abandonar o apoio que dera ao governo provisório de Vargas. Com a deflagração da Revolução Constitucionalista de 1932, tornou-se um de seus organizadores. Terminado o conflito, foi preso por três meses, quando, ao final deles, embarcou exilado para a Europa. Na França, especializou-se em antropologia geral e pré-história no museu de Paris. Com a anistia, regressou ao Brasil em 1934. De volta ao país, dirigiu o departamento de cultura da prefeitura de São Paulo e fez parte da comissão que organizou a USP. Ver: Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – DHBB, CPDOC-FGV, verbete DUARTE, Paulo (1).

⁷⁰⁴ Uma análise detalhada da atuação de Affonso de Esgragnolle Taunay à frente da direção do Museu Paulista e da criação da “Sala Santos Dumont” pode ser encontrada em: BREFE, Ana Cláudia Fonseca. *Um lugar de memória para a Nação: o Museu Paulista reinventado por Affonso d’ Esgragnolle Taunay (1917-1945)*. Tese de doutorado em História. Campinas/SP: Universidade Estadual de Campinas, 1999. Como observado pela autora, a inauguração de tal sala, como de outras no mesmo período, marcou uma “nova fase” do museu, com a elaboração de várias exposições comemorativas, dentre as quais de personagens históricos, e o começo do período final da administração de Taunay, encerrada com a sua aposentadoria do cargo de diretor, em 1945. As discussões sobre a “Sala Santos Dumont” encontram-se no ponto 3.3 (“Os últimos dez anos de Taunay no Museu Paulista”) do 3º capítulo (“complementando o cenário”).

⁷⁰⁵ A primeira imagem mostra uma visão geral sobre a “Sala Santos Dumont”, no Museu Paulista. A segunda foto retrata a inauguração dela, em 27 de outubro de 1936. No centro, abaixo da estátua de Ícaro, encontra-se o historiador Affonso de Esgragnolle Taunay.



Fonte: Foto da esquerda: TAUNAY, Affonso de Esgragnolle. *Guia da secção histórica do Museu Paulista*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1937. Entre as páginas 96 e 97. Foto da direita: Centro de Documentação da Aeronáutica (CENDOC). Coleção Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley. Álbum *História da FAB*. Vol. 4 (1933-1940), não paginado.

Já em 1943, Brigole e Taunay tomavam providências para a reprodução de parte do acervo, autorizando, conforme destacam com entusiasmo vários jornais da época “a feitura de cópias fiéis de inúmeros objetos que pertenceram e foram de uso de Santos Dumont, documentos e fotografias”⁷⁰⁶, que passariam a ser expostas no novo lugar de memória que o Rio de Janeiro ganhava: o Museu Casa de Santos Dumont⁷⁰⁷. E assim, somadas aos itens originais, esperava-se que ambos fortalecessem a operação de representação de seu antigo dono. Se até os Estados Unidos estavam preservando em seus museus objetos que pertenceram a Santos Dumont, no projeto encabeçado pelo governo Vargas de valorização do inventor brasileiro era inadmissível que um esforço ainda maior não ocorresse aqui⁷⁰⁸.

Com essa perspectiva, o próprio presidente, não só apoiando a iniciativa, mas demonstrando que tal esforço também partia diretamente dele, doou, em 1943, de seu acervo pessoal, ao museu recém-fundado, um item relacionado ao aeronauta brasileiro, para que se juntasse aos demais já em exposição. Tratava-se de uma carta, datada de 10 de março de 1932, enviada por Santos Dumont, de São Paulo, ao então chefe do governo Provisório do Brasil. Na missiva, o inventor agradeceu a Vargas pela tentativa

⁷⁰⁶ “A contribuição do Museu Paulista”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, segunda-feira, 22 de março de 1943. P. 2.

⁷⁰⁷ Para mais informações sobre a iniciativa de Taunay e Brigole, ver também: “Casa de Santos Dumont”. *Jornal Diário da Noite*, Rio de Janeiro, terça-feira, 16 de março de 1943. P. 5.

⁷⁰⁸ Com uma política de obtenção de novas peças para o seu acervo, o Museu Nacional de Aeronáutica dos Estados Unidos buscou reunir, em 1940, elementos referentes aos pilotos latino-americanos. Como reflexo de tal iniciativa, já havia conseguido o motor do avião número 9 de Santos Dumont, responsável, segundo aquela instituição, por torná-lo famoso como desportista. Ver: “Declara possuir o motor do avião nº. 9 de Santos Dumont”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 18 de dezembro de 1940. P. 5.

de visitá-lo em Petrópolis e se desculpou por não estar presente para recebê-lo. A decisão de tornar público esse documento original revela, por um lado, o esforço do presidente de mostrar-se atuante nas homenagens ao “Pai da aviação” e, por outro, o de apresentar-se como próximo do homenageado⁷⁰⁹. Dessa maneira, todas as ações descritas passavam a ser tratadas como essenciais e indicavam que o Brasil finalmente dava mostras de que honrava o filho ilustre, ao conservar sua casa, seus bens, sua memória.

3.4 – Santos Dumont e as artes plásticas: o *Despertar de Ícaro*, de Lucílio de Albuquerque

Assim como o governo Vargas utilizou o projeto de preservação de museus, desenvolvido principalmente pelo Ministério da Educação e Saúde, para enaltecer a figura de Santos Dumont, o mesmo ocorreu em relação às artes plásticas. Na perspectiva nacionalista adotada pelo grupo político que chegou ao poder por intermédio da Revolução de 1930 e que foi intensificada com a ditadura instaurada em 1937, era preciso valorizar a arte e os artistas brasileiros. Essa tarefa, tal qual a da conservação dos museus, coube oficialmente ao Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), submetido à Pasta ministerial de Gustavo Capanema. Para fortalecer essa iniciativa, que buscava utilizar, por exemplo, a pintura e a escultura como instrumentos de formação cultural, tanto o MES quanto o DIP produziram políticas culturais em seus mais diferentes órgãos.

Nesse sentido, o Ministério da Educação e Saúde publicou, anualmente, iniciando em 1937, a *Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, tendo sido esta uma de suas principais medidas para ratificar a necessidade de se preservar e divulgar as artes plásticas⁷¹⁰. No entanto, se coube ao MES sobretudo fazer

⁷⁰⁹ Foi possível saber da doação da carta ao museu porque uma cópia encontra-se no arquivo Getúlio Vargas e pelo fato de ter-se acrescentado à caneta, na parte superior dela, a seguinte inscrição, datada de 1943: “Original doado à Prefeitura de Petrópolis (Casa Santos Dumont)”. A missiva contém o seguinte texto principal: “Informado de Petrópolis, que V. Exa. se dignou honrar-me recentemente com sua visita, lastimo não ter estado presente para receber esta distinção, rogo a Va. Exa. aceitar por meio desta as minhas mais sinceras expressões de reconhecimento, enquanto a minha saúde, em vias de restabelecimento, não me permitir que o faça pessoalmente. Apresento a Va. Exa. as expressões da mais respeitosa consideração. (a) Santos Dumont”. Ver: Carta de Alberto Santos Dumont a Getúlio Vargas agradecendo visita e desculpando-se por estar ausente na ocasião. Arquivo Getúlio Vargas, GV c 1932.03.10/2. Microfilme rolo 2 fot. 0621/2. FGV/CPDOC.

⁷¹⁰ Ver: *Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*. Números 1 ao 9. Rio de Janeiro: SPHAN/Ministério da Educação e Saúde, 1937-1945.

o levantamento e cuidar da conservação das artes consideradas de valor artístico e histórico, o DIP dedicou-se, nessa esfera, majoritariamente à publicização de tais ações. Recorrendo principalmente à mídia impressa, editaram-se os livros *Getúlio Vargas e a arte no Brasil* e *As artes plásticas no Brasil e o Estado Novo*⁷¹¹, assim como artigos sobre o tema foram constantemente inseridos em suas mais diversas revistas, sendo a *Cultura Política* a mais importante delas⁷¹².

Nesta última, inclusive, havia uma coluna fixa nos dezoito primeiros números (de março de 1941 a agosto de 1942) chamada “Brasil social, intelectual e artístico”, dividida em três partes: “a) Evolução social”, “b) Evolução intelectual” e “c) Evolução artística”. Na letra c, exploraram-se temas como “Música”, “Teatro”, “Cinema”, “Rádio” e “Artes Plásticas”. O espaço reservado às artes plásticas foi escrito por Carlos Cavalcanti, cujo cargo no Ministério da Educação e Saúde era o de Conservador de Museus de Artes. Em sua coluna, abordou, ao longo dos meses, temas diversos, dentre os quais o desenvolvimento da arte portuguesa do século XVI e sua influência na América; a tradição barroca no Brasil; a evolução das artes plásticas brasileiras através dos séculos XVIII e XIX; a história da Missão Francesa de 1816; a exposição das obras de Pedro Américo e Vitor Meireles e o Neoclássico; e a questão da arte moderna e suas tendências. A partir do número 19, de setembro de 1942, houve uma reformulação nas colunas da revista, e a seção “Brasil social, intelectual e artístico” chegou ao fim, mudança que permaneceu até a publicação do número 50, de maio de 1945, última edição do periódico ainda vinculada ao DIP⁷¹³. Mesmo assim, a partir daí, matérias intituladas “Artes plásticas” continuaram a ser publicadas esporadicamente no decorrer da existência da publicação, abordando temas como a pintura de Pedro Américo, Antonio Parreiras e Franz Post⁷¹⁴.

⁷¹¹ TEIXEIRA, Osvaldo. *Getúlio Vargas e a arte no Brasil*. Rio de Janeiro: DIP, 1940; e RUBENS, Carlos. *As artes plásticas no Brasil e o Estado Novo*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.

⁷¹² A análise das revistas *Dos Jornais*; *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*; e *Estudos e Conferências*, produzidas pelo órgão máximo de propaganda e censura do regime, mostra que regularmente eram divulgadas matérias sobre o assunto.

⁷¹³ Com o enfraquecimento da ditadura do Estado Novo, em 25 de maio de 1945 o Departamento de Imprensa e Propaganda foi extinto e criado em substituição a ele o Departamento Nacional de Informações (DNI). Mesmo com o fim do DIP, o diretor da *Cultura Política* Almir de Andrade tentou manter a publicação. Sendo assim, em agosto a revista “em sua nova fase”, conforme anunciou o editorial do número 51, voltou às bancas, contudo lançando apenas mais três edições. A deposição de Vargas, em outubro de 1945, encerrou a publicação. Ver: ANDRADE, Almir de. “‘Cultura Política’ em sua nova fase”. Revista *Cultura Política*, ano V, num. 51, agosto de 1945. Pp. 5-11.

⁷¹⁴ Ver, por exemplo, os seguintes artigos na revista *Cultura Política*: PASTORINO, Torres. “A pintura de Pedro Américo”. Ano II, num. 19, setembro de 1942. Pp. 198-200; PASTORINO, Torres. “A pintura

Além de todas essas ações, deve-se acrescentar, ainda, a determinação do Ministério da Educação e Saúde de patrocinar exposições completas de arte, desenvolvidas para o seu programa de divulgação e popularização da obra dos artistas considerados os mais representativos do Brasil, no passado e no presente. Conforme indicado por Carlos Cavalcanti, em sua primeira coluna na revista *Cultura Política* de número 1, até 1941 o MES já havia elaborado duas iniciativas nesse sentido. A primeira, em 1939, uma exposição de Cândido Portinari, considerado o artista com a obra “mais expressiva das tendências de renovação da plástica brasileira”⁷¹⁵. Já a segunda, realizada em 1940, no Museu Nacional de Belas Artes, foi organizada com o intuito de contar a história da vida e da obra de Lucílio de Albuquerque, “mestre laborioso de tantas gerações”⁷¹⁶, falecido no ano anterior. E justamente para recordar tal artista e evocar a sua produção é que o MES, como apontado pelo jornal *A Noite*, organizou uma exposição retrospectiva concomitantemente ao 1º aniversário da morte do ilustre pintor⁷¹⁷. O DIP, colaborando para a divulgação da iniciativa, inseriu no Cine jornal Brasileiro número 165, de 1940, informações e imagens a respeito do assunto⁷¹⁸.

Lucílio de Albuquerque nasceu em 1877, no Piauí. Pertencente a uma tradicional família pernambucana, iniciou a Faculdade de Direito de São Paulo em 1895, mas a abandonou ainda no primeiro ano para estudar pintura. Em 1896, ingressou na Escola Nacional de Belas Artes, no Rio de Janeiro. Destacando-se como pintor, tornou-se um aluno promissor, obtendo importantes prêmios nos anos de 1902 e 1904, culminando com o prêmio de 1906 que o levou à Europa. Sua carreira esteve diretamente ligada à Escola Nacional de Belas Artes, já que, depois de aluno, tornou-se professor da instituição, lecionando a partir de 1911⁷¹⁹. Em janeiro de 1937, chegou ao cargo de diretor da mesma escola, abandonando o posto no ano seguinte por motivos de saúde,

de Antonio Parreiras”. Ano II, num. 22, dezembro de 1942. Pp. 169-171; e ROSEN, Júlio. “A pintura de Franz Post”. Ano III, num. 24, fevereiro de 1943. Pp. 129-133.

⁷¹⁵ CAVALCANTI, Carlos. “Artes Plásticas”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 1, março. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 286.

⁷¹⁶ Idem.

⁷¹⁷ “Lucílio de Albuquerque”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 19 de abril de 1940. P. 7. No mesmo ano da exposição, foi publicado um catálogo, de 72 páginas, com as obras que a integraram, cuja referência é a seguinte: *Lucílio de Albuquerque: exposição retrospectiva*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde, 1940. Um exemplar encontra-se no arquivo privado de Gustavo Capanema, no CPDOC/FGV, sob a seguinte classificação: 061.4:75/M986.

⁷¹⁸ Esse trecho do cinejornal recebeu o seguinte título: “PINTURA BRASILEIRA – Rio: A exposição permanente Lucílio de Albuquerque”. Ver: GALVÃO, M. R. (Coord.). *Cine Jornal Brasileiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1938-1946*. São Paulo: Fundação Cinemateca Brasileira, 1982. P. 12.

⁷¹⁹ É nomeado em outubro de 1911 professor temporário de Desenho Figurado, alcançando em 1916 a posição de professor catedrático da mesma matéria.

vindo a falecer em 1939. Suas obras distribuem-se entre desenhos, murais, vitrais e pinturas. Durante o Estado Novo, Lucílio de Albuquerque, considerado pelo MES uma das expressões mais singulares da pintura brasileira, ganhou projeção. Seus trabalhos foram fortemente valorizados e suas telas postas em evidência, com destaque para uma, que, no contexto de celebração de Santos Dumont, adquiriu uma visibilidade ainda maior: *Despertar de Ícaro*.

A composição deste quadro está ligada ao prêmio de viagem à Europa por cinco anos, concedido ao pintor em 1906 pela Escola Nacional de Belas Artes, após este ter vencido concurso organizado pela instituição com a tela *Anchieta escrevendo o Poema à Virgem*. No primeiro semestre daquele ano, ao receber essa premiação, Lucílio de Albuquerque e sua esposa, Georgina de Albuquerque, chegaram a Paris. Já fixados na cidade, onde permaneceriam por muito tempo, acabaram tornando-se testemunhas dos feitos de Santos Dumont, que, nos meses de setembro, outubro e novembro, provou ser capaz de elevar-se ao ar a bordo de um aeroplano por seus próprios meios, sendo reconhecido como o primeiro a realizar um voo homologado na história. Lucílio de Albuquerque, misturado à multidão, assistiu entusiasmado ao inventor contornar a Torre Eiffel. Impressionado com o feito de seu patrício, idealizou imediatamente uma obra em sua homenagem, pondo-se a pintá-la durante sua estadia na França, concluindo-a em 1910⁷²⁰.

Após finalizado, *Despertar de Ícaro* foi exibido pela primeira vez no *Salon des Artistes Français*, em 1911, e, posteriormente, apresentado, no mesmo ano, no *Salon International de Bruxelles*. Com o retorno do pintor ao Brasil, a obra foi exposta em 1912, quando obteve a Pequena Medalha de Ouro no Salão de Belas Artes. Como mostra Luciene Lehmkuhl, em tal tela, reproduzida abaixo, o autor procurou representar, segundo a interpretação de críticos de arte, Ícaro⁷²¹ nu, com imensas asas,

⁷²⁰ Para uma análise da produção do *Despertar de Ícaro*, da trajetória do autor e de sua interpretação sobre o quadro, ver: LEHMKUHL, Luciene. “O Ícaro da modernidade: a homenagem de Lucílio de Albuquerque a Santos-Dumont”. In: CARDOSO, Heloísa Helena Pacheco; MACHADO, Maria Clara Tomaz (org.). *História: narrativas plurais, múltiplas linguagens*. Uberlândia: EDUFU, 2005. Pp. 217-236.

⁷²¹ Na mitologia grega, o personagem Ícaro é filho de Dédalo e de Naucrate, uma escrava do rei Minos, de Creta. Dédalo havia construído, a mando do rei, o Labirinto no qual o Minotauro, um monstro que possuía a cabeça de um touro sobre o corpo de um homem, ficou prisioneiro por longos anos. A pedido de Ariadne, filha de Minos, Dédalo ensinou a forma como Teseu, por quem ela era apaixonada, poderia sair do Labirinto ao qual foi mandado como sacrifício para ser devorado pela criatura que o habitava. Utilizando um novelo de linha para marcar a saída do Labirinto, Teseu conseguiu matar o Minotauro e deixar o local, encontrando Ariadne e fugindo com ela. Indignado e furioso com a sugestão dada pelo arquiteto, o rei prendeu Dédalo e o filho dele no Labirinto. Contudo, Minos não esperava que o engenhoso inventor desenvolvesse uma forma de sair do local do cárcere: a fabricação de asas com penas

acordando de seu longo sono (ou seja, da morte). O filho de Dédalo, apoiando a mão direita sobre o solo e inclinando a cabeça, dirige seu olhar para cima, no canto direito do quadro, estendendo seu braço esquerdo na mesma direção e observando, ao longe, o perfil do Demoiselle, o pequeno avião de Santos Dumont, cuja silhueta, sutil, aparece quase imperceptível, confundindo-se com os azuis, brancos e amarelos das nuvens e do céu⁷²². Para José Roberto Teixeira Leite, procurando sintetizar o significado da obra, ela simboliza “a vitória do engenho humano sobre as forças da Natureza”⁷²³.



Fonte: Museu Nacional de Belas Artes, Rio de Janeiro.

Durante o Estado Novo, o quadro em questão foi incluído pelo Ministério da Educação e Saúde na exposição retrospectiva do pintor inaugurada em 15 de outubro de

de aves presas aos ombros com cera. Antes de ambos saírem voando por sobre as paredes do Labirinto, Dédalo recomendou ao filho que não subisse demais. Porém, a sensação de voar foi tão estonteante para Ícaro que ele desprezou os conselhos do pai e chegou muito perto do sol. Com o calor, a cera derreteu, e o personagem caiu no mar, perdendo a vida, em volta da ilha de Samos, que desde então passou a chamar-se mar Icário. Ver os verbetes “Ariadne” e “Ícaro” em: KURY, Mário da Gama. *Dicionário de mitologia grega e romana*. 8ª edição. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008. P. 44, 45 e 209.

⁷²² Além do artigo da autora já citado, ver também: LEHMKUHL, Luciene. “Nas asas da modernidade”. *Revista de História da Biblioteca Nacional*, ano 2, n.º. 24, setembro de 2007. Pp. 70-75.

⁷²³ LEITE, José Roberto Teixeira. *Dicionário crítico de pintura no Brasil*. Rio de Janeiro: Artlivre, 1988. P. 154.

1940⁷²⁴. O jornal *Diário da Noite*, inclusive, ao anunciar a exposição, deu destaque a essa obra em particular, reproduzindo-a em matéria inserida na coluna “Notas de Arte” para promover o evento⁷²⁵. No entanto, segundo a ficha catalográfica da tela *Despertar de Ícaro*, a pintura ficou pouco tempo na referida exposição⁷²⁶. Deixou de ser apresentada porque o governo Vargas logo reservou outros planos a ela, enviando-a para representar o Brasil na Exposição do Mundo Português, que se realizou em Lisboa para comemorar os Centenários de Portugal.

Tal celebração, ocorrida no ano de 1940, foi organizada quando Oliveira Salazar decidiu comemorar os Centenários da fundação de Portugal (1139) e os da Restauração (1640). Vargas aceitou o convite daquele governo para que os brasileiros fizessem parte da exposição com uma seção sobre o próprio país. A organização da participação do Brasil ficou a cargo de uma Comissão chefiada pelo general Francisco José Pinto e pelo diretor do Museu Histórico Nacional, Gustavo Barroso. A Exposição Histórica, apresentada pela ex-colônia portuguesa na América, envolveu centenas de peças extraídas de várias instituições, principalmente do Museu Histórico Nacional, retratando o período colonial, os dois impérios e a república⁷²⁷. No Pavilhão do Brasil foi montado inclusive um Salão de Arte, em que era exibida uma mostra de arte plástica brasileira

⁷²⁴ Conforme os dados inseridos no catálogo produzido sobre a exposição, no qual consta a relação de telas expostas. A reprodução da obra *Despertar de Ícaro* aparece na página 23. Ver: *Lucílio de Albuquerque: exposição retrospectiva*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde, 1940.

⁷²⁵ “Exposição Lucílio de Albuquerque”. Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 11 de outubro de 1940. P. 5.

⁷²⁶ Tal ficha catalográfica pertenceu ao Museu Lucílio de Albuquerque e hoje se encontra depositada na Coleção Lucílio de Albuquerque, do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Ver: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Coleção Lucílio de Albuquerque. Série Fichas catalográficas. Título: *Despertar de Ícaro*. Código de referência: BR RJ AGCRJ.LA.FC.01.12. O antigo Museu Lucílio de Albuquerque foi organizado pela esposa do pintor na própria residência do casal, em Laranjeiras, após a morte dele. Nesse local, foi inaugurada, no dia 20 de fevereiro de 1943, segundo o jornal *A Manhã*, uma exposição permanente de telas e desenhos do pintor falecido, por iniciativa de Georgina Albuquerque, com o intuito de obter uma maior divulgação da obra artística de seu marido. Ver: “Exposição Lucílio de Albuquerque”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 21 de fevereiro de 1943. P. 2. Atualmente, o acervo que formava o museu se encontra dividido entre o Museu do Ingá e o Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

⁷²⁷ Para um levantamento detalhado sobre os objetos brasileiros levados a Portugal, ver: BARROSO, Gustavo (org.). *Pavilhão do Mundo Português e Pavilhão do Brasil Independente. Exposição do Museu Histórico Nacional: catálogo descritivo e comentado*. [S.I.: s.n.], 1940. Diversos trabalhos já foram produzidos tendo como objeto temáticas ligadas às Comemorações Centenárias de Portugal, dos quais citamos alguns: NASCIMENTO, Rosana Andrade Dias do. *O “Brasil colonial” e a Exposição do mundo português de 1940*. Tese de doutorado em História. Salvador/BA: Universidade Federal da Bahia, 2008; BLOTTA, Celine Gomes da Silva. *A presença brasileira nas Comemorações Centenárias de Portugal*. Dissertação de mestrado em História. Rio de Janeiro: Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2009; MONTEIRO, Carla Rafaela. *Entre o Tejo e os Jerônimos: a Exposição Histórica do Brasil nas Comemorações dos Centenários de Portugal em 1940*. Dissertação de mestrado em História. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2011; e LEHMKUHL, Luciene. *O Café de Portinari na Exposição do Mundo Português: modernidade e tradição na imagem do Estado Novo brasileiro*. Uberlândia: EDUFU, 2011.

contemporânea. Nele, como pode ser visto na foto abaixo, *Despertar de Ícaro*, à direita, foi colocado ao lado dos quadros *Café*, de Cândido Portinari, à esquerda, e *Mané Preto*, de Jordão de Oliveira, no meio⁷²⁸.



Fonte: *Pavilhão do Brasil na Exposição Histórica do Mundo Português 1940*. Lisboa: Oficinas de Neogravura Limitada, 1941. s.p.

É possível afirmar que a razão da escolha de Lucílio de Albuquerque e de sua tela *Despertar de Ícaro* para integrar a exposição de Portugal vai muito além de uma explicação que apenas afirme ser aquele um dos pintores mais valorizados pelo MES e esta uma de suas principais obras. No momento em que o governo se empenhava em valorizar a figura de Santos Dumont e em que crescia a contestação internacional ao pioneirismo de seu voo, a escolha desse quadro do pintor, em detrimento de tantos outros, com semelhante qualidade técnica e artística, foi um cuidado intencional a integrar a estratégia do Estado Novo de valorização dos brasileiros, em particular de Santos Dumont, considerados precursores da aviação mundial e do desenvolvimento da navegação aérea no Brasil⁷²⁹.

⁷²⁸ O jornal *A Noite* deu destaque ao Salão de Arte da exposição publicando matéria em que apresenta aos brasileiros fotos de uma parte considerável dos quadros e esculturas expostas na mostra, inclusive uma tirada de um ângulo próximo ao da publicada no catálogo *Pavilhão do Brasil na Exposição Histórica do Mundo Português*, em que aparecem as telas *Café*, *Mané Preto* e *Despertar de Ícaro*. Ver: “Arte brasileira na Exposição do Mundo Português”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, domingo, 27 de outubro de 1940. P. 2.

⁷²⁹ Ainda em 1940, o governo Vargas utilizou a participação do Brasil em outro evento internacional, a Feira Mundial de Nova York, para novamente enaltecer a figura de Santos Dumont. Aproveitando o fato de ter montado um Pavilhão justamente nos Estados Unidos, o país mais empenhado em contestar a prioridade atribuída ao inventor brasileiro, o Estado Novo elaborou um *stand* em homenagem a ele e a

Claramente, havia o interesse de relacionar e de integrar algumas obras exibidas no evento às salas organizadas pelo Brasil naquela ocasião. O fato de o país inclusive ter montado na exposição a Sala da Aeronáutica, dedicada a apresentar mapas, a oferecer um histórico da navegação aérea brasileira e a exaltar os pioneiros de sua aviação, Bartolomeu de Gusmão, Augusto Severo e Santos Dumont, contribui fortemente para comprovar a necessidade encontrada pelo regime de levar *Despertar de Ícaro*. Já a tela de Cândido Portinari acabava por fazer referência ao estande do café, planejado pelo Departamento Nacional do Café, que distribuiu o produto aos visitantes, enaltecendo-o e procurando ampliar sua fatia de vendas nos mercados da Europa. O quadro de Jordão de Oliveira, por sua vez, ao retratar uma paisagem do Brasil, muito provavelmente se associava à Sala do Rio de Janeiro, local em que se expunham aspectos da capital do país, com destaque para o projeto de saneamento e higienização da cidade, cuja intenção era também a de incentivar o turismo e a visita dos europeus⁷³⁰.

Enfim, a exposição serviu de vitrine, e o Brasil, que queria mostrar ao mundo aspectos de sua cultura em geral e a prioridade do voo de Santos Dumont em particular, encontrou a oportunidade de alcançar tais objetivos. Ao ser exposto em Portugal, o quadro *Despertar de Ícaro* voltava à Europa e servia como propaganda dos feitos do inventor brasileiro. A escolha dos itens a compor a exposição revela muito de como o Brasil queria se mostrar ao mundo: se por um lado as telas *Café* e *Mané Preto*

Bartolomeu de Gusmão, no qual uma placa escrita em inglês informava aos visitantes: “Santos Dumont foi o primeiro homem a navegar no ar em 1906”. Para uma foto do *stand* e da placa com essas e outras informações, ver: VIDAL, Armando. *O Brasil na Feira Mundial de Nova York de 1940: relatório geral*. 2ª Parte. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942. P. 437. Além disso, a imprensa brasileira, em meio à controvérsia da prioridade do voo em aparelho mais pesado do que o ar, deu bastante destaque à visita feita em dezembro pelos pioneiros da aviação norte-americana à sede do pavilhão brasileiro na Feira, ocasião em que tiveram a oportunidade de examinar a reprodução ali existente de modelos dos aparelhos mais célebres do inventor. Dentre esses precursores, cinco deles, colocando em relevo a cooperação de Santos Dumont ao domínio dos ares, declararam ter assistido ao famoso voo público efetuado por ele em torno da Torre Eiffel no ano de 1906. Os jornais divulgaram com interesse uma fotografia retratando o momento, distribuída pelo serviço de informações do comissariado do Brasil. Ver, por exemplo: “A glória de Santos Dumont”. *Jornal Correio Paulistano*, São Paulo, domingo, 15 de dezembro de 1940. P. 3; e “Aviadores norte-americanos testemunhas do voo de Santos Dumont”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 15 de dezembro de 1940. P. 5.

⁷³⁰ Segundo o prefácio do álbum *Pavilhão do Brasil na Exposição Histórica do Mundo Português 1940*, além das salas dedicadas à aeronáutica, ao café e à cidade do Rio de Janeiro, o Brasil contava com mais três espaços de exibição: a Sala do Fomento e da Indústria, que trazia informações sobre as obras públicas e sobre o progresso do Brasil na fabricação de material bélico e no desenvolvimento das vias de comunicação; a Sala do Livro, que contava com uma biblioteca de mais de três mil volumes e um gabinete de leitura, além de divulgar dados sobre a evolução da atividade editorial do país; e a Sala Etnográfica, marcada pela exposição de um estudo ilustrado da população formadora do Brasil. Em relação à Sala do Livro, foram distribuídos milhares de livros, para disseminar a cultura brasileira, e de catálogos, que traziam a relação de obras, autores e editores. Ver: *Pavilhão do Brasil na Exposição Histórica do Mundo Português 1940*. Lisboa: Oficinas de Neogravura Limitada, 1941. s.p.

difundiam, pela temática, um lado mais tradicional do país, o *Despertar de Ícaro* revelava a propensão ao moderno. A presença de tais obras no Salão de Arte contribuía para que as demais salas montadas alcançassem o objetivo pretendido, a saber, divulgar e valorizar áreas e produtos estratégicos para o governo Vargas, como o café, o turismo e a aviação.

Dois anos após o término da Exposição do Mundo Português, o prestígio de Lucílio de Albuquerque ainda se mantinha em alta. Inclusive, em 20 de abril de 1942, um dia após o terceiro aniversário de sua morte, discípulos, amigos e admiradores renderam homenagens à memória do pintor, inaugurando no cemitério São João Batista um mausoléu em que se encerrou para sempre os despojos do artista, ao serem transladados para o local que a família mandou construir. O mausoléu foi projetado pelo próprio filho do pintor, o arquiteto Dante de Albuquerque⁷³¹. A entrada do Brasil na guerra, ao lado dos Aliados, em agosto do mesmo ano, e a importância que a aviação ganhava no conflito mundial faziam com que a tela *Despertar de Ícaro* alcançasse, aos olhos do regime, uma importância considerável, como elo entre um passado grandioso, já que teria sido um brasileiro o precursor da aviação no mundo, e um futuro que se queria tão próspero quanto. Como reflexo disso, a revista *Cultura Política* de outubro de 1942 estampou em sua quarta página o quadro *Despertar de Ícaro*, sob a seguinte justificativa:

No momento em que o Brasil entra na guerra, cabe à AVIAÇÃO uma das missões de maior relevância na nossa defesa.

Devemos lembrar, por isso mesmo, que foi um brasileiro, Santos Dumont, o grande precursor da aviação em todo o mundo. O quadro que hoje abre a nossa revista – “Despertar de Ícaro” – reproduz uma das telas mais expressivas do pintor Lucílio de Albuquerque (1877-1939), inspirada precisamente no feito de Santos Dumont, quando este, em Paris, subiu ao ar no “Demoiselle”. Neste belo quadro, hoje exposto no Museu Nacional de Belas Artes, a figura lendária de Ícaro desperta de longos anos de profundo torpor, ao ouvir o ruído do primeiro avião, que se elevou no espaço pela força do gênio inventivo de um brasileiro.

Belo exemplo e bela inspiração, para a geração brasileira de agora, que novamente afronta o espaço, nos aviões da intrépida FORÇA AÉREA BRASILEIRA, em defesa da Pátria imortal⁷³². (grifos no original).

Para concluir, o quadro *Despertar de Ícaro*, no período da guerra, deveria servir também de inspiração para os membros da Força Aérea Brasileira, instituição recém-criada pelo ministro Salgado Filho, e que unificou toda a aviação militar anteriormente

⁷³¹ Ver: “Terceiro aniversário da morte do pintor Lucílio de Albuquerque”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 17 de abril de 1942. P. 6; e “Lucílio de Albuquerque”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, domingo, 19 de abril de 1942. P. 8.

⁷³² Revista *Cultura Política*, ano II, num. 20, outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 3.

existente no país. Na revista *Esquadilha*, produzida pela Sociedade dos Cadetes do Ar, da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, em seu segundo número, de maio de 1942, a tela é apresentada aos aviadores em formação⁷³³. A coluna “Página de Arte”, escrita pelo diretor do Museu Nacional de Belas Artes, Oswaldo Teixeira, reproduziu a obra de Lucílio de Albuquerque e explicou o seu significado aos leitores, afirmando querer o pintor retratar Ícaro depois de um longo sono, despertando no século XX, em plena época do arranha-céu e do avião, e olhando “comovido e espantado um aeroplano que passa, que surge no horizonte”. Para o autor da matéria, a Grécia criou Ícaro e apresentou o sonho do voo, na Itália nasceu Leonardo da Vinci, o primeiro a conceber e inventar uma máquina de voar, e no Brasil:

[surgiu] um outro gênio, gênio latino e espetacular pela bondade, pelo coração e cérebro: Santos Dumont!

Maravilhoso patricio, grande e augusto brasileiro que com um lampejo, com uma bravura de seu espírito gigantesco, tornou o Brasil maior, porque o tornou mais amplo, muito além de suas fronteiras. A fama, a glória e a aclamação mundial, saiu de Lutécia, onde ele, pássaro dos nossos trópicos, cantou mais alto, mais profundamente e de lá a sua imortalidade irradiou-se pelo mundo. Bendito **Santos Dumont**, santo do nosso altar, altar que está nas nuvens, nós te queremos, nós te adoramos, porque estás no coração dos brasileiros e dormes o sono tranquilo dos justos, dos bons e dos gênios, na mão divina de Deus!⁷³⁴. (grifos no original).

3.5 – Santos Dumont e a juventude escolar brasileira

Somando-se às demais, outra tática utilizada para transformar Santos Dumont em herói, elevando sua posição no panteão nacional brasileiro, foi a de aproximá-lo dos jovens, principalmente por meio de práticas culturais de valorização daquela figura inseridas no interior das salas de aula. Na verdade, desde que assumiram o poder, a partir de 1930, os grupos que se aglutinavam em torno de Vargas logo perceberam como a educação é um poderoso instrumento de legitimação política e ideológica. Dessa forma, a juventude escolar foi o grupo com o qual o governo Vargas mais se preocupou em seu projeto de modernização da sociedade e de constituição de um “homem novo”, dotado de valores e características tais como exaltação do trabalho, nacionalismo, índole

⁷³³ A revista era voltada principalmente para os cadetes do ar e demais membros da Força Aérea Brasileira. No entanto, ela pode ter alcançado um público muito mais abrangente, já que era vendida não apenas em sua sede, no Campo dos Afonsos, mas nas bancas de jornal, conforme informação contida na própria publicação.

⁷³⁴ Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 2, maio de 1942. P. 21.

pacífica, valorização da disciplina e afirmação do sentimento coletivo em detrimento do individual⁷³⁵.

Procurando indícios dessa aproximação, pretendida pelo governo Vargas, entre os jovens e a figura de Santos Dumont, a partir do momento em que a questão da aviação civil e militar se apresentava como uma das pautas mais importantes para o presente e para o futuro do Brasil, pode-se chegar a uma série de ações culturais empregadas nesse sentido, da qual serão apresentados alguns exemplos. Em comemoração à “Semana da Asa” de 1941, a primeira após a polêmica em torno do “Dia da Aviação Pan-americana”, a data de 20 de outubro foi considerada o dia escolar da Aeronáutica, havendo em todas as instituições educacionais do país, públicas ou particulares, atividades específicas voltadas para cada série. As crianças menores desenhariam aviões, os alunos das classes já alfabetizadas encarregar-se-iam de escrever sobre o tema “Santos Dumont, o inventor do aeroplano”, enquanto as turmas mais adiantadas comprometer-se-iam a organizar álbuns sobre a vida e a obra do inventor⁷³⁶.

Na mesma “Semana da Asa”, entre os diversos festejos, outra iniciativa havia sido empregada em uma unidade escolar, mas, dessa vez, especificamente no Colégio Pedro II: uma exposição, que logo foi patrocinada pelo ministro da Aeronáutica, Salgado Filho, e pelo Aeroclub de Brasil. O interesse de montá-la teria sido uma iniciativa de um grupo de alunos pertencente ao recém-fundado *Grêmio Santos Dumont*. Tal associação de discentes contou com o apoio principalmente de três professores, Raja Gabaglia, Enoch da Rocha Lima e Alexandre Brigole – este último, como visto, autor da biografia *Santos Dumont: o pioneiro do ar*, lançada justamente com a abertura da exposição.

A inauguração desse evento, em local nomeado “Sala de Aeronáutica”, ocorreu no dia 20, segunda-feira, às 16 horas, no Salão Nobre, com a presença de Salgado Filho, ficando aberta ao público em geral. A exposição em questão foi dividida em três partes, descritas com detalhes em matéria publicada no jornal *Correio da Manhã* de 17 de outubro de 1941 e reproduzida por Alexandre Brigole em seu livro:

1ª – uma exposição de desenhos de alunos do Colégio Pedro II, executados sob a direção do professor catedrático de desenho, dr. Enoch da Rocha Lima,

⁷³⁵ Conforme visto no primeiro capítulo, o jovem brasileiro, os trabalhadores e os militares foram os três principais públicos a que as cerimônias cívicas organizadas pelo governo estavam dedicadas. PARADA, Maurício. *Educando corpos e criando a nação: cerimônias cívicas e práticas disciplinares no Estado Novo*. Rio de Janeiro: PUC-Rio/Apicuri, 2009. P. 40.

⁷³⁶ “Demonstração de paraquedistas na ‘Semana da Asa’”. Jornal *O Imparcial*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 02 de outubro de 1941. P. 2.

apresentando cerca de duzentos interessantes trabalhos, alguns dos quais de real valor artístico e instrutivo, pois o motivo é a vida de Santos Dumont; 2ª – a exposição dos arquivos aeronáuticos internacionais do “Correio da Manhã”, apresentando cerca de mil fotografias das mais modernas, cobrindo uma superfície de cerca de cinquenta metros quadrados. A ocasião será ótima para os que se interessam pela aviação [...]

Terceira parte – Painéis de documentos sobre a vida de Santos Dumont, organizados pelo professor Brigole, assim como grande quantidade de objetos e relíquias do grande pioneiro brasileiro. Os originais que ornamentam o livro “Santos Dumont, pioneiro do ar” serão igualmente expostos⁷³⁷.

Assim como o Colégio Pedro II, o Instituto de Educação também desenvolveu muitas atividades comemorativas à “Semana da Asa” de 1941 e à memória de Santos Dumont, organizadas pelo corpo docente e discente dele, bem como pelo diretor daquele educandário, o coronel Rodrigues Tito. Entre as muitas ações em celebração ao inventor brasileiro, pode-se destacar a organização, pelas alunas da turma 111, de um álbum com aspectos da vida do aeronauta e a inauguração de um busto esculpido pela aluna Celeste de Assis Albernaz⁷³⁸. Na foto abaixo, a aluna Elza de Medeiros Leal, presidente do Centro Cívico Benjamin Constant, apresenta pela primeira vez a escultura.



Fonte: Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 26 de outubro de 1941. P. 13.

⁷³⁷ BRIGOLE, Alexandre. *Santos-Dumont: o pioneiro do ar perante a crítica*. Rio de Janeiro: [s.n.], [1941?]. P. 6. Arquivo do IHGB/Fundo Roberto Macedo. Classificação: 198.3.7.n.15. As informações descritas sobre a exposição foram retiradas também de outras matérias de jornal reproduzidas nesse livro, localizadas nas páginas 10, 14 e 15.

⁷³⁸ “O Encerramento da ‘Semana da Asa’ no Instituto de Educação”. Jornal *Diário Carioca*, Rio de Janeiro, domingo, 26 de outubro de 1941. P. 15; e “A Semana da Asa no Instituto de Educação”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 26 de outubro de 1941. P. 13.

Por fim, no bojo dessas práticas culturais de valorização do brasileiro considerado o inventor do avião, começou a aparecer a figura de Santos Dumont entre os vultos históricos selecionados nos concursos de redação realizados nas escolas, que buscavam fazer as crianças refletirem sobre os nossos maiores heróis do passado. Como exemplo pode ser dado o de um concurso sobre Santos Dumont ocorrido em janeiro de 1944 nas escolas municipais do Rio de Janeiro. Ele teria sido um sucesso principalmente pelo interesse dispensado pelos professores que garantiram uma grande adesão ao projeto. No total, foram apresentados 526 trabalhos, sendo 202 deles compostos por desenhos e os 124 restantes formados de redações de cunho biográfico. Por causa do número de inscrições acima das expectativas, a quantidade de prêmios foi elevada de 25 para 30, tendo sido premiados alunos e escolas⁷³⁹.

Além disso, em busca da valorização de Santos Dumont tendo os jovens como agentes principais, o governo utilizou também com interesse outros espaços físicos que excediam o âmbito escolar, nos quais se organizaram várias cerimônias cívicas das quais *A Hora da Independência* é um dos melhores exemplos. Esse evento, criado em 1936 e organizado uma vez por ano, no dia 7 de setembro, pelo Ministério da Educação e Saúde, era marcado pela presença de Vargas no estádio de São Januário ou na Esplanada do Castelo, onde pronunciava discursos, e pela execução do canto orfeônico por milhares de jovens escolares do Rio de Janeiro. O músico e compositor Heitor Villa-Lobos foi o grande responsável pela realização desta celebração, que fazia parte do seu propósito de educar musicalmente o povo brasileiro⁷⁴⁰. O canto orfeônico, tornado obrigatório no ensino⁷⁴¹, teria um papel pedagógico fundamental para os

⁷³⁹ “Lições de civismo nas escolas municipais”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 12 de janeiro de 1944. P. 5.

⁷⁴⁰ Inúmeras pesquisas acadêmicas sobre o projeto de educação musical elaborado por Heitor Villa-Lobos já foram desenvolvidas nas universidades em diversas áreas como História, Letras e Educação, sendo alguns exemplos delas: CHERŃAVSKY, Analía. *Um maestro no gabinete: música e política no tempo de Villa-Lobos*. Dissertação de mestrado em História. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2003; GALINARI, Mellandro Mendes. *A Era Vargas no pentagrama: dimensões político-discursivas do canto orfeônico de Villa-Lobos*. Tese de doutorado em Letras. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2007; BORGES, Mirelle Ferreira. *Heitor Villa-Lobos, o músico educador*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2008; e MONTI, Ednardo Monteiro Gonzaga do. *Canto orfeônico: Villa-Lobos e as representações sociais da Era Vargas*. Dissertação de mestrado em Educação. Petrópolis: Universidade Católica de Petrópolis, 2009.

⁷⁴¹ Em 1931, a Reforma Francisco Campos tornou o canto orfeônico matéria obrigatória no currículo do ensino secundário. Ver: BRASIL. Decreto n.º. 19.890, de 18 de abril de 1931. Dispõe sobre a organização do ensino secundário.

interesses nacionalistas do governo, principalmente durante o Estado Novo (1937 a 1945), ao promover o civismo e a disciplina coletiva⁷⁴².

A celebração de *A Hora da Independência*, montada para ser uma festa grandiosa, foi a principal concentração cívico-musical do Estado Novo. Sob o comando de Villa-Lobos, o evento destinava-se a promover o amor pela pátria e o orgulho de pertencer à nação. Acompanhando o repertório de canções patrióticas escolhidas para serem entoadas pelos jovens ao longo dos anos de duração do evento, 1936 a 1945, pode-se perceber a introdução, apenas na década de 1940, da canção *Santos Dumont (A conquista do ar)*. Ela não fazia parte do repertório inicial do evento, marcado por músicas como *Luar do Sertão* e a marcha *Sete de Setembro*⁷⁴³. Ou seja, tal cerimônia é significativa para pensar a mudança de perspectiva do governo Vargas em relação à intensidade do uso da imagem de Santos Dumont, de proporção reduzida nos anos 1930, mas de crescimento expressivo nos anos 1940. Registra-se que em 1943 e 1944, durante *A Hora da Independência*, 20.000 pessoas cantaram *Santos Dumont (A conquista do ar)*⁷⁴⁴.

Essa música foi produzida no começo do século XX por ocasião das primeiras experiências bem-sucedidas de Santos Dumont, que lhe deram projeção. Na verdade, no final de 1901, após o inventor brasileiro se destacar na França, ao contornar a Torre Eiffel em seu balão n.º. 6, seu feito alcançou repercussão internacional. Em sua terra

⁷⁴² Em livro publicado pelo DIP, escrito pelo próprio Villa-Lobos, o músico explica, em sua concepção, o significado do canto orfeônico e qual a contribuição para a juventude brasileira das comemorações que faziam uso dele: “O canto coletivo, com seu poder de socialização, predispõe o indivíduo a perder no momento necessário a noção egoísta de individualidade excessiva, integrando-o na comunidade, valorizando no seu espírito a ideia da necessidade da renúncia e da disciplina ante os imperativos da coletividade social, favorecendo, em suma, esta noção de solidariedade humana, que requer da criatura uma participação anônima na construção das grandes nacionalidades”. VILLA-LOBOS, Heitor. *A música nacionalista no Estado Novo*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 5.

⁷⁴³ Heitor Villa-Lobos escreveu, ao longo de sua carreira, vários livros e, dentre estes, dois sobre canto coral, adotados oficialmente nas escolas. Intitulados *Canto orfeônico* foram publicados em dois volumes, respectivamente nos anos de 1940 e 1951. Tais obras são compostas por uma relação de partituras de marchas, canções e cantos, cívicos, marciais e folclóricos, apresentando aos professores e alunos os acordes, o ritmo e a intensidade com os quais cada música deve ser reproduzida. É interessante notar que a canção *Santos Dumont (A conquista do ar)* não está presente no 1º volume, apenas no 2º. Com isso, é possível conjecturar que, como foi utilizada por ele apenas nos anos 1940, ela só pôde ser inserida na publicação de 1951. Ver: VILLA-LOBOS, Heitor. *Canto orfeônico: marchas, canções e cantos marciais para educação consciente da “Unidade de Movimento”*. São Paulo/Rio de Janeiro: Irmãos Vitale, 1940. 1º volume; e VILLA-LOBOS, Heitor. *Canto orfeônico: marchas, canções, cantos: cívicos, marciais, folclóricos e artísticos para formação consciente da apreciação do bom gosto na música brasileira*. São Paulo/Rio de Janeiro: Irmãos Vitale, 1951. 2º volume. A música *Santos Dumont (A conquista do ar)* encontra-se nas páginas 45 e 46.

⁷⁴⁴ Para uma análise da cerimônia cívica *A Hora da Independência*, ver: PARADA, Maurício. *Educando corpos e criando a nação: cerimônias cívicas e práticas disciplinares no Estado Novo*. Rio de Janeiro: PUC-Rio/Apicuri, 2009. A informação sobre a canção *Santos Dumont (A conquista do ar)* encontra-se na página 64.

natal, ganhou homenagens do governo e do congresso. Além dessas, recebeu também a consagração do povo, quando o compositor, poeta e cantor popular Eduardo das Neves (1874-1919), um negro palhaço de circo, compôs em seu violão, no mesmo ano, a marcha *A conquista do ar*, impressa em 1902⁷⁴⁵. Tal música alcançou estrondoso sucesso, sendo cantada em todo o país, cujos versos traduziam bem a euforia patriótica suscitada pelo feito de Santos Dumont no início daquele século⁷⁴⁶. Décadas mais tarde, já nos anos 1940, o maestro Heitor Villa-Lobos recuperou a canção e elaborou um novo arranjo voltado para o canto orfeônico. Abaixo, é reproduzida a letra, que, repetida exaustivamente nas escolas e nos eventos cívicos fora delas, seria introjetada na memória dos pequenos brasileiros:

A Europa curvou-se ante o Brasil
E clamou parabéns em meigo tom
bis { Brilhou lá no céu mais uma estrela
bis { Apareceu Santos-Dumont

||

Salve estrela da América do Sul
Terra amada do índio audaz guerreiro
bis { A glória maior do século XX
bis { Santos Dumont, um brasileiro⁷⁴⁷.

Para concluir, resta acrescentar o esforço empreendido por instituições particulares empenhadas em auxiliar o governo na tarefa de fortalecer o culto ao

⁷⁴⁵ *A conquista do ar! Cântico ao arrojado aeronauta Santos-Dumont – A glória do Brasil – Letra e música do cantor Eduardo das Neves – Transcrição de Manoel Call*. Rio de Janeiro: Livraria do povo/Quaresma & Cia. Livreiros Editores, 1902. A Biblioteca Nacional não possui tal obra, mas há na instituição um cartão postal produzido em 1973 para a comemoração do centenário de nascimento de Santos Dumont e ele apresenta na frente a reprodução da capa dessa publicação da partitura da música de Eduardo das Neves e no verso a letra. Ver: Biblioteca Nacional. Setor de Iconografia. Localização: Arm. 23.3.16 (70).

⁷⁴⁶ As informações sobre Eduardo das Neves e a composição *A conquista do ar* foram retiradas de: TINHORÃO, José Ramos. *A música popular no romance brasileiro*. Vol. III, século XX (2ª parte). São Paulo: Ed. 34, 2002. P. 129; e CORREIA, Jonas. *Santos-Dumont na literatura, na poesia e na música*. [S. l.: s.n.], 1975. Pp. 26-34. Separata de Revista do IGHMB, n. 68 e 69, 1 e 2, sem/74. Vol. 54, ano XXXIII.

⁷⁴⁷ *Inauguração do Monumento a Santos-Dumont*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1942. Programa distribuído no dia 23 de outubro de 1942. Um exemplar encontra-se em: Arquivo do IHGB/Fundo Roberto Macedo. Classificação: 198.4.6.n.6. Ao transformar a música de Eduardo das Neves em canto orfeônico, Villa-Lobos utilizou apenas as duas primeiras estrofes, das seis originais. A letra completa pode ser encontrada, por exemplo, no cartão postal já citado, localizado na Biblioteca Nacional; ou no livro, também já citado, *Santos-Dumont na literatura, na poesia e na música*. P. 34.

inventor. O Touring Clube do Brasil, por intermédio de sua Comissão de Turismo Aéreo, associou-se, como fazia todo ano, às celebrações da “Semana da Asa” de 1945. Dentre as diversas ações efetuadas, deu continuidade ao já então tradicional concurso de frases sobre Santos Dumont, para o qual o órgão reservou prêmios em dinheiro no valor total de 1000 cruzeiros, distribuídos para os três primeiros colocados, que receberiam, respectivamente, as quantias de 500, 300 e 200. O júri, presidido pelo brigadeiro Newton Braga⁷⁴⁸, e composto de aviadores e homens de letras, devia estar atento se as frases recebidas obedeciam aos seguintes critérios: “a) – serem originais dos respectivos concorrentes: b) – serem inéditas: c) – focalizarem algum aspecto culminante da vida ou da obra de Santos Dumont: d) – serem em prosa e tão sintéticas quanto possível”⁷⁴⁹.

3.6 – A consagração definitiva do herói: estátua e coração, dois pilares intensificadores do culto

Dentre tantas ações promovidas pelo governo Vargas com o intuito de enaltecer a figura de Santos Dumont, dois eventos ocorridos, respectivamente, em 1942 e 1944, procuraram coroá-lo definitivamente como herói nacional: a construção de um monumento dedicado ao inventor, erigido no aeroporto que leva o seu nome, na cidade do Rio de Janeiro, e a aparição pública de um coração atribuído a ele, que foi doado ao Ministério da Aeronáutica, como se verá adiante. Analisando cronologicamente os casos em questão, é possível afirmar que o desejo de se produzir uma estátua desse vulto histórico era um sonho antigo e compartilhado por muitas pessoas. A primeira tentativa mais efetiva de elaborar uma escultura homenageando-o remete à década de 1920.

Mais precisamente em agosto de 1922, no Rio de Janeiro, estando presentes os aviadores portugueses Sacadura Cabral e Gago Coutinho, um conjunto de amigos e admiradores de Santos Dumont tiveram a ideia de erigir um monumento ao inventor na capital do Brasil. Para levar à frente tal iniciativa, constituíram uma comissão, presidida por Efigênio de Sales, que viria a ser senador e governador do Amazonas. Com o intuito de reunir a quantia necessária, a primeira iniciativa do grupo foi a de pedir a contribuição popular. Contudo, como o valor arrecadado foi insuficiente para dar início ao projeto, optaram por pleitear o auxílio dos poderes públicos, tendo a prefeitura se

⁷⁴⁸ Newton Braga era presidente da Comissão de Turismo Aéreo do Touring Clube do Brasil.

⁷⁴⁹ “Concurso de frases sobre Santos Dumont”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, domingo, 07 de outubro de 1945. P. 19.

comprometido a ajudar com determinada importância⁷⁵⁰. Em 27 de janeiro de 1923, o presidente Arthur da Silva Bernardes sancionou o Decreto n.º. 4.669, que autorizou o governo a abrir um crédito de até 200 contos de réis para arcar com as despesas decorrentes da edificação.

Tendo obtido o apoio oficial, a Comissão resolveu instituir um concurso de maquetes para que diferentes artistas apresentassem modelos de esculturas que representassem os feitos de Santos Dumont⁷⁵¹. O primeiro lugar foi concedido ao escultor Amadeu Zani, cujo projeto consistia em produzir na parte superior do monumento a figura de Ícaro estendendo o braço esquerdo, no qual segura uma asa. No braço oposto, um grupo de pioneiros da aviação procura colocar outra asa. Embaixo, amontoadas umas sobre as outras, estão figuras humanas caídas, vítimas da tentativa de alcançar voo. No mesmo nível delas, aparece o inventor homenageado sentado, pensativo, com a cabeça inclinada, como que estudando uma forma de lograr êxito em voar, apoiando um dos braços na perna esquerda e o outro em uma peça de motor de avião com hélice⁷⁵². Na imagem a seguir, a maquete vencedora, sem a parte representando Santos Dumont:



Fonte: *Jornal Correio de S. Paulo*, São Paulo, sábado, 03 de dezembro de 1932. P. 1.

⁷⁵⁰ Ver: “A Semana da Asa e as grandes comemorações de amanhã”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 22 de outubro de 1942. P. 3.

⁷⁵¹ *Idem*.

⁷⁵² Para essa interpretação sobre o significado da obra de Amadeu Zani, ver: “Projetam-se no Rio de Janeiro grandes homenagens póstumas a Santos Dumont, por ocasião da transladação dos restos mortais do grande brasileiro”. *Jornal Correio de S. Paulo*, São Paulo, sábado, 03 de dezembro de 1932. P. 1.

Logo após o governo pagar as duas prestações iniciais, Amadeu Zani começou em seu ateliê, localizado na cidade de São Paulo, a fundição das grandes esculturas de bronze. O próprio Santos Dumont, interessado pela empreitada, visitou várias vezes a oficina para acompanhar os trabalhos, chegando mesmo a posar quatro vezes para o escultor com o intuito de que a sua fisionomia fosse transmitida com fidelidade à peça⁷⁵³. O artista inclusive fez ligeiras alterações no projeto original, devido às sugestões apresentadas pelo convidado ilustre⁷⁵⁴. Para infelicidade da Comissão organizadora, depois de quase todas as figuras estarem fundidas e de faltar pouco para a conclusão do monumento, o governo não pagou a terceira prestação e, como consequência, a obra foi suspensa⁷⁵⁵. Passados alguns anos, o grande homenageado acabou falecendo sem ter visto a composição artística pronta e inaugurada.

Com a morte de Santos Dumont, em 1932, a Comissão renovou a esperança de que o episódio pudesse sensibilizar o poder público para a causa. Seus representantes, ao visitarem o presidente no Palácio do Catete, a fim de informar-lhe o dia do sepultamento do inventor, sugeriram que ele elaborasse um decreto abrindo os créditos para a construção de uma base de granito, com a qual se concluiria o monumento⁷⁵⁶. Nada foi feito, até que a chegada de 1936, momento no qual se comemorariam trinta anos do voo do 14 Bis, estimulou alguma ação do governo. O Ministério da Educação e Saúde, por meio do Decreto n.º. 1.054, de 21 de agosto de 1936, abriu um crédito especial para auxiliar a conclusão e a inauguração do monumento. Na “Semana da Asa” de 1936, ocorreu a cerimônia de lançamento da pedra fundamental do monumento a Santos Dumont, na Avenida Beira-Mar⁷⁵⁷. No entanto, tudo indica que a quantia não foi disponibilizada e, apesar de a pedra fundamental ter sido instalada, não houve avanço nos anos seguintes⁷⁵⁸.

⁷⁵³ Idem.

⁷⁵⁴ Santos Dumont, quando posou para o escultor, sugeriu algumas modificações ao modelo original apresentado no concurso. Por exemplo, propôs ser representado com cabelos, e não calvo, pois na época em que se tornou famoso por seus feitos ainda os possuía, alteração que foi consentida pelo artista. Ver: “A Semana da Asa e as grandes comemorações de amanhã”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 22 de outubro de 1942. P. 3.

⁷⁵⁵ Ver: “Projetam-se no Rio de Janeiro grandes homenagens póstumas a Santos Dumont, por ocasião da transladação dos restos mortais do grande brasileiro”. *Jornal Correio de S. Paulo*, São Paulo, sábado, 03 de dezembro de 1932. P. 1.

⁷⁵⁶ Idem.

⁷⁵⁷ Ver: “Inauguraram-se anteontem as cerimônias da Semana da Asa”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, terça-feira, 20 de outubro de 1936. P. 5.

⁷⁵⁸ Na “Semana da Asa” de 1939, um jornal da capital abordou a questão do monumento, informando que a construção não teve prosseguimento, principalmente depois do falecimento do presidente da Comissão, Efigênio de Sales. Ainda assim, a matéria foi concluída em um tom de esperança: “Entretanto, essa

Somente em 1940, após 18 anos do lançamento da ideia de ereção do monumento, a conjuntura tornou-se bastante favorável à conclusão do empreendimento. Uma série de motivos, especialmente a batalha de memória estabelecida entre o Brasil e os Estados Unidos sobre a definição do pioneirismo da navegação aérea, despertou no governo um interesse grande de ver a escultura inaugurada. No final da década de 1930, a Comissão tinha gastado todo o dinheiro obtido na fundição das grandes figuras de bronze e na transposição delas de São Paulo para o Rio de Janeiro⁷⁵⁹. Temendo continuar indefinidamente no impasse, os membros da Comissão se reuniram em 1940 e resolveram recorrer ao presidente, marcando uma audiência com ele no Palácio do Catete, à qual se juntou a Comissão de Turismo Aéreo do Touring Clube do Brasil⁷⁶⁰. Na foto abaixo, um jornal da capital registrou o encontro, ocorrido no dia 31 de outubro daquele ano:



Fonte: Jornal *O Imparcial*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 01 de novembro de 1940. P. 3.

Na reunião, Arthur Nunes da Silveira, dirigindo a Comissão após o falecimento de Efigênio de Sales, informou a Vargas que o monumento estava concluído, faltando apenas um pedestal de granito. Getúlio se comprometeu a estudar o assunto e garantiu que a escultura seria inaugurada em breve. Poucos dias depois, o chefe de Estado,

estátua é uma dívida que precisamos saldar para com o grande brasileiro, e todas as dificuldades já foram vencidas. O que falta é tão simples que, por certo, não mais será retardado. Basta apenas que a Prefeitura mande fazer o assentamento desse monumento, no local onde foi colocada a pedra fundamental, e nada mais oportuno que durante os festejos da ‘Semana da Asa’”. Ver: “A Semana da Asa”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 21 de outubro de 1939. P. 5.

⁷⁵⁹ Ver: “A glória perene de Santos Dumont”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, segunda-feira, 20 de outubro de 1941. P. 22; e “A transladação da pedra fundamental e início da construção do monumento a Santos Dumont”. Jornal *Correio Paulistano*, São Paulo, terça-feira, 21 de outubro de 1941. P. 2.

⁷⁶⁰ Ver: “A construção de um monumento a Santos Dumont”. Jornal *O Imparcial*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 01 de novembro de 1940. P. 3.

demonstrando empenho e urgência para resolver a questão, pediu que o presidente da Comissão reunisse todos os documentos relativos ao monumento e os entregasse diretamente em suas mãos, devendo entender-se pessoalmente com ele dali por diante. Com a mobilização do governo federal, a prefeitura abriu créditos para a construção do que era necessário à conclusão⁷⁶¹. Optou-se por alterar o local que abrigaria a obra. Inicialmente planejada para ficar na Avenida Beira-Mar, o governo Vargas achou melhor transferi-la para o aeroporto Santos Dumont⁷⁶².

Finalmente, na “Semana da Asa” de 1941, ocorreu o início da construção do monumento. Na solenidade do dia 20 de outubro, houve a transladação da pedra fundamental da Avenida Beira-Mar para o aeroporto. A data foi marcada por grandes celebrações, com a presença do ministro Salgado Filho, do prefeito Henrique Dodsworth, dos membros da Comissão encarregada da construção do monumento e de autoridades da Aeronáutica⁷⁶³. No contexto marcado pelo questionamento dos Estados Unidos sobre o pioneirismo de Santos Dumont e pela criação do “Dia da Aviação Pan-americana”, essa ação somou-se a tantas outras produzidas pelo Estado Novo e já descritas neste trabalho, sendo uma das principais a publicação dos livros *Documentos e depoimentos sobre os trabalhos aeronáuticos de Santos Dumont* e *Santos Dumont e a conquista do ar*. O próprio discurso realizado no evento pelo brigadeiro do ar Virginius de Lamare evidenciou tratar-se a instalação da pedra fundamental de mais uma política cultural a servir de defesa do pioneirismo de Santos Dumont na navegação aérea: “— Este bronze perpetuará perante o mundo a grandeza infinita de uma verdade histórica!”⁷⁶⁴.

Exatamente um ano após a instalação da pedra fundamental, o monumento ficou pronto e, enfim, seria entregue à nação durante a “Semana da Asa” de 1942, 20 anos

⁷⁶¹ Ver: “A glória perene de Santos Dumont”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, segunda-feira, 20 de outubro de 1941. P. 22; e “A transladação da pedra fundamental e início da construção do monumento a Santos Dumont”. *Jornal Correio Paulistano*, São Paulo, terça-feira, 21 de outubro de 1941. P. 2.

⁷⁶² Em discurso realizado durante a inauguração da estátua, em 23 de outubro de 1942, o prefeito Henrique Dodsworth explicou o motivo simbólico da mudança do local de ereção do monumento, da Avenida Beira-Mar para o aeroporto Santos Dumont: “A inauguração deste monumento, que é obra consagradora de justiça e patriotismo, só poderia ter lugar neste momento e neste local. Neste local, exclusivamente destinado a servir como uma das bases da navegação aérea da Capital da República”. Ver: “Inaugurado pelo Chefe do Governo o monumento a Santos Dumont”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, sábado, 24 de outubro de 1942. P. 2.

⁷⁶³ Para uma descrição da cerimônia de transladação da pedra fundamental do monumento, ver: “A transladação da pedra fundamental e início da construção do monumento a Santos Dumont”. *Jornal Correio Paulistano*, São Paulo, terça-feira, 21 de outubro de 1941. P. 2.

⁷⁶⁴ Ver: “A glória perene de Santos Dumont”. *Jornal A Noite*, Rio de Janeiro, segunda-feira, 20 de outubro de 1941. P. 22.

depois de ter sido planejado. No momento em que a prioridade de Santos Dumont na invenção do aeroplano estava sendo contestada, a ausência de uma estátua do inventor na sua própria terra natal enfraquecia a imagem dele. Como o Brasil, representado pelo governo Vargas, poderia convencer o mundo da importância de seu filho ilustre se esse reconhecimento parecia não estar sedimentado dentro do próprio país? Sem dúvida, a agilidade na construção da escultura a partir de 1940 deve ser explicada muito por isso⁷⁶⁵. Assim, o Estado Novo e a própria imprensa encararam a inauguração da obra artística como uma dívida de gratidão que estava sendo paga, garantindo, então, que a memória do personagem tivesse finalmente uma glorificação condigna⁷⁶⁶.

Além disso, existia um agravante que tornava, aos olhos de muitos, a demora de tantos anos na construção do monumento ainda mais constrangedora: o Aeroclub de França já tinha há muito tempo conseguido da municipalidade de Paris licença para erguer em Saint-Cloud um monumento em homenagem a Santos Dumont. Inaugurada em 1913, a obra do escultor Georges Colin objetivou comemorar o pioneirismo do inventor brasileiro na locomoção aérea⁷⁶⁷. Ou seja, até um país da Europa havia eternizado em pedra e cal as proezas de Santos Dumont, enquanto a sua pátria permaneceu por um período significativo em falta com a memória do “Pai da aviação”⁷⁶⁸. Na foto abaixo, Santos Dumont posa ao lado da estátua, formada por uma

⁷⁶⁵ Essa preocupação do governo estimulou, inclusive, o planejamento de mais estátuas, em outros estados do país: “Buscando na figura excelsa de Santos Dumont, o gênio criador máximo da humanidade, o materializador do sonho humano de voar, a força simbolista do passado, o governo federal providencia a ereção de monumentos que o glorifiquem, no Rio de Janeiro, em Santos e em sua terra natal”. Ver: “O Ministério da Aeronáutica no biênio 1941-1942”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 21, 10 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 137.

⁷⁶⁶ Em revista produzida pelo Departamento de Imprensa e Propaganda, explica-se da seguinte maneira a inauguração da estátua: “Com esse monumento resgata a nossa pátria uma dívida de gratidão a um dos seus mais puros gênios e heróis. Povo e Governo, irmanados num só pensamento, depois de 20 anos de lançada a ideia, perpetuam agora, nas linhas de uma esplêndida obra de arte em bronze, no Aeroporto, o feito que havia de, ao alvorecer do século, elevar lá fora, em remígios até então inatingidos, o prestígio da nossa terra”. Ver: “O monumento a Santos Dumont”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano III, n.º. 34, 30 de outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 26.

⁷⁶⁷ Para informações sobre a construção dessa escultura, ver: FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi Editor, 1940. P. 252.

⁷⁶⁸ O próprio Amadeu Zani, em entrevista ao jornal *A Noite*, em 1940, não conseguia compreender a demora do Brasil na construção da escultura que havia projetado e a morosidade em se pagar a dívida de gratidão que tinha com Santos Dumont. Para ele, o país trilhava um caminho oposto ao da França, “– que, logo em seguida à façanha genial do grande cientista, prestou-lhe homenagens de caráter universal, inclusive fazendo erguer, em Saint-Cloud, o simbólico monumento que perpetua o nome do autor da maior descoberta do século, o Brasil, que se orgulha e envaidece de ter sido o berço de Santos Dumont, vinha protelando indefinidamente a sua glorificação, deixando que recaísse sobre a sua memória a baliza do tempo, que tudo obscurece e faz esquecer”. Ver: “Glorificando no bronze o ‘Pai da Aviação’”. Jornal *A Noite*, Rio de Janeiro, segunda-feira, 02 de dezembro de 1940. P. 4.

pedra na qual a imagem do rosto do homenageado foi gravada, tendo, em cima, a escultura de Ícaro:



Fonte: FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi Editor, 1940. Entre as páginas 256 e 257.

Em 23 de outubro de 1942, pela manhã, a escultura foi inaugurada no aeroporto Santos Dumont, perpetuando no bronze os memoráveis feitos do inventor. Em frente ao monumento, que se achava coberto em parte pela bandeira do Brasil, instalou-se um palanque, no qual ficaram as altas autoridades militares do Exército, da Marinha e da Aeronáutica, além das civis. Da Escola de Aeronáutica, fizeram-se presentes o Corpo de Cadetes do Ar e a banda de música. Compareceram também os escolares de vários colégios do Rio de Janeiro. Prestes a iniciar a cerimônia, chegou o presidente da República, acompanhado do ministro Salgado Filho⁷⁶⁹.

Após a execução do Hino Nacional, Getúlio Vargas dirigiu-se à obra, inaugurando-a, sob palmas e aclamações, com o descerramento da bandeira, que revelou uma placa colocada abaixo da figura de Santos Dumont e escrita com os seguintes dizeres: “A Santos Dumont, o pioneiro da aviação, o Brasil”. Coube ao prefeito Dodsworth, no lado oposto, descerrar outra placa, com os nomes do presidente da República, do ministro da Aeronáutica, do prefeito e dos membros da Comissão do monumento. Dando continuidade ao evento, alguns discursos foram pronunciados e, em seguida, os cadetes do ar fizeram um pequeno desfile, em volta do monumento.

⁷⁶⁹ Ver: “Inaugurado pelo Chefe do Governo o monumento a Santos Dumont”. Jornal *Diário Carioca*, Rio de Janeiro, sábado, 24 de outubro de 1942. P. 2.

Encerrando a cerimônia, marchou a juventude escolar brasileira. Por volta do meio-dia, Vargas se retirou das comemorações, com destino ao Palácio Guanabara⁷⁷⁰. Abaixo, uma imagem atual do monumento:



Fonte: <http://www.monumentosdorio.com.br>

É importante salientar o papel central dos jovens no andamento da festividade. O próprio programa oficial do evento, distribuído aos presentes, reconheceu isso ao apresentar em uma de suas páginas um trecho da biografia *Santos Dumont: o pioneiro do ar*, que o professor Alexandre Brigole havia lançado um ano antes: “É à sua memória [de Santos Dumont] que toda a mocidade do Brasil deve dedicar-se, porque ele sempre depositou na mocidade a maior confiança”⁷⁷¹. Coube aos alunos de escolas secundárias e primárias, provenientes do Colégio Militar e do externato do Colégio Pedro II, além de instituições particulares e de outras corporações de estudantes, entoar cânticos orfeônicos, com destaque para a música *Santos Dumont (A conquista do ar)*, cuja letra e música de Eduardo das Neves, como visto, recebeu um novo arranjo, de Heitor Villa-Lobos. Em seguida, os jovens saíram em desfile, encerrando a solenidade⁷⁷².

⁷⁷⁰ Idem.

⁷⁷¹ *Inauguração do Monumento a Santos-Dumont*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1942. Programa distribuído no dia 23 de outubro de 1942. Um exemplar encontra-se em: Arquivo do IHGB/Fundo Roberto Macedo. Classificação: 198.4.6.n.6.

⁷⁷² Idem.

A ereção de um monumento a Santos Dumont precisa ser compreendida como parte integrante de um projeto desenvolvido pela ditadura Vargas, cuja preocupação com a produção estatutária formou uma das estratégias de atuação e legitimação política. Para sustentar um regime que alcançou o poder através de um golpe de Estado, o governo recém-empossado necessitou de imagens, símbolos e rituais a lhe conferir legitimidade. Desenvolvendo-os, investiu-se no culto à personalidade do presidente e na elaboração de uma identidade nacional, que era baseada em grande medida na exaltação à história do país e aos heróis nacionais⁷⁷³.

Na verdade, o que ocorreu no Brasil não destoava, em muitos aspectos, do que vinha acontecendo pelo mundo. Outros regimes políticos autoritários e nacionalistas se valeram, com as devidas distâncias caracterizadoras de suas especificidades, dos mesmos expedientes, sendo o Estado Novo português um dos melhores exemplos, em quem, inclusive, Vargas se inspirou para criar o nome de sua ditadura. De maneira semelhante, Antonio de Oliveira Salazar dispensou grandes esforços na valorização do passado histórico português e na exaltação de vultos pátrios, inclusive construindo esculturas para representá-los⁷⁷⁴.

Se a ereção do monumento tinha sobretudo a função de eternizar as proezas do “Pai da Aviação”, a aparição do seu coração prioritariamente buscava mexer com a emoção e o sentimento dos brasileiros. A informação da existência do órgão de Santos Dumont ainda preservado tornou-se pública no ano de 1944. Tudo começou quando,

⁷⁷³ Portanto, durante o Estado Novo foi imensa a produção de bustos de Vargas e de estátuas de vultos nacionais. Como exemplo, pode ser destacada, no caso do presidente, uma foto de outubro de 1945, que apresenta vários bustos de Getúlio sendo retirados da rua, após a queda da ditadura, representando bem a grande quantidade de imagens do chefe de Estado espalhadas pela cidade do Rio de Janeiro. Ver: Arquivo Getúlio Vargas, GV foto 148. FGV/CPDOC. No caso dos personagens históricos, além de Santos Dumont foram erigidos monumentos, por exemplo, ao Barão do Rio Branco e a Quintino Bocaiúva. A inauguração da estátua de Rio Branco foi registrada em fotografias depositadas em: Arquivo Oswaldo Aranha, OA foto 246. FGV/CPDOC. Já fotos do lançamento da pedra fundamental do monumento a Quintino Bocaiúva, ocorrido em 11 de novembro de 1939, estão situadas em: Arquivo Ranulfo Bocaiúva Cunha, RBC foto 006. FGV/CPDOC.

⁷⁷⁴ Para uma análise da prática de ereção de monumentos no Estado Novo português, ver: RAMOS, Maria Bernardete. “Homens de pedra-e-cal do Estado Novo português: estatutária e virilidade da nação”. In: SZESZ, C. M; RIBEIRO, M. M. T; BRANCATO, S. M. L. et al. (org.). *Portugal-Brasil no século XX: sociedade, cultura e ideologia*. Bauru/SP: EDUSC, 2003. Pp. 343-368. A partir principalmente de 1940, houve uma aproximação entre os dois regimes, que resultou, por exemplo, no apoio do Brasil às comemorações dos Centenários da fundação de Portugal (1139) e dos da Restauração (1640) e no Acordo Cultural Luso-Brasileiro assinado por António Ferro, diretor do Secretariado da Propaganda Nacional (SPN), de Portugal, e por Lourival Fontes, diretor do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), do Brasil. Tal acordo resultou no intercâmbio literário e jornalístico e na publicação conjunta de uma revista intitulada *Atlântico*, iniciada em 1942, reunindo ensaios de história, literatura, sociologia e etnografia, bem como contos e poesias, de autores brasileiros e portugueses. Para uma análise da revista *Atlântico*, ver: SILVA, Alex Gomes da. *Cultura luso-brasileira em perspectiva: Portugal, Brasil e o projeto cultural da revista Atlântico (1941-1945)*. Dissertação de mestrado em História. São Paulo: USP, 2011.

após a morte do inventor, os parentes dele contrataram para embalsamar o corpo o Dr. Walther Harberfeld, médico austríaco e professor da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo⁷⁷⁵. Durante o processo, ao executar o procedimento, Harberfeld retirou o coração e o conservou em um globo de cristal, prevendo um possível interesse da família, o que segundo ele não aconteceu, ou a utilidade em estudos científicos. Manteve-o, então, depositado durante 12 anos na estante de seu gabinete⁷⁷⁶.

O destino daquele órgão vital somente começou a mudar em 1944, quando o médico recebeu em seu consultório a visita de um amigo, Paulo da Rocha Gomide, que era funcionário da empresa aérea Panair do Brasil. Nesse encontro, Rocha Gomide observou o invólucro de vidro etiquetado com o nome de Santos Dumont, e o médico acabou revelando-lhe o conteúdo e a história por trás dele. O funcionário da Panair, curioso com a descoberta, comentou o assunto com o presidente da empresa, Paulo de Oliveira Sampaio, que, entusiasmado, negociou com Harberfeld a entrega do coração à Panair, que o cederia em seguida ao governo, com o propósito de que fosse exposto em um lugar de visitação pública⁷⁷⁷.

O médico mostrou-se favorável, pedindo apenas o sigilo de seu nome, provavelmente por temer que a exposição decorrente do episódio atraísse uma repercussão negativa para a sua reputação profissional. Afinal, retirar o coração sem autorização da família é claramente um ato contrário à ética médica⁷⁷⁸. Logo que foi

⁷⁷⁵ Conforme já informado, devido à morte ter ocorrido em São Paulo, em meio à instabilidade causada pela chamada Revolução Constitucionalista de 1932, optou-se pelo embalsamamento. Dessa forma, o processo foi necessário para preservar o corpo até que este pudesse ser levado ao Cemitério São João Batista, no Rio de Janeiro.

⁷⁷⁶ Ver: SETEMBRINO, Humberto. “O coração de A. Santos Dumont”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, domingo, 20 de outubro de 1957. 2º caderno. P. 7.

⁷⁷⁷ Idem. Segundo os jornais da época, Paulo Sampaio teve a ideia de tornar o coração acessível ao público em geral ao se lembrar de um episódio parecido, ocorrido com o pianista polonês radicado na França Frédéric Chopin. Quando morreu, em 1849, segundo desejo do próprio, seu coração foi retirado e posto pela irmã Ludwika em uma urna de cristal selada e levado a Varsóvia, cidade natal do músico. Em seguida, foi lacrado dentro de um pilar da Igreja de Santa Cruz, onde permanece até hoje. Já o corpo foi enterrado no cemitério de Père Lachaise, em Paris. Para essa informação, sobre a inspiração de Paulo Sampaio no caso de Chopin, ver, por exemplo: “Iniciam-se amanhã as comemorações da ‘Semana da Asa’”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 22 de outubro de 1944. P. 3. Em outra versão, presente no artigo de Humberto Setembrino, foi o biologista F. Dissmann que, ao participar do embalsamamento, lembrando-se de Chopin, recomendou ao Dr. Harberfeld conservar o coração do inventor brasileiro.

⁷⁷⁸ O pedido foi cumprido. Em várias entrevistas que Paulo Sampaio concedeu à imprensa, quando a notícia da existência do coração veio à tona, tomou cuidado para não citar nomes. Como destacou, por exemplo, o *Diário da Noite*, o presidente da Panair explicou da seguinte maneira a origem da iniciativa: “Tivemos conhecimento da existência, em São Paulo, do coração de Santos Dumont. Médicos paulistas, cujos nomes deixo de declinar em atenção ao pedido que nesse sentido me fizeram os próprios, guardavam o coração embalsamado do imortal ‘Pai da Aviação’”. Ver: “Existe, ainda, o coração de

informado, o regime do Estado Novo percebeu o quanto aquele órgão poderia ser útil ao investimento que o governo continuamente vinha fazendo, principalmente a partir de 1940, em torno daquele personagem histórico. Salgado Filho e Paulo Sampaio avaliaram que a “Semana da Asa” de 1944 seria o melhor momento para a doação ser concretizada.

Enquanto aguardava a chegada da “Semana da Asa” de 1944, Paulo Sampaio mandou fazer um recipiente que pudesse dar ao simples globo de cristal um ar mais pomposo e condizente com a importância atribuída ao seu conteúdo⁷⁷⁹. Foi assim que Américo Monterosa e Guy Eymminet trabalharam na construção de um escrínio⁷⁸⁰, no formato de uma esfera de metal dourado representando o globo terrestre, com perfurações na forma de estrelas reproduzindo as constelações. Além disso, eles se ocuparam também da elaboração de uma base para dar-lhe sustentação, composta por uma estatueta de bronze, apoiada em pedestal de mármore, figurando o Ícaro mitológico, ajoelhado e de braços erguidos, alicerçado em um mármore negro, encaixado em um cofre⁷⁸¹. Toda essa estrutura foi amparada sobre uma base de jacarandá. Abaixo, uma foto atual do reservatório que abriga o coração⁷⁸²:

Santos Dumont”. Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, sábado, 21 de outubro de 1944. P. 10. O nome da equipe de médicos e auxiliares que embalsamou o corpo de Santos Dumont e que retirou e conservou o coração, e os detalhes da história que levou ao conhecimento de Paulo Sampaio a existência do órgão tornaram-se públicos apenas em 20 de outubro de 1957. Em um furo de reportagem, o jornalista Humberto Setembrino localizou o Dr. Walther Harberfeld, então com 72 anos, vivendo em uma casa simples, no alto de uma montanha, construída de troncos de árvores, em Campos do Jordão, e o convenceu a conceder-lhe uma entrevista, com a qual foi possível escrever o artigo publicado no jornal *Diário Carioca*. Como informou a reportagem, a princípio receosos de falar, ele e seu colega, o biologista F. Dissmann, que também participou do embalsamento, percebendo que o repórter tinha informações sobre o caso, resolveram contar com detalhes o ocorrido. Ver: SETEMBRINO, Humberto. “O coração de A. Santos Dumont”. Jornal *Diário Carioca*, Rio de Janeiro, domingo, 20 de outubro de 1957. 2º caderno. P. 7. Tal matéria jornalística alcançou bastante repercussão. Inclusive, o deputado federal por Minas Gerais Clemente Medrado Fernandes fez questão de lê-la na íntegra, no dia 22 de outubro de 1957, em sessão plenária, ao avaliar que ela merecia ser transcrita nos Anais da Câmara, como subsídio aos estudiosos, biógrafos e historiadores. Ver: *Anais da Câmara dos Deputados*, volume XXX, 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 3ª Legislatura. Sessões de 21 a 25 de outubro de 1957. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1958. Pp. 251-254.

⁷⁷⁹ As informações sobre a elaboração do recipiente que guarda o coração de Santos Dumont e a cerimônia de sua entrega ao ministro da Aeronáutica, quando não referenciadas, foram retiradas das seguintes matérias de jornais: “Existe, ainda, o coração de Santos Dumont”. Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, sábado, 21 de outubro de 1944. P. 9 e 10; “Inicia-se amanhã as comemorações da ‘Semana da Asa’”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 22 de outubro de 1944. P. 3; “A entrega do escrínio contendo o coração de Santos Dumont, ontem, no A. C. B”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 25 de outubro de 1944. P. 10; “Entregue à Aeronáutica o coração de Santos Dumont”. Jornal *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 26 de outubro de 1944. P. 4; e NEVES, Berilo. “Gênio e coração”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 26 de outubro de 1944. P. 5.

⁷⁸⁰ Do latim *scriniun*, pequeno cofre forte estofado para guardar joias.

⁷⁸¹ No cofre foram guardados alguns documentos sobre a autenticidade da relíquia, como o atestado firmado pelos médicos que retiraram o coração no momento da autópsia, o que mostra uma preocupação muito grande em certificar-se da veracidade do fragmento atribuído ao inventor, e o pergaminho no qual



Fonte: Museu Aeroespacial (MUSAL), Rio de Janeiro.

Finalmente atingida a data esperada, em 24 de outubro de 1944, uma terça-feira, às 17 horas, na sede do Aeroclub de Brasil, no Rio de Janeiro, deu-se início à solenidade, com a entrada no salão, em que se decorreu a celebração, do escrínio conduzido por funcionários da Panair. No ápice do evento, Paulo Sampaio, presidente dessa empresa de aviação, entregou o recipiente contendo o coração de Santos Dumont ao ministro da Aeronáutica, Salgado Filho, pronunciando em seguida as seguintes palavras:

foi escrita a poesia *O Coração de Alberto Santos-Dumont*, de autoria de Pedro de Oliveira Ribeiro Neto, cuja letra é a seguinte: “Hei de subir ao céu, como um gigante alado;/ Hei de tocar no sol, com asas de condor;/ E, embriagado de luz, no alto céu constelado;/ Eu pedirei a Deus uma lição de amor./ O mundo, ao se afastar da sua velha infância,/ Como o Ícaro imortal, eternamente novo,/ Já não mais sofrerá do pavor da distância,/ E os povos se unirão como um único povo./ O gênio assim falou. E engastou-se na História/ Um diamante a marcar o gesto varonil;/ Santos Dumont levando ao Olimpo da glória,/ O seu nome a sustentar as asas do Brasil./ O grande coração, onde o sonho da altura/ Surgiu para vencer com seu valor profundo,/ Só pode ter no céu a justa sepultura,/ Um céu de ouro e de luz, abençoando o mundo!”. A poesia foi retirada de: CORREIA, Jonas. *Santos-Dumont na literatura, na poesia e na música*. [S. l.: s.n.], 1975. Pp. 26-34. Separata de Revista do IGHMB, n. 68 e 69, 1 e 2, sem/74. Vol. 54, ano XXXIII.

⁷⁸² Como observou o Cel. Av. Marco Mattos, em artigo sobre a história do coração do “Pai da Aviação”, o pedestal de jacarandá não faz mais parte do conjunto atualmente em exposição no MUSAL. Ver: MATTOS, Marco. “A história do coração de Santos-Dumont”. *Revista Aeronáutica*. Rio de Janeiro, n.º 284, jun./ago./set., 2013. Pp. 48-50.

Senhor ministro: é o coração do primeiro aviador que neste momento entregamos ao Brasil, nesse escrínio propositalmente talhado na forma do Universo. Alberto Santos Dumont, com o seu gênio, a sua coragem e a sua pertinácia, escreveu na História do mundo, palpável e eterna, uma de suas mais belas páginas de glória. E nós que o seguimos no nobre exemplo de engrandecer o Brasil, sulcando as rotas do patriotismo por ele traçadas, diante do grande coração de Santos Dumont nos inclinamos na mais profunda das reverências. Possa ele, como símbolo fervoroso do nosso ideal, conduzir sempre as asas do Brasil no destino luminoso em que se projetam⁷⁸³.

E assim, durante a cerimônia, a preciosa relíquia, após doze anos mantida sob sigilo pelo médico Harberfeld e modestamente depositada na prateleira de uma estante, teria um destino que se queria grandioso: o de ser guardada pela nação brasileira⁷⁸⁴. Testemunharam esse momento dezenas de jornalistas e fotógrafos, aviadores civis, autoridades governamentais, oficiais da FAB, como o major-brigadeiro Armando Trompowski e o brigadeiro Ajalmar Mascarenhas, e o presidente do Aeroclube do Brasil, o engenheiro Roberto Pimentel. A reunião, eternizada na foto abaixo, chegou ao fim com uma saudação feita ao ministro da Aeronáutica pelo jornalista Vitorino de Oliveira, em nome dos que fundaram o Aeroclube:



⁷⁸³ Ver: SETEMBRINO, Humberto. “O coração de A. Santos Dumont”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, domingo, 20 de outubro de 1957. 2º caderno. P. 7.

⁷⁸⁴ É importante destacar que, logo após a doação, a urna contendo o coração tornou-se um dos itens sobre Santos Dumont mais valorizados e significativos, justamente por sua eficiência em estimular a rememoração do personagem. Aproveitando-se dessa condição, em outros momentos históricos, o escrínio continuou servindo como base de comemorações envolvendo esse vulto. Por exemplo, a Comissão de Alto Nível do Centenário de Santos Dumont, do Ministério da Aeronáutica, responsável pela organização do Centenário de nascimento do “Pai da Aviação”, a comemorar-se em 1973, determinou, como parte dos festejos, a produção de réplicas em miniatura do escrínio, tendo sido distribuídas em doação a várias instituições brasileiras, como Arquivo Nacional, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Instituto de Geografia e História Militar e Associação Brasileira de Imprensa. Ver: “Ata da Assembleia Geral, em 17 de dezembro de 1973 (sessão 2.145)”. *Revista do IHGB*, V. 301, out/dez, 1973. P. 152; e “Entregues ao Arquivo Nacional todos os documentos e peças sobre Santos-Dumont”. *Mensário do Arquivo Nacional*, ano V, n.º. 1, janeiro. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1974. Pp. 4-7.

Como é comum em eventos do tipo, os organizadores se preocuparam em criar objetos de memória, fazedores de lembranças, para eternizar aquele momento. Em função desse objetivo, elaboraram o seguinte item de memorabilia⁷⁸⁵, lançado no mesmo ano: medalhas de bronze com a inscrição “O coração de Santos Dumont entregue à Aeronáutica pela Panair do Brasil”, tendo no anverso a imagem do escrínio e no reverso a figura do Aeroporto Santos Dumont. Inclusive, o presidente da Panair, Paulo Sampaio, procurando preservar uma delas em um lugar de memória, determinou que, em seu nome, Paulo Gomide enviasse uma carta a Gustavo Barroso, diretor do Museu Histórico Nacional, oferecendo àquela instituição um exemplar desse item comemorativo, o que foi realizado em 29 de dezembro de 1944⁷⁸⁶.

Conforme apontado por Fernando Catroga ao analisar ritual parecido em Portugal, de um culto cívico dos mortos voltado à figura de D. Pedro IV, o coração possui uma carga simbólica significativa, primeiro por ser considerado a parte mais nobre do corpo; segundo por remeter, em um país de forte tradição católica, a uma espécie de secularização do culto do “sagrado coração de Jesus”⁷⁸⁷. No caso do órgão de Santos Dumont, havia um claro interesse de, com a sua aparição pública, sensibilizar a população do país, de esmagadora maioria católica. Além disso, procurou-se manter na Escola de Aeronáutica, local destinado ao repouso daquela que era considerada uma

⁷⁸⁵ Objetos associados a pessoas famosas ou a eventos importantes, considerados dignos de memória e que se tornam itens de colecionadores.

⁷⁸⁶ A carta de doação da medalha, a missiva com a resposta e com os agradecimentos de Gustavo Barroso, datada de 3 de janeiro de 1945, e o documento da secretaria do Museu Histórico Nacional registrando a entrada da peça no acervo, em 16 de janeiro, estão depositados em: Arquivo do Museu Histórico Nacional. Processos de Entrada de Acervo (1944). Proc. n.º. 07/44 (1). Documentos 15, 16 e 17.

⁷⁸⁷ CATROGA, Fernando. *O céu da memória: cemitério romântico e culto cívico dos mortos em Portugal (1756-1911)*. Coimbra: Minerva, 1999. P. 177. Em trecho de um dos capítulos do livro, esse autor aborda a elaboração, em Portugal, de uma memória cívica em torno da figura de D. Pedro IV – mais conhecida pelos brasileiros como D. Pedro I. Em março de 1826, Pedro I se tornou brevemente rei de Portugal com o título de Pedro IV, posição que durou pouco, ao abdicar do trono em favor de sua filha mais velha, Maria II. Ao seu irmão mais novo, o príncipe D. Miguel I, usurpar o trono, em 1828, D. Pedro, à frente de um exército, invadiu Portugal em julho de 1834. Obtendo a vitória sobre o irmão, ele se consagrou como o grande vencedor da guerra civil que havia se iniciado em Portugal e o inaugurador de uma nova ordem política e social. Após a sua morte prematura, em 24 de setembro de 1834, com 36 anos incompletos, os liberais, que venceram os miguelistas, investiram no culto ao personagem. O corpo foi para o tradicional panteão dos Braganças, em S. Vicente de Fora. Já o coração de D. Pedro, depois de retirado e acondicionado em uma urna, foi entregue, entre os dias 5 e 7 de fevereiro de 1835, em uma cerimônia que representou em termos públicos um autêntico segundo funeral, à capela-mor da igreja da Lapa, na cidade do Porto, onde ficou depositado dentro de um mausoléu de granito. Em 25 de setembro de 1834, inclusive, em sessão da Câmara dos Pares, foi proposto o levantamento de um monumento no qual se guardaria o coração do rei, ideia que acabou não saindo do papel. Ver principalmente as páginas 173 a 187 do capítulo V: “As romagens cívicas”.

reliquia, um centro cultural para todos os ingressantes na Força Aérea Brasileira. Esperava-se que toda vez que os aviadores em formação olhassem o escrínio pudessem recordar os atos de grandeza realizados pelo inventor quando o seu coração ainda palpitava no peito⁷⁸⁸. Tal órgão permaneceria naquele local enquanto aguardasse o destino final: um futuro Museu da Aeronáutica⁷⁸⁹.

Esse investimento do Estado Novo em preservar, no ano de 1944, o resto mortal de um vulto nacional como Santos Dumont, é preciso esclarecer, não foi uma prática nova da administração de Vargas. É necessário incluí-la em um conjunto mais amplo de ações que vinha sendo elaborado desde o governo provisório, cujos melhores exemplos são o repatriamento dos despojos dos inconfidentes mineiros, em 1936, posteriormente guardados no panteão dos inconfidentes, instalado no Museu da Inconfidência e inaugurado em 21 de abril de 1942⁷⁹⁰; e a construção e abertura ao público, em 1939, do Mausoléu Imperial, na Catedral de Petrópolis, para abrigar as relíquias mortuárias de D. Pedro II e de sua esposa⁷⁹¹.

Portanto, se houve algum ineditismo no episódio envolvendo Santos Dumont, este se caracterizou não pelo ato de se preservar o resto mortal, mas pelo fato de ser conservado um órgão, e não apenas ossadas e cinzas, como nos demais. Contudo,

⁷⁸⁸ Por um curto período de tempo, o escrínio deixou a Escola de Aeronáutica para integrar, em lugar de destaque, a Exposição de Aeronáutica, montada por Salgado Filho, em novembro de 1944, no edifício do Ministério da Educação e Saúde. Ver: “Na Exposição de Aeronáutica o coração de Santos Dumont”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, domingo, 19 de novembro de 1944. P. 5.

⁷⁸⁹ “A entrega do escrínio contendo o coração de Santos Dumont, ontem, no A. C. B”. *Jornal A Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 25 de outubro de 1944. P. 10. Como já informado anteriormente, apesar do interesse do ministro da Aeronáutica, o museu apenas saiu do papel em 18 de outubro de 1976, quando foi inaugurado o Museu Aeroespacial (MUSAL).

⁷⁹⁰ A ideia de repatriar os restos mortais dos inconfidentes mineiros partiu do escritor Augusto de Lima Júnior, sendo recebida favoravelmente pelo ministro Gustavo Capanema e pelo presidente. Dando prosseguimento à iniciativa, Getúlio Vargas assinou, em 21 de abril de 1936, o Decreto n.º 756 A, que autorizou a exumação dos restos mortais e o envio para o Brasil das cinzas e ossadas dos inconfidentes, que estavam na África. Terminado o processo de buscas, foram encontrados, em igrejas situadas nas colônias portuguesas de Angola e Moçambique, os despojos de treze inconfidentes. Em 27 de dezembro de 1936, desembarcaram no Rio de Janeiro, sendo depositados na Catedral Metropolitana, enquanto aguardavam a ida a Minas Gerais, o que ocorreu em 15 de julho de 1938. Em Ouro Preto, foram depositados na Igreja Matriz de Antonio Dias, permanecendo ali até o dia 21 de abril de 1942, quando foi inaugurado o Museu da Inconfidência e conservado no local aqueles fragmentos corporais.

⁷⁹¹ Em 1921, por iniciativa do presidente Epitácio Pessoa, em comemoração ao centenário da Independência do Brasil, os restos mortais de D. Pedro II e da imperatriz Teresa Cristina foram trazidos do Mosteiro de São Vicente de Fora, em Lisboa, para o Rio de Janeiro, sendo depositados em caráter provisório na Catedral Metropolitana. Em 1925, foram transferidos para a Catedral de Petrópolis, ainda em construção, enquanto aguardavam a criação de um mausoléu que os abrigaria em definitivo. Quando Vargas chegou ao poder, o compromisso assumido na década de 1920 de elaboração do monumento ainda não havia sido efetivamente cumprido. Para reverter esse quadro, o novo presidente expediu o Decreto n.º 21.270, de 11 de abril de 1932, que fixou uma quantia em dinheiro para a construção do mausoléu dos imperadores do Brasil, localizado na Catedral de Petrópolis. Tal edificação foi inaugurada por Getúlio em 5 de dezembro de 1939, data do aniversário da morte de D. Pedro II, transferindo-se para lá os despojos do segundo imperador do Brasil.

independentemente do tipo, todos eles foram úteis ao governo para aumentar o culto a determinadas figuras históricas, ao possibilitarem unir os dois corpos do herói nacional⁷⁹². Nesse processo, quando os vestígios do corpo físico – no caso do inventor, o coração – são utilizados em prol do corpo simbólico, unindo-se a ele, ocorre um fortalecimento da figura do herói nacional, ampliando consideravelmente o poder simbólico que ele possui.

3.7 – Valores de Santos Dumont, valores da nação

Após a Revolução de 1930 e, com mais intensidade, depois da instauração da ditadura iniciada em 1937, os novos grupos políticos que chegaram ao poder pretendiam realizar um vasto projeto de mudança da imagem do Brasil e de seu povo. Como o próprio título do regime recém-inaugurado já anunciava, Estado Novo, em oposição à República Velha, havia a pretensão de se construir uma nova nação, formada em seu conjunto por um “homem novo”, cidadão dotado de uma série de valores morais cultivados pelo governo.

Dentre as inúmeras maneiras utilizadas pelo Estado Novo para difundir tais valores, considerados essenciais à construção de uma identidade nacional, o regime serviu-se também das figuras históricas brasileiras como meios privilegiados para divulgá-los. Ou seja, com a intenção de disseminar e fortalecer determinadas características, a ditadura Vargas valorizou vultos nacionais aos quais fosse possível e verossímil atribuí-las. Nesse processo, foi-se buscar no passado também personagens que, de alguma forma, teriam contribuído para o desenvolvimento da aviação no Brasil, tornando-se pioneiros do ar.

Apesar da importância dos outros, Santos Dumont possuía pontos muito fortes a seu favor, entre os quais o maior deles foi ser considerado o responsável pela criação do avião. Devido a isso, não demorou muito para selecionarem-no a ocupar o posto de um

⁷⁹² Inspirando-se no estudo clássico de Kantorowicz, Fraga propôs que, assim como os reis, os heróis compartilham da condição de ter dois corpos, sendo um deles físico, de carne e osso, e o outro simbólico, entendido como todo o imaginário construído em torno de uma figura que em determinado momento histórico foi alçada a herói por um grupo social, encarnando valores e características capazes de serem reconhecidas por ele. Para uma análise mais detalhada dos aspectos constituintes dos dois corpos do herói nacional, ver o ponto “Os dois corpos do herói nacional: entre urnas, ossadas e cinzas”, do 2º capítulo do livro: FRAGA, André Barbosa. “Os mortos e os vivos como espelhos da nação”. In: *Os heróis da pátria: política cultural e história do Brasil no governo Vargas*. Curitiba: Prismas, 2015. Pp. 65-104. A referência a Kantorowicz é a seguinte: KANTOROWICZ, Ernst H. *Os dois corpos do rei: um estudo sobre a teologia política medieval*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

dos principais divulgadores e defensores desses valores, que seriam muito bem lembrados nas inúmeras celebrações promovidas pelo governo, buscando construí-lo enquanto herói. Pode-se dizer, então, que o regime Vargas, em uma década conturbada como a de 1940, identificou no inventor um dos caminhos mais seguros para despertar os sentimentos de amor à Pátria no coração e na mente dos brasileiros, pela internalização de certos ideais que essa figura encarnaria.

Conforme visto no 2º capítulo, durante o governo Vargas, principalmente no contexto da Segunda Guerra Mundial, duas questões foram privilegiadas, tal a importância e a posição estratégica que elas passaram a desempenhar, principalmente a partir de 1942, quando o Brasil se tornou um dos países beligerantes, apoiando os Aliados e lutando contra o Eixo: a unidade nacional e a defesa nacional. A questão da unidade nacional, um dos temas fundamentais para o governo Vargas no período da guerra, ajudou na escolha de Santos Dumont como um dos principais personagens a ser comemorado. A criação do “mais pesado do que o ar” encurtou trajetos imensos, unindo povos e civilizações e foi uma grande solução para resolver o problema enfrentado por Vargas de integrar o povo brasileiro entre si, diante de um grande obstáculo para tal: a grandeza do território de tamanho continental. O avião era capaz de vencer as dimensões difíceis e de reduzir distâncias, alcançando áreas desconhecidas, permitindo ao Brasil conhecer-se. Enfim, a extensa superfície terrestre do Brasil seria desbravada pelas asas dos aviadores brasileiros, herdeiros do “Pai da aviação”, que, penetrando pelo país adentro e percorrendo-o de um extremo a outro, tornariam a nação mais próxima e presente ao olhar e ao domínio do Estado Novo, resultando no fortalecimento de ambos.

Da mesma forma que a invenção de Santos Dumont contribuiria para a unidade do Brasil, ela faria o mesmo por sua defesa. O avião, mais do que nunca, tinha a função fundamental de garantir a soberania do Brasil frente às investidas dos países do Eixo, principalmente da Alemanha, que volta e meia fazia incursões sobre a costa da América do Sul. Inclusive, a própria entrada do Brasil na guerra ao lado dos Aliados teria ocorrido como resposta ao ataque sofrido na Bahia, quando cinco navios brasileiros foram torpedeados entre os dias 14 e 16 de agosto de 1942, ceifando dezenas de vidas, inclusive de crianças⁷⁹³. Devido a essa preocupação com a defesa, durante a Segunda Guerra houve uma prioridade do governo em valorizar heróis guerreiros ou militares,

⁷⁹³ Sobre essa justificativa para a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, ver: “Dois anos de guerra”. Revista *Cultura Política*, ano IV, num. 43, agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1944. Pp. 15-17. O artigo completo está situado nas páginas 15 a 31.

que, de alguma forma, lutaram, ao longo da história, para defender o Brasil de invasores⁷⁹⁴. Apesar disso, essa tendência não foi um obstáculo para a projeção de Santos Dumont, que, embora inventor, mais do que nunca tinha sua imagem associada à área militar, ao ter sido escolhido pela recém-criada Força Aérea Brasileira seu exemplo e símbolo máximo. Não é pouco significativo o fato de a Força Aérea ser a única, incluindo o Exército e a Marinha, a ter como herói maior um civil, e não um militar, e a cultuar como sua data principal não a conquista de uma batalha ou de uma guerra, mas do ar.

Além da unidade e defesa nacionais, outros quatro valores mostraram-se tão estratégicos para o Estado Novo que houve interesse de que fossem divulgados por meio de figuras históricas como Santos Dumont, a saber: patriotismo, pacifismo, disciplina e coragem. Começando pelo patriotismo, Santos Dumont foi retratado como um dos grandes modelos de amor incondicional à terra natal. Embora tivesse um avô francês e residisse na França desde 1893, ele nunca teria renegado suas origens. Ao contrário, quando ganhou projeção nesse país europeu, tornando-se o primeiro brasileiro a alcançar a glória internacional, fez questão de destacar sua nacionalidade, da qual se orgulhava profundamente. Tanto era assim, argumentam os documentos produzidos pelos órgãos do regime Vargas, que um dos primeiros balões inventados por esse paulista nascido em Minas Gerais recebeu o nome de Brasil. No momento de guerra, era preciso que toda a população do país seguisse seu exemplo. Em discurso pronunciado pelo ex-ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, Waldemar Falcão, em maio de 1942, no Rio de Janeiro, por ocasião de batismo do avião “Santos Dumont”, esse traço do personagem foi ressaltado:

É esta a figura sem par do criador da aviação, [ilegível] pelos halos [sic] de bondade, de desprendimento e de modéstia, qualidades que tanto encanto lhe emprestavam à personalidade, e que eram marcadas pela dignidade com que se ufanava de ser brasileiro, e pelo amor filial com que sempre se acolhia, em meio às incertezas de suas destemerosas experiências, à sombra bendita de nossa bandeira (...). Vivendo tanto tempo em longes terras, em meio a uma sociedade estranha, que ele tanto soube empolgar pela coragem magnífica de seus voos audaciosos, jamais deixou de ver no Brasil o polo magnético de sua vida, e de ter preso ao encantamento desta terra e desta natureza física o melhor das forças de seu espírito (...). Essa lealdade para com a Pátria, essa fidelidade inflexível para com o torrão natal, esse amor à gente brasileira, esse seu devotamento pelas recordações do velho lar e pelas afeições da

⁷⁹⁴ FRAGA, André Barbosa. *Os heróis da pátria: política cultural e História do Brasil no governo Vargas*. Curitiba: Prismas, 2015. Ver capítulo V: “‘Vultos. Datas. Realizações’: patriotismo em livros do DIP”.

família e das amigas – são, na verdade, uma síntese de virtudes profundamente nacionais⁷⁹⁵.

Outra marca do Estado Novo foi a construção de heróis apreciadores da paz e conquistadores pacíficos. Esses exemplos serviriam como prova de que o povo brasileiro seria historicamente possuidor de uma índole pacífica e hospitaleira. Essa versão casava muito bem com a posição adotada pelo governo Vargas no início da Segunda Guerra Mundial, ao não tomar partido de nenhum dos lados em conflito, mantendo o Brasil neutro. No entanto, preferir, ao longo da história, a paz e lutar por ela não significava que o país estaria despreparado para a guerra. Em caso de ataque, o Brasil seria obrigado a revidar, o que aconteceu em 1942, quando a Alemanha, utilizando submarinos, afundou vários navios brasileiros no litoral da Bahia. Ou seja, entrar na guerra não romperia com a lógica do discurso então elaborado de buscar a paz a qualquer custo, porque só o fazia pela necessidade de defender o Brasil. Assim, da mesma forma que estava acontecendo no presente, contra Hitler, a história do país comprovava que nunca o seu povo entrou em guerras de conquista, mas apenas em guerras de defesa, como as disputas no tempo da colônia contra os invasores franceses e holandeses⁷⁹⁶.

Nesse processo, Santos Dumont ficou em evidência também por essa característica, que passou a ser valorizada pelo Estado Novo. Ao ser apresentado como

⁷⁹⁵ Arquivo Valdemar Falcão, VF pi Falcão, V. C. R. 1942. 05. 00. Pp. 7, 8, 12 e 13. FGV/CPDOC. As diversas produções culturais que faziam referência a Santos Dumont, elaboradas por órgãos do governo, deram grande destaque a essa característica, que foi propagada ao máximo. Outro exemplo que pode ser dado, dos inúmeros existentes, da divulgação constante do nacionalismo associado ao inventor brasileiro, foi desenvolvido pelo DIP em um de seus livros: “Brasileiro como ninguém mais, orgulhoso de sua terra e de sua gente, jamais deixou de ter os olhos fixos no Brasil nos momentos em que, nos seus estudos na França, arquitetava os seus sonhos que todos julgavam impossíveis. Ao voltar ao Brasil, inúmeras vezes, após seus triunfos, sua primeira preocupação era ir a Palmira, andar a pé pelos campos da fazenda de Cabangú, rever as paisagens favoritas da infância, evocar seu pai, seus velhos amigos, dormir protegido pelo céu do Cruzeiro do Sul [...] O Brasil conta, em Alberto dos Santos Dumont, com uma de suas mais puras glórias. Honrar a memória desse brasileiro é honrar o próprio nome do Brasil, que ele amou até o momento de morrer”. GRIECO, Donatelo. “Os balões e a ‘libélula’ de Santos Dumont”. In: *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 17.

⁷⁹⁶ A utilização dessa construção teórica, dos conceitos de “guerra de conquista” e “guerra de defesa”, foi bastante disseminada, com o objetivo de justificar e legitimar a suposta tradição pacífica do brasileiro. Roberto Macedo, apoiador do Estado Novo e professor de história, fez uso de tal designação em um de seus livros: “(...) depois que o Brasil passou a responsável pelos seus destinos, jamais baionetas brasileiras rasgaram fronteiras alheias com intuito rapace de conquista material. A Lei magna do país estabeleceu – e a tradição firmou – que nossas forças armadas não fariam guerra de conquista e que, antes de apelar para a força, recorreríamos à arbitragem. Quantos povos, ‘soi disant’ civilizados, podem apresentar à face da História semelhante penhor de bravura generosa?”. MACEDO, Roberto da Mota. “Invasores repelidos”. In: *Notas Históricas*. Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1944. P. 223.

alguém que ao longo da vida nutriu uma fé pelo progresso e um apreço inabalável pela paz⁷⁹⁷, o inventor passou a se juntar, então, a outros vultos nacionais nos quais o governo estava investindo, como Tiradentes e o Barão do Rio Branco, dois dos principais heróis cultivados pelo regime⁷⁹⁸. Tiradentes aparece, no discurso e nas políticas culturais do governo, como um representante da índole pacífica e do espírito grandioso do brasileiro ao aceitar resignado a morte em razão da Pátria. Já José Maria da Silva Paranhos, o Barão do Rio Branco, seria um dos maiores defensores da paz ao, como diplomata, resolver conflitos de fronteiras do Brasil com outros países por meio de acordos pacíficos e sem o enfrentamento armado.

Por fim, essa figura é lembrada como um dos personagens históricos que mais honraram o Brasil pela disciplina, sem a qual não teria sido possível alcançar os feitos memoráveis na aviação. No projeto de sociedade desenvolvido pelo Estado Novo, a disciplina era peça-chave. Caberia necessariamente a cada brasileiro ser disciplinado e ordeiro, servindo melhor, em tempos de paz, como trabalhador e, em tempos de guerra, também como militar, o que realmente ocorreu em 1943, com o envio de tropas para lutarem ao lado dos Aliados. Dessa forma, as produções oficiais do governo, ao sempre destacarem que Santos Dumont alcançou o sucesso porque foi um homem acima de tudo disciplinado, procuravam torná-lo exemplo dos objetivos estabelecidos pelo Estado Nacional, espelhando as características que o regime político esperava que fossem fixadas e, em seguida, incorporadas à sociedade. No mesmo discurso de Waldemar Falcão pronunciado em maio de 1942 no batismo do avião “Santos Dumont”, ao qual já se fez referência anteriormente, a questão da disciplina associada ao personagem também é destacada:

⁷⁹⁷ Em torno dessa questão, apareceram durante a ditadura de Vargas duas versões: em uma, dominante, Santos Dumont era contrário ao emprego da aeronáutica na guerra e em outra jamais condenou a utilização do aeroplano como arma. O que se assemelha nas duas construções memorialísticas é que favorável ou não ele sempre esteve preocupado com o mau uso de tal força e com as vidas inocentes que poderiam ser perdidas. Como destacado em artigo escrito pelo general Newton Braga, essa posição do inventor brasileiro ficou clara na resposta que deu à carta que lhe escrevera Alan R. Hawley, presidente do Aeroclub Americano, em 15 de maio de 1918: “Bastante conheci todos esses sonhadores, centenas dos quais deram a vida pela nossa ideia, para poder agora afirmar que jamais nos passou pela mente pudessem, no futuro, os nossos sucessores, ser ‘mandados’ a atacar cidades indefesas, cheias de crianças, mulheres e velhos, e, o que é mais, atacar hospitais onde a abnegação e o humanitarismo dos rivais reúne, sob o mesmo teto e o mesmo carinho, os feridos e moribundos dos dois lados”. BRAGA, Newton. “Santos Dumont, genial brasileiro – sua personalidade e seus feitos”. Revista *Estudos e Conferências*, n° 5, setembro. Rio de Janeiro: DIP, 1940. P. 29. O artigo completo encontra-se da página 29 a 42.

⁷⁹⁸ Para uma análise da valorização que o governo Vargas fez das figuras de Tiradentes e do Barão do Rio Branco, ver: FRAGA, André Barbosa. “Os maiores entre os ‘grandes homens’”. In: *Os heróis da pátria: política cultural e história do Brasil no governo Vargas*. Curitiba: Prismas, 2015. Pp. 105-149.

[...] bem é que se dê o nome de ‘Santos Dumont’ ao primeiro aparelho de treinamento avançado que se oferece à mocidade brasileira. Ele resumirá em seu nome a síntese mais bela das virtudes de que necessitamos neste momento histórico: aquela virtude militar – a disciplina, e aquele atributo dos povos fortes – a tenacidade, a que se referiu, em discurso memorável, o Presidente Getúlio Vargas, traçando ao Brasil a moldura de seu destino. ‘A nação, disciplinada e tenaz há de realizar os seus altos objetivos de progresso, sob a proteção do pavilhão auriverde, símbolo da unidade e da ‘grandeza do Brasil’ – dizia o grande presidente. Mas, para ser disciplinada e tenaz, precisa nossa Pátria cultivar os predicados que forjam o caráter das nacionalidades de uma inamalgável couraça de destemor e de espírito de sacrifício. E esses predicados, que tanto enalteciam a personalidade de Santos Dumont, lhe opulentam o nome, que agora se transplanta para este avião, com uma radiosa messe de lições inesgotáveis de intrepidez, de perseverança e de elevação moral, que são, na verdade, um dos melhores patrimônios do Brasil⁷⁹⁹.

Caso semelhante aconteceu com a questão da coragem, valor caro ao regime no contexto da Segunda Guerra Mundial e mobilizado por ele com bastante interesse⁸⁰⁰. A busca por referências históricas encontrou em Santos Dumont um forte aliado. Dessa forma, o inventor brasileiro foi retratado como um dos maiores representantes dessa característica. A dirigibilidade do dirigível e a do aeroplano só teriam sido possíveis pela coragem de, com seus voos audaciosos, desafiar a morte e escapar dela⁸⁰¹. Desde que começou a desenvolver máquinas aéreas, ele se envolveu em vários acidentes com maior ou menor gravidade. Um dos mais noticiados aconteceu em 8 de agosto de 1901, quando Santos Dumont, buscando contornar a Torre Eiffel, escapou da morte depois de colidir o seu balão dirigível nº 5 contra um prédio no bairro de Passy. Na ocasião, tentava cumprir as regras do Prêmio Deutsch, de 100 mil francos oferecidos pelo Aeroclube da França para quem, partindo do aeródromo de Saint-Cloud, alcançasse a Torre Eiffel, contornasse-a e voltasse para o ponto de partida em 30 minutos. O dirigível começou a murchar com a perda de hidrogênio, e o brasileiro desligou o motor para impedi-lo de partir as cordas próximas. Perdendo altitude, o balão bateu na quina

⁷⁹⁹ Arquivo Valdemar Falcão, VF pi FALCÃO, V. C. R. 1942.05.00. Pp. 9-11.

⁸⁰⁰ Em sessão solene realizada no dia 30 de agosto de 1941, no Colégio Pedro II, no Rio de Janeiro, em homenagem a Caxias, o ministro da Educação e Saúde, Gustavo Capanema, fez um discurso dedicado aos jovens. Dentre as diversas qualidades que aquele vulto histórico reunia, destacou a que a seu ver melhor serviria de exemplo: a coragem. Caberia aos professores, segundo afirmou, ensiná-la aos alunos, infundindo-a em seus corações. Era preciso que os brasileiros tivessem, acima de tudo, coragem para defender a Pátria em momento de necessidade. O discurso encontra-se em: Arquivo Gustavo Capanema, GC pi Capanema, G. 1941.08.30. Microfilme rolo 7 fot. 651 a 659. FGV/CPDOC. Já as fotografias oficiais retiradas durante o evento estão situadas em: Arquivo Gustavo Capanema, GC foto 222. FGV/CPDOC.

⁸⁰¹ Em matéria publicada na revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, esse aspecto é ressaltado: “O esforço prodigioso do inventor, indiferente à morte e a todos os perigos, logrou um dia o triunfo merecido com o primeiro voo em torno da Torre Eiffel, que Paris logo consagraria no monumento de Saint-Cloud”. Ver: “O monumento a Santos Dumont”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano III, nº 34, 30 de outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 26. O artigo completo encontra-se nas páginas 26 e 27.

de um telhado e estourou, deixando seu condutor pendurado entre a parede do edifício e as telhas de um restaurante vizinho. O inventor ficou amarrado ao cesto, sendo grande a possibilidade de os cabos ou a quilha se romperem, deixando-o cair de uma altura de 15 metros nos fundos do restaurante. Por sorte, foi salvo pelos bombeiros de Paris⁸⁰².

É interessante notar que as inúmeras produções culturais do governo Vargas que se referiam a Santos Dumont, ao destacarem com intensidade a coragem como um dos valores essenciais a constituir a personalidade dele, acabaram omitindo a questão do suicídio. O aeronauta brasileiro tirou a própria vida em 1932, tendo se enforcado amarrando uma ponta de sua gravata ao cano do chuveiro. No entanto, essa informação não foi imediatamente divulgada. Ao contrário, o médico particular do aviador, com a anuência da família, resolveu inserir no atestado de óbito, como causa da morte, um colapso cardíaco. Ao longo da década de 1930, essa ficou sendo a versão oficial, apesar de alguns jornais no período já a questionarem e sugerirem, em tom de dúvida, a outra. Tudo indica ter sido a biografia *Santos Dumont*, de Gondin da Fonseca, publicada em 1940, o primeiro trabalho a confirmar e a divulgar abertamente o suicídio⁸⁰³. Portanto, ao se construir uma memória a respeito da trajetória do inventor brasileiro, intensificando seu papel de herói, os integrantes do Estado Novo selecionaram aquilo que era digno de ser lembrado e o que, ao contrário, deveria ser esquecido. Como o suicídio, mesmo amplamente divulgado a partir de 1940, significava um grande obstáculo à elaboração da representação da coragem, porque poderia ser interpretado como um ato de covardia, optou-se por silenciá-lo, não aparecendo em nenhuma das fontes consultadas produzidas pelo governo, que evitavam dar detalhes sobre as condições e as causas da morte⁸⁰⁴.

Tal exemplo serviria aos brasileiros em geral e aos aviadores em particular. Caberia, então, a cada membro da recém-criada Força Aérea Brasileira seguir os passos de seu herói máximo, reunindo em si a coragem com que enfrentou o perigo e a disciplina e a determinação necessárias para conquistar os céus do Brasil e da Europa.

⁸⁰² Para informações detalhadas do acidente, ver: FERNANDO, Jorge. *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*. 5ª ed. São Paulo: Geração Editorial, 2007. Pp. 94-98. A notícia ganhou destaque em todos os jornais da França e foi lembrada por Santos Dumont em seu livro de memórias *Dans L'Air*, escrito na língua francesa em 1904 e traduzido e publicado no Brasil em 1938, sob o título de *Os meus balões*. Ver principalmente o XIII capítulo: "Uma queda antes de uma subida". In: SANTOS-DUMONT, Alberto. *Os meus balões*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1973. Pp. 162-172.

⁸⁰³ FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi Editor, 1940. Ver o VIII capítulo.

⁸⁰⁴ Para uma reflexão sobre o processo de elaboração da memória e do seu caráter seletivo, ver: POLLAK, Michael. "Memória, esquecimento, silêncio". Revista *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 2, n° 3, 1989. Pp. 3-15.

Além disso, em um momento de guerra, era preciso preparar um “exército” de reserva, aumentando o número de jovens pilotos civis dispostos, caso necessário, a juntarem-se às fileiras da aviação militar. O crescimento do culto a Santos Dumont estimularia esse interesse pela navegação aérea, tão importante para a defesa do Brasil. Porém, mais do que isso, a sua imagem simbolicamente trazia a certeza de sucesso nas investidas contra o nazismo e o fascismo. A aviação da Alemanha e a da Itália até teriam se desenvolvido muito nos últimos anos, mas a brasileira possuía algo que aquelas nunca teriam: a tradição aeronáutica herdada do pioneiro do ar. O passado de glórias serviria como espelho para um presente e um futuro semelhantes.

4º CAPÍTULO

A CONSTRUÇÃO DA FACE MILITAR DA MENTALIDADE AERONÁUTICA E A INVENÇÃO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA

Desde a chegada ao poder em 1930, um dos principais projetos políticos, econômicos e culturais desenvolvidos por Vargas foi o de estabelecer as bases capazes de transformar o país em uma potência aérea. Com o intuito tanto de ampliar os efeitos produzidos pelas ações públicas no setor quanto de estimular a atuação particular da população pela causa, o governo investiu maciçamente na construção de uma mentalidade aeronáutica, a qual apresentava uma face civil e outra militar. Havia a expectativa de que o desenvolvimento constante e crescente de ambas seria capaz de conduzir o Brasil ao seleto grupo de nações influentes e poderosas na área. De fato, as faces civil e militar da mentalidade aeronáutica ganharam impulso a partir da década de 1930, alcançando o auge de 1940 a 1945, quando a criação do Ministério da Aeronáutica permitiu a unificação das aviações do Exército e da Marinha em uma única instituição, intitulada Força Aérea Brasileira (FAB).

Anteriormente, foi possível demonstrar com detalhes os esforços de engrandecimento da aviação civil empreendidos pela administração varguista, sempre preocupada em constituir brevemente uma eficiente reserva aérea, de jovens preparados para ingressar nas fileiras militares. Sobretudo após o início da Segunda Guerra Mundial, houve uma intensificação prática dessa intenção, notadamente com a decisão de se instituir uma Pasta própria para dirigir os assuntos aeronáuticos. Os colegiais foram incentivados por Salgado Filho a tornarem-se membros de aeroclubes e de escolas de aviação; filiarem-se a agremiações de ensino pré-aeronáutico; e praticarem o aerodelismo, obtendo com ele noções, entre outras, de pintura, marcenaria, aerodinâmica e funcionamento de motores. Dessa forma, a juventude estaria muito mais motivada e preparada a pertencer a qualquer um dos quadros da aviação militar, seja como piloto, engenheiro ou mecânico.

Sendo assim, a mudança substancial operada no setor aéreo, principalmente a partir de 1940, encontrou forte eco também nas Forças Armadas. Este capítulo abordará justamente a face militar da mentalidade aeronáutica, procurando demonstrar as transformações pelas quais a aviação passou naquele contexto. Aos poucos, o governo

notou que, para receber nas instituições de formação aérea uma juventude que chegava cada vez mais bem preparada, era necessário reestruturar a aviação de combate, tornando-a também mais adaptada aos novos tempos. Na Segunda Guerra Mundial, o protagonismo do avião como arma parecia exigir essa postura de todas as nações que almejassem garantir força, proteção e autonomia. Portanto, formar pilotos e técnicos altamente qualificados, disciplinados e em grande número demandava ao Brasil um novo “espírito militar”⁸⁰⁵, somente capaz de ser construído, segundo essa concepção, com o fim das aviações do Exército e da Marinha e com a criação da FAB.

4.1 – Um histórico da arma aérea no Exército e na Marinha: trajetória e características distintivas

A ideia de se criar uma arma aérea no Brasil teve origem no final da primeira década do século XX, quando as experiências mundiais na construção e voo dos aeroplanos começavam a ser bem-sucedidas e a despertar em vários países o desejo de fortalecer suas forças armadas, garantindo às nações maior segurança e soberania. Naquele momento, principalmente quatro fatores foram determinantes para estimular em dirigentes e militares brasileiros o interesse no desenvolvimento próprio da aviação de guerra: a crescente segurança aérea, demonstrada pela destreza dos pilotos que se dedicavam a exibições acrobáticas e a percorrer grandes distâncias, o que foi comprovado com o sucesso do primeiro voo entre a França e a Inglaterra através do Canal da Mancha, realizado em 1909 pelo piloto francês Louis Blériot (1872-1936); o crescimento rápido da indústria aeronáutica, que, disponibilizando no mercado um aumento significativo do número de aeronaves, permitiu a proliferação dos cursos de pilotos; o emprego bélico promissor de aeroplanos pelos italianos na guerra que travaram contra os turcos pela posse da Líbia, em 1911; e a iniciativa tomada por países da América, do Norte e do Sul, de investir no avião como arma, com destaque para a

⁸⁰⁵ Segundo Celso Castro, “espírito militar” é o conjunto de valores, atitudes e comportamentos aprendidos não apenas nos conteúdos formais presentes nas matérias ensinadas durante a preparação militar e nos manuais e regulamentos, mas também e principalmente nos aspectos informais do curso, isto é, na experiência subjetiva dos alunos, na interação cotidiana com colegas e superiores. Ou seja, ao longo do processo de socialização profissional, um conjunto de valores, atitudes e comportamentos, ao ser internalizado pelos novatos, permite a construção da identidade social do militar. Ver: CASTRO, Celso. *O espírito militar: um estudo de antropologia social na Academia das Agulhas Negras*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.

Argentina e o Chile, que haviam inaugurado suas Escolas de Aviação Militar respectivamente em agosto de 1912 e fevereiro de 1913⁸⁰⁶.

No entanto, o uso sistemático do avião para fins militares no Brasil foi efetivamente implementado apenas após a Primeira Guerra Mundial, quando o conflito demonstrou a utilidade significativa do aparelho aéreo empregado nessa nova função, para garantir a proteção contra atuais ou futuros inimigos. O período de quatro anos de beligerância mostrou-se suficiente para a indústria aeronáutica dos países envolvidos no conflito alcançar um desenvolvimento expressivo, progredindo em todos os aspectos. Com isso, ela foi capaz de desenvolver as máscaras de oxigênio e as roupas aquecidas, bem como elaborar melhores motores. Acompanhando essa evolução tecnológica, o avião se sofisticou para atuar na guerra, principalmente após a inserção de metralhadoras e a possibilidade de transportar cargas com bombas de até uma tonelada. Ele ficou mais ágil e eficiente, permitindo, inclusive, a construção dos aparelhos de caça, os quais, atingindo uma velocidade e uma altitude superiores aos demais, asseguravam a proteção das aeronaves de reconhecimento e interceptavam os rivais. Os números comprovam esse rápido progresso. Enquanto a indústria nascente havia produzido entre 1906 e 1914 por volta de 10 mil aviões, os países em guerra construíram de 1914 a 1918 cerca de 177 mil⁸⁰⁷.

Durante o conflito mundial, e principalmente após o término dele, ficou bastante claro que a 5ª arma, como passou a ser chamado o uso de aeronaves para fins militares, poderia alcançar um lugar privilegiado e determinante no desfecho de futuras guerras. Essa constatação levou muitas nações a iniciarem o emprego para fins bélicos do mais recente e moderno meio de transporte. O Brasil estava entre elas. Nele, as forças armadas da Marinha e do Exército estabeleceram naquele momento seus setores aéreos sem manter qualquer tipo de vínculo, parceria ou unidade uma com a outra. Essa autonomia permitiu que cada uma delas investisse recursos próprios na área, ao sabor dos interesses e das determinações dos seus próprios ministros e comandantes. Tal decisão fez com que as aviações naval e militar, cujas escolas de formação haviam sido inauguradas no Rio de Janeiro, respectivamente, em 1916 e 1919, apresentassem ao

⁸⁰⁶ INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. *História geral da aeronáutica brasileira*. Vol. 1 (Dos primórdios até 1920). Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Itatiaia, 1988. P. 375 e 376.

⁸⁰⁷ FAY, Claudia Musa. "O avião e seu século, uma história contemporânea". In: RUSSOMANO, Thais; CASTRO, João de Carvalho. *Fisiologia aeroespacial: conhecimentos essenciais para voar com segurança*. Porto Alegre: EdiPUCRS, 2012. P. 16.

longo dos 22 anos de coexistência diferenças significativas em quase todos os aspectos. Entre elas, destacam-se o local no qual as atividades eram exercidas, os tipos de aviões adotados, as parcerias e acordos internacionais e os métodos de ensino e conteúdos apresentados na formação dos futuros aviadores.

A Escola de Aviação Naval foi criada pelo Decreto n°. 12.167, de 23 de agosto de 1916, por iniciativa do então ministro da Marinha almirante Alexandrino Faria de Alencar, no governo do presidente Wenceslau Braz. Ela iniciou suas atividades no antigo Arsenal de Marinha na Praça Mauá, após terem sido adquiridos nos Estados Unidos os três primeiros aviões militares brasileiros, hidroplanos da empresa Curtiss. Essa fábrica enviou junto com os aparelhos o piloto e mecânico civil Orthon Hoover, que se tornou também o instrutor de voo da recém-fundada escola. No final desse ano, os primeiros oficiais a passarem pelo treinamento e a receberem o diploma foram os primeiros-tenentes Antônio Augusto Schorcht, Raul Ferreira Vianna Bandeira e Virginius Brito de Lamare e o segundo-tenente Victor de Carvalho e Silva. Em fevereiro de 1917, Schorcht foi nomeado o primeiro instrutor de voo brasileiro da Escola de Aviação Naval.

Nesse mesmo ano, ocorreu a primeira mudança da sede da Escola de Aviação Naval, sendo transferida para a Ilha das Enxadas, na Baía de Guanabara. No início da década de 1920, muitos oficiais da Marinha avaliaram tal local, no qual se encontravam instalados os serviços do setor aéreo, como inadequado e deficiente, principalmente pelo tamanho reduzido. A Escola ocupava uma área de apenas 6.000 m², destinada a todas as instalações, o que tornava inviável o aumento do número de aeronaves, oficinas, paióis e salas de aula. Após estudos, decidiu-se pela transferência para a Ponta do Galeão, na Ilha do Governador, local espaçoso, considerado apto à instalação de um Centro de Aviação e capaz de comportar uma futura ampliação. A mudança definitiva veio em 1924, quando passou a funcionar no novo endereço. Nesse espaço, bem mais amplo, foi preparado um campo de aviação específico para o uso de aviões com rodas. Construíram-se também amplos hangares, alguns dos quais voltados ao mar e com rampas para o içamento dos aviões⁸⁰⁸.

⁸⁰⁸ Esses dados sobre a Escola de Aviação Naval foram retirados dos seguintes livros: SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. Pp. 143-148; LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda, 1975. P. 53, 54, 56, 65 e 66; e LINHARES, Antonio Pereira. *Aviação Naval Brasileira 1916-1941*. 2ª ed. Rio de Janeiro: GAIA, 2001. Pp. 5-7 e 24.

Por sua vez, a Escola de Aviação Militar começou a ser estruturada no final de 1918, pelo ministro da Guerra general Alberto Cardoso de Aguiar, no governo presidencial de Delfim Moreira. O Decreto n.º. 13.417, de 15 de janeiro de 1919, deu continuidade à iniciativa, com a abertura do crédito de dois mil contos de réis para organizar o serviço da Aviação Militar, fazer as instalações, adquirir aviões e material e contratar professores. Após o período de obras, a Escola foi inaugurada oficialmente em 10 de julho de 1919 e estabelecida no Campo dos Afonsos, em Marechal Hermes, subúrbio carioca. Os primeiros aviões adquiridos, bem como motores e peças sobressalentes para a manutenção, eram todos de fabricação francesa. A primeira turma de oficiais aviadores do Exército foi graduada em 22 de janeiro de 1920, sendo constituída pelos seguintes nomes: capitão Raul Vieira de Melo; primeiros-tenentes Anor Teixeira dos Santos, Pedro Martins da Rocha, José Felinto Trajano de Oliveira e Godofredo Franco de Faria; e segundos-tenentes Gil Guilherme Cristiano, Henrique Raymundo Dyott Fontenele, Raul Luna, Rosalvo Tanajura Guimarães, Ângelo Mendes de Moraes, Salustiano Franklin da Silva e Ivan Carpenter Ferreira⁸⁰⁹.

Além da origem e da localização distintas, as duas instituições podem ser diferenciadas também pelos equipamentos e convênios internacionais adotados. A Escola de Aviação da Marinha utilizou-se de aviões e instrutores dos Estados Unidos. A aproximação da Armada brasileira com esse país ocorreu em 1914, ano em que se contrataram oficiais americanos para lecionarem na então recém-criada Escola Naval de Guerra, onde começou a ser formulada a doutrina operacional da Marinha Brasileira⁸¹⁰. Mais tarde, em janeiro de 1917, dois tenentes foram mandados à América do Norte, para estagiarem em fábricas de aviões e ampliarem os seus conhecimentos sobre a navegação aérea⁸¹¹. No entanto, o ápice dessa parceria se deu em 1922, no Rio de Janeiro, quando se estabeleceu a Missão Naval Americana, responsável por reorganizar administrativamente a Marinha, ao criar Diretorias Técnicas e estimular o desenvolvimento da jovem aviação naval⁸¹².

⁸⁰⁹ LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda, 1975. Pp. 71-74.

⁸¹⁰ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. “As Forças Armadas e a política de defesa no Brasil e na Argentina – 1997”. *Revista da Escola Superior de Guerra*, Rio de Janeiro, ano XIII, n.º. 37, 1998. P. 71. O artigo completo vai da página 65 a 91.

⁸¹¹ LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda, 1975. P. 55.

⁸¹² VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. “As Forças Armadas e a política de defesa no Brasil e na Argentina – 1997”. *Revista da Escola Superior de Guerra*, Rio de Janeiro, ano XIII, n.º. 37, 1998. P. 71.

Um trecho do depoimento de Ângelo Nolasco de Almeida aos pesquisadores do projeto “Trajetória e desempenho das elites políticas brasileiras”, desenvolvido pelo setor de História Oral do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, da Fundação Getúlio Vargas, descreveu um pouco as funções dessa missão. Ele contou que entrou na Escola Naval em 1923, quando os representantes dos Estados Unidos lá já estavam estabelecidos havia um ano. A missão orientou como deveria ser ministrado o ensino, considerando importante os alunos não dependerem de livros de fora. Então, os professores davam as aulas escritas, por intermédio de apostilas. Além disso, o grupo estrangeiro forneceu toda a orientação bélica, de modo a preparar os militares para uma hipotética guerra naval. Inclusive, dois navios brasileiros foram reconstruídos na América do Norte dentro do padrão de combate preconizado pelos Estados Unidos⁸¹³.

Já a Escola de Aviação do Exército valeu-se de aeronaves e de instrutores da França, estes contratados para a Missão Militar Francesa. Conforme observou o marechal Henrique Teixeira Lott, também em entrevista à pesquisa “Trajetória e desempenho das elites políticas brasileiras”, essa missão influenciou todos os aspectos da vida do Exército, modificando sua constituição, organização e funcionamento, bem como instruiu os militares em torno de novas armas, estratégias e táticas⁸¹⁴. Portanto, recém-chegada ao Brasil, o governo resolveu aproveitá-la para desenvolver o curso de aviação que estava sendo preparado. O setor aéreo da missão foi chefiado pelo coronel Etienne Magnin, que se tornou o primeiro diretor de Ensino da Escola de Aviação Militar. Ele foi auxiliado pelos capitães Etienne Lafay e Edouard Verdier, os primeiros instrutores⁸¹⁵.

Como se recordou Nero Moura, aviador militar e piloto particular de Vargas, a Missão Militar Francesa de Aviação doutrinava os brasileiros, ensinando teoricamente, por exemplo, como pilotar, como jogar bomba e dar tiro de metralhadora⁸¹⁶. Na década de 1930, ela continuou muito influente, conforme se pode notar na leitura de uma rica fonte de informações sobre o cotidiano do setor aéreo do Exército nos anos de 1934 e 1935: o diário de Eurico Gaspar Dutra, depositado no CPDOC/FGV. Nele, esse general,

⁸¹³ ALMEIDA, Ângelo Nolasco de. *Ângelo Nolasco de Almeida (depoimento, 1986)*. Rio de Janeiro: CPDOC, 1990. P. 118 e 119. dat.

⁸¹⁴ LOTT, Henrique Batista Duffles Teixeira. *Henrique Teixeira Lott (depoimento, 1978)*. Rio de Janeiro: CPDOC, 2002. P. 25 e 37.

⁸¹⁵ SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. P. 160.

⁸¹⁶ MOURA, Nero. *Um voo na história*. Rio de Janeiro: FGV, 1996. P. 25.

que ocuparia de 1936 a 1945 o Ministério da Guerra, descreveu seu dia a dia no cargo de diretor da Aviação Militar, posto que ocupou de julho de 1933 a abril de 1935. Em várias páginas aparecem referências aos trabalhos da missão⁸¹⁷ e à ida de militares brasileiros da 5ª arma à França, como a do coronel Angelo Mendes de Moraes, para estagiar em uma das unidades aéreas desse país⁸¹⁸, e a do próprio Nero Moura, ganhador de um concurso aberto pela Aviação Militar a fim de escolher um oficial para participar de um curso de aperfeiçoamento na *École d'Application de L'Air*, em Versalhes⁸¹⁹.

Além dessas, outra diferença importante entre a Aviação Naval e a Militar é a de que na Marinha a instrução do uso do avião era feita principalmente para dar apoio e proteção aos navios de superfície. O próprio regulamento da Escola de Aviação Naval, aprovado em 17 de janeiro de 1917, pelo Decreto n.º. 12.364, apresentou como principal finalidade da 5ª arma a defesa dos portos e a vigilância do litoral⁸²⁰. Portanto, os hidroplanos eram considerados elementos auxiliares na exploração dos movimentos do inimigo e no ataque às forças oponentes. Sendo assim, ainda que a Marinha tenha incluído na sua Escola de Aviação, na década de 1920, a instrução com aparelhos também de operações terrestres, os hidroaviões e a cooperação estratégica com os navios se manteve como função principal de sua aviação ao longo de toda a década de 1930, conforme matérias da *Revista da Aviação Naval* demonstram⁸²¹. Já a aviação do Exército tinha por função dar apoio e proteção às operações terrestres, e a sua escola, segundo o primeiro Regulamento, aprovado pelo Decreto n.º. 14.121 A, de 31 de março de 1920, destinava-se a preparar pilotos-aviadores, observadores, mecânicos e operários especialistas para a construção e reparo de aviões⁸²².

⁸¹⁷ Ver: Arquivo Eurico Dutra, ED dp 1930.10.14. Pasta I.2. P. 41, 47, 50, 54, 86, 90, 91 e 115. FGV/CPDOC.

⁸¹⁸ Idem. P. 41.

⁸¹⁹ Idem. P. 57 e 58.

⁸²⁰ Além desses, os outros objetivos da aviação naval presentes na lei eram: reconhecimentos estratégicos; caça aos aparelhos inimigos; reconhecimento de forças inimigas; operações ofensivas em pontos fortificados, vias de comunicações, depósitos, entre outros; observação de tiro de artilharia; e conservação e reparo do material de aviação.

⁸²¹ Ver, por exemplo: REYS, Luiz Netto dos. “Operações Aeronavais”. *Revista da Aviação Naval*, Rio de Janeiro, vol. I, n.º. 2, abril-junho de 1938. Pp. 55-65; e REYS, Luiz Netto dos. “Operações Aeronavais (continuação)”. *Revista da Aviação Naval*, Rio de Janeiro, vol. I, n.º. 3, julho-setembro de 1938. Pp. 148-155.

⁸²² SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. P. 171 e 172.

4.2 – Marcas em comum entre as aviações militar e naval na década de 1930

Conforme demonstrado, as aviações militar e naval brasileiras, durante o período no qual se mantiveram separadas, foram conduzidas por trajetórias bem distintas, o que as fez, apesar de armas aéreas, possuírem apenas algumas características semelhantes. Dentre elas, um dos aspectos em comum dizia respeito à estrutura, marcada pela falta de investimento adequado, aspecto sempre apontado com destaque em relatórios produzidos pelas corporações para explicar as deficiências apresentadas⁸²³. Mesmo com as tentativas de reestruturação empreendidas após a Revolução de 1930, os exíguos recursos orçamentários disponíveis permaneceram sendo indicados como limitadores das ações⁸²⁴. Sendo assim, esse é outro aspecto que aproximava as aviações militar e naval. A existência de verbas reduzidas provocava a falta de material e de pessoal, o que se refletia na má conservação dos equipamentos e no alto índice de acidentes, elevando a mortalidade e tornando a profissão ainda mais de alto risco.

4.2.1 – Acidentes

A leitura de um conjunto de jornais brasileiros publicado nas décadas de 1920 e 1930 revela a facilidade com que os leitores mais assíduos encontravam matérias noticiando acidentes nos quais estavam envolvidos aviões e pilotos pertencentes às aviações do Exército e da Marinha. Tão comuns e rotineiras quanto as constantes quedas de aparelhos aéreos no território nacional eram as consequências resultantes da maioria delas: a destruição total da aeronave e a perda da vida do piloto e dos demais passageiros. Geralmente, as informações preliminares, que acompanhavam a descrição desses casos nas páginas dos periódicos, atribuíam a ocorrência das tragédias a problemas no motor ou ao mau tempo. Neste segundo caso, a existência, por exemplo, de nevoeiro e forte temporal dificultava a visibilidade.

⁸²³ Por exemplo, o ofício enviado, em 1928, pelo diretor da Aviação Militar Álvaro Guilherme Mariante ao Ministro da Guerra Nestor Sezefredo dos Passos, apresentou considerações sobre a organização geral da 5ª arma para esse ano e o seguinte. Entre as causas indicadas para o retardamento do desenvolvimento da aviação militar e naval no país, destacou, em primeiro lugar, justamente as dificuldades de ordem financeira. A referência ao documento é a seguinte: Fundo Góis Monteiro, SA 44. Microfilme: 045-97. Arquivo Nacional. A referência à questão monetária aparece especificamente em: SA 44.1.3 e SA 44.1.4.

⁸²⁴ Ver o estudo *A aviação militar brasileira*, documento datilografado e identificado como confidencial, enviado em 18 de julho de 1936 por Altair Rozsánsyi ao general Góis Monteiro, tratando da falta de eficiência da aviação militar brasileira e apontando algumas medidas para reverter esse quadro. Fundo Góis Monteiro, SA 691. Microfilme: 051-97. Arquivo Nacional. A citação exata sobre o aspecto financeiro encontra-se em: SA 691.1.1.

Portanto, a iminência da morte tornou-se algo que já fazia parte do cotidiano da profissão, sendo um dos ônus com os quais os aviadores e outros integrantes dos setores aéreos militar e naval precisavam conviver. Nesse sentido, foi necessário criar estratégias para suportar essa permanente situação de vulnerabilidade, conforme revelado por Nero Moura, ao se recordar de um acidente grave ocorrido com um colega entre o final da década de 1920 e o início da de 1930, no tempo em que ambos iniciavam a carreira militar na Escola de Aviação do Exército. Conta ele que, em um dos treinamentos necessários à formação dos aviadores, o companheiro voava com um piloto francês, chefe da instrução. Para azar da dupla, a grama do campo de pilotagem estava alta e, na hora da aterrissagem, ela acabou pegando no eixo do avião, que capotou. Por imprudência ou esquecimento, o cadete não havia se amarrado à aeronave, o que se mostrou decisivo para um trágico desfecho⁸²⁵.

Quando o aparelho virou, o instrutor se manteve preso ao sistema de segurança, de cabeça para baixo, e se salvou, já o jovem militar bateu de cabeça, quebrou a cervical e morreu na hora⁸²⁶. Aquele que exerceu as funções de piloto pessoal de Vargas e comandante do esquadrão de caça na Segunda Guerra revelou ter sido o episódio um choque que afetou todos os recém-ingressantes da 5ª arma. Para superá-lo, foi preciso não pensar nos riscos, ignorar o perigo que rondava constantemente a atividade e se apegar a uma certeza cega de que as tragédias acometeriam apenas os outros: “foi um trauma para nós, mas tínhamos 18 anos e não acreditávamos que aconteceria conosco. Achamos que ele foi burro e acabou-se”⁸²⁷.

Lidar frequentemente com a possibilidade da morte no exercício de uma carreira arriscada não era tarefa fácil, seja para os militares diretamente envolvidos nas atividades aéreas, seja para os parentes deles. A perda de vidas nessas circunstâncias provocava uma dor muitas vezes nunca superada, como a que acometeu a família de uma das principais figuras militares a dar sustentação ao governo Vargas desde a Revolução de 1930: o general Góis Monteiro. O filho dele, 2º tenente-aviador, morreu em 2 de outubro de 1936, aos 20 anos, em um desastre aéreo. Ao realizar um voo de treinamento nas proximidades do Campo dos Afonsos, o avião conduzido pelos dois oficiais então mais jovens do Exército, Renato Cesar Pereira da Silva e Pedro Aureliano de Góis Monteiro Filho, que cumpriam no exercício, respectivamente, as funções de

⁸²⁵ MOURA, Nero. *Um voo na história*. Rio de Janeiro: FGV, 1996. P. 33.

⁸²⁶ Idem.

⁸²⁷ Idem. P. 34.

piloto e observador, sofreu uma pane no motor. Após um estampido, começou a sair uma densa nuvem de fumaça da aeronave, deixando-a sem controle, o que a levou a cair e a espatifar-se ao encontrar o solo. Segundo o jornal *Diário de Notícias*, de Porto Alegre, a principal causa do desastre foi a seguinte: o aparelho usado carecia de urgentes reparações no motor, o qual estava condenado⁸²⁸.

Góis Monteiro e a sua esposa nunca se conformaram com o acidente. O general, inclusive, para tentar extravasar a dor sentida com a perda, passou a escrever um diário no qual, dirigindo-se ao filho morto, reportava-lhe o que estava ocorrendo em sua vida pessoal e profissional. O documento integra o Fundo Góis Monteiro, depositado no Arquivo Nacional⁸²⁹. A maioria das páginas registra a dificuldade de seguir com a vida após a tragédia, descrevendo a tristeza profunda tanto da mãe, que passou a viver debulhada em lágrimas, dividindo-se entre as visitas ao cemitério e as preces ao pé da cama do filho, quanto do pai, que chegou a desabafar em um de seus inúmeros textos: “Que Deus lhe dê tranquilidade que não consigo ter”⁸³⁰. No dia 1º de dezembro de 1936, véspera de o acidente aéreo completar dois meses, Góis registrou em seu diário esse sofrimento que dificilmente desapareceria:

Pedro, meu querido filho. Teu pai desperta a 1º de dezembro à mesma hora em que seguiste para a Escola de Aviação, a 2 de outubro. Cenas da manhã trágica como chagas ardentes se reavivaram na memória e no coração despedaçado. O canto próximo do galo. Enquanto tua Mãe continua dormindo, teu pai vem ao teu quarto escrever esta correspondência em deplorável estado d’alma, invadido pelo desânimo, a dúvida, a dor, a descrença, o desconsolo. Suplica a Deus para iluminá-lo e esclarecê-lo⁸³¹.

O número significativo de acidentes fatais relatado por Eurico Gaspar Dutra em seu diário demonstra a quantidade elevada de famílias que passaram pelo mesmo tormento ao qual Góis Monteiro e seus parentes estiveram submetidos anos mais tarde. No dia 11 de setembro de 1934, Dutra deixou anotado: “No período de um ano e dois meses que estou como diretor da Aviação Militar, morreram já 13 aviadores e 2 ficaram inutilizados, sem falar na perda frequente do custoso material”⁸³². Algumas semanas

⁸²⁸ Ver: “Coberta de luto, mais uma vez, a aviação brasileira”. Jornal *Diário de Notícias*, Porto Alegre, domingo, 4 de outubro de 1936. P. 22; e “Asas que se partem nas alturas”. Jornal *Lavoura e Comércio*, Uberaba-MG, segunda-feira, 5 de outubro de 1936. P. 1.

⁸²⁹ São dois cadernos que o general Góis Monteiro transformou em diário, compreendendo o período de 29 de novembro de 1936 a 8 de maio de 1937 e totalizando 283 páginas. A referência aos documentos é a seguinte: Fundo Góis Monteiro, SA 7. Microfilme: 045-97. Arquivo Nacional.

⁸³⁰ A citação é do dia 3 de dezembro de 1936 e encontra-se em: SA 7.1.20. Sobre o comportamento da mãe, ver, por exemplo: SA 7.1.9, SA 7.1.11 e SA 7.1.12.

⁸³¹ Ver: SA 7.1.9.

⁸³² Ver: Arquivo Eurico Dutra, ED dp 1930.10.14. Pasta I.2. P. 45. FGV/CPDOC.

depois, em 4 de outubro, ele atualizou os dados, computando mais uma baixa⁸³³. Esse levantamento impressiona pelo grau de letalidade encontrado na aviação do Exército e somente não é mais impactante do que o apresentado no dia 13 de setembro de 1934: “Enterrou-se o ten. cel. José da Silva Barbosa, aspirante da minha turma. É o 38º dessa turma (composta de 119) que falece”⁸³⁴.

Portanto, se aproximadamente 32% dos cadetes de um conjunto de aspirantes perdiam a vida em acidentes aéreos antes mesmo de se formarem, tornava-se evidente que a aviação militar brasileira estava muito longe de alcançar um patamar mínimo de qualidade. Alguns anos mais tarde, a situação permanecia a mesma. Paulo Eugênio Pinto Guedes, em entrevista à pesquisa “Trajetória e desempenho das elites políticas brasileiras”, lembra que em 1939, quando foi declarado aspirante da arma de cavalaria da Escola Militar, houve os companheiros que optaram pela arma aérea, sendo formada uma turma de 30 aviadores. Deles, logo nos dois primeiros anos, cinco morreram em desastres de avião, o que ainda “era uma frequência muito grande”⁸³⁵.

Como reflexo do volume exponencial de acidentes, passaram a fazer parte do cotidiano militar da aviação rituais decorrentes dessa situação, sendo os mais comuns a visita a hospitais e a presença em velórios, enterros e missas, estas geralmente de 7º dia, mensais ou de aniversário do falecimento de aviadores que formavam o quadro da corporação. O diário de Dutra está repleto deles, até pelo cargo oficial que exercia, de representante do Exército. Por exemplo, o general ocupou o dia 25 de dezembro de 1934 praticamente todo cumprindo uma agenda de compromissos ligados a esses ritos. Pela manhã, visitou a família do capitão Carneiro de Faria, vítima da última tragédia, ocorrida dia 20, no 5º Regimento de Aviação, situado no Paraná. À tarde esteve na casa dos pais do major Floriano Nunes, o outro oficial falecido no mesmo desastre e, em seguida, visitou o major Adherbal, que ficou cego em consequência de um acidente aéreo ocorrido em junho. No dia 27, completando as aparições que estavam programadas, compareceu ao enterro do major Floriano e do capitão Carneiro⁸³⁶.

Muitas dessas mortes passaram a ser lembradas em cerimônias específicas. Em 29 de dezembro de 1931, por exemplo, no encerramento das aulas da Escola de Aviação Militar, momento da entrega de diplomas aos alunos que concluíram os diversos cursos

⁸³³ Idem. P. 55.

⁸³⁴ Idem. P. 46.

⁸³⁵ GUEDES, Paulo Pinto. *Paulo Pinto Guedes (depoimento, 1978)*. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC-História Oral, 1985. P. 19. dat.

⁸³⁶ Ver: Arquivo Eurico Dutra, ED dp 1930.10.14. Pasta I.2. P. 89. FGV/CPDOC.

oferecidos, foi promovida uma homenagem à memória do 1º tenente-aviador Altamiro O' Relly, vítima de desastre aéreo ocorrido alguns dias antes em Passa Três. Abrindo a sessão, o coronel Amilcar Pederneiras pronunciou uma oração, recordando o triste fim do cadete. A cadeira que deveria ser ocupada pelo aviador falecido permaneceu vazia, coberta de fitas e de flores, testemunhando a dor e a saudade de seus colegas. Terminada a solenidade, os oficiais que concluíram o curso foram em romaria ao cemitério São João Batista, onde depositaram flores sobre o túmulo do colega morto⁸³⁷.

Em 1936, após o governo federal tornar oficial a “Semana da Asa”, criada em 1935, as homenagens individuais e esporádicas aos pilotos mortos no exercício da profissão passaram a ganhar um caráter coletivo e anual, transformando-se em uma celebração nacional, reverência da Pátria àqueles que tombaram pela aviação. O ato inaugural dessa tradição que estava sendo inventada ocorreu em 24 de outubro, dia dedicado à aviação militar. Nessa ocasião, foram introduzidas duas novidades nas comemorações pelo Dia do Aviador. A primeira, uma cerimônia religiosa. Em um hangar da esquadrilha de bombardeio do 1º Regimento de Aviação, montou-se um altar, com missa em que os pilotos renderam preito aos seus predecessores. Compareceram a ela, entre outras autoridades, o ministro da Guerra, general João Gomes Ribeiro, o diretor da Aviação Militar, general José Coelho Netto, e o comandante do 1º Regimento, o coronel Eduardo Gomes⁸³⁸.

O recinto ficou completamente ocupado, de maneira que “famílias de aviadores mortos se irmanaram com as de aviadores vivos, pela oração, na missa que estes mandaram rezar em memória daqueles”⁸³⁹. Ao terminar o rito, a Escola de Aviação Militar cantou o Hino do Aviador, cuja letra e música, compostas, respectivamente, pelo capitão Armando Serra de Menezes e pelo tenente João Nascimento, traziam referências ao constante risco da profissão, especificidade daquela categoria militar:

Contato! Companheiros!
Ao vento sobranceiros,
Lancemos o roncar
Da hélice a girar

Mas se explode o corisco no espaço
Se a metralha na guerra rugir
Cavalheiros do século do aço
Não nos faz o perigo fugir

⁸³⁷ Ver: “Encerramento das aulas da Escola de Aviação Militar”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 30 de dezembro de 1931. P. 6.

⁸³⁸ Ver: “A Semana da Asa no Campo dos Afonsos”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 25 de outubro de 1936. P. 3.

⁸³⁹ *Idem*.

Não importa a tocaia da morte
Pois que à Pátria, dos céus no altar,
Sempre erguemos ânimo forte,
O holocausto da vida, a voar⁸⁴⁰.

A segunda novidade foi a transferência do Monumento ao Aviador, localizado até então na Praça Mauá, para uma praça construída em frente à entrada do 1º Regimento de Aviação do Exército. A mudança de logradouro dessa escultura doada pelo Chile ao Brasil em 1922 facilitaria a celebração anual criada, aproximando os oficiais do local de memória coletiva dedicado aos aviadores mortos durante o cumprimento do dever. O jornal *Correio da Manhã*, contribuindo para a iniciativa, publicou a lista com o nome das vítimas militares de acidentes aéreos nos quais perderam a vida⁸⁴¹. Esse rito de recordação estava em constante diálogo com a memória, a qual “em nome de uma história, ou de um patrimônio comum (espiritual e/ou material), [visava a] inserir os indivíduos em cadeias de filiação identitária, distinguindo-os e diferenciando-os em relação a outros”⁸⁴². Ou seja, contar os mortos e recordar suas vidas passou cotidianamente a fazer parte da aviação militar, cujo índice de mortalidade na formação do cadete e no exercício do dever profissional era infinitamente superior ao apresentado pelos outros setores do Exército: cavalaria, artilharia e infantaria.

Característica essa compartilhada com a aviação naval, cujos acidentes também eram comuns e faziam parte do dia a dia da corporação. Muito por isso, os integrantes dessa força compareceram em peso à “Semana da Asa” de 1936, juntando-se aos oficiais aviadores do Exército na cerimônia religiosa celebrada e na inauguração do monumento. Da Marinha, estiveram presentes representantes dos dois principais cargos de chefia: comandantes Netto dos Reys, Alvaro do Araujo e Ismar Brasil Benevides, em nome do comandante da Escola de Aviação Naval; e o tenente Chagas, em nome do diretor da Aeronáutica Naval⁸⁴³. Em 1938, ainda mantendo a tradição de, na comemoração ao Dia do Aviador, lembrar os pilotos que perderam a vida, o capitão de mar e guerra e aviador naval Armando Trompowsky proferiu uma palestra irradiada

⁸⁴⁰ Esse trecho do hino, bem como a letra completa, podem ser encontrados em: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 57, pasta 3, doc. 4. Arquivo Nacional.

⁸⁴¹ Ver: “A Semana da Asa no Campo dos Afonsos”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 25 de outubro de 1936. P. 3.

⁸⁴² CATROGA, Fernando. *Memória, História e Historiografia*. Coimbra: Quarteto, 2001. P. 26.

⁸⁴³ Ver: “A Semana da Asa no Campo dos Afonsos”. Jornal *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, domingo, 25 de outubro de 1936. P. 3.

para todo o país por meio do programa *Hora do Brasil*, fazendo nela uma reflexão histórica sobre o progresso do homem em sua conquista do voo, demonstrando como para alcançá-lo foi necessário o custo de numerosas vidas, que precisavam ser recordadas⁸⁴⁴.

4.2.2 – Acidentes ligados à indisciplina

É importante ressaltar que o número elevado de acidentes envolvendo pilotos militares, mas também civis, nas primeiras décadas do século XX, não foi uma especificidade brasileira e sim algo compartilhado com outras nações, as quais passavam por um processo de substituição da aviação amadora e aventureira pela aviação profissional, institucionalizando-a. No caso do Brasil, conforme demonstrado, muito da responsabilidade por acidentes aéreos nas Forças Armadas nacionais se devia às péssimas condições de trabalho oferecidas, permitindo, por exemplo, que a grama alta na pista de treinamento e a falta de manutenção de um motor se tornassem decisivas para a perda da vida de militares. Sendo assim, como consequência da má conservação dos materiais, muitas vezes o piloto, para sair com vida de um acidente, podia contar apenas com a sorte. Foi o que teve o sargento Gaspar Werber, no dia 11 de novembro de 1932, quando, em instrução de voo na Escola de Aviação Militar, conduzia um aparelho de carga Morane 130. O intenso nevoeiro o fez voar baixo. Subitamente, ocorreu uma pane no motor, impedindo o avião de desviar de um morro. Na iminência do desastre, o oficial atirou-se de paraquedas da aeronave, mas o equipamento não abriu, levando-o a cair velozmente, ferindo-se gravemente, com fratura em uma das pernas e na base do crânio⁸⁴⁵.

A situação era tão complicada no período que, após um desastre ocorrido em 12 de maio de 1932, no qual faleceram quatro membros dos quadros da aviação do Exército, o jornal *Correio da Manhã*, como indicado por *A Gazeta*, publicou um artigo crítico intitulado “Os sacrifícios da aviação”, que terminava da seguinte maneira:

A aviação militar no Brasil chegou a este resultado: ou o governo toma imediatas e enérgicas providências, no sentido dos aparelhos garantirem a vida dos seus tripulantes em voo, desfeitas, de uma vez, as dúvidas de que quase todos foram adquiridos como ferro velho imprestável, ou então que se

⁸⁴⁴ Ver: TROMPOWSKY, Armando. “História de heroísmos e tragédias”. *Revista da Aviação Naval*, Rio de Janeiro, vol. 1, n.º. 4, outubro-dezembro de 1938. P. 225.

⁸⁴⁵ Ver: “Voando baixo, o ‘Morane 130’ sofreu uma ‘pane’, capotando”. *Jornal O Radical*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 11 de novembro de 1932. P. 9. 2ª edição.

extinga, logo, os quadros dos aviadores, livrando-os de exercerem uma profissão onde eles entram com cerca de 90 a 95% com probabilidade de morrer, sempre que estiverem em serviço público⁸⁴⁶.

Sem dúvida, a estrutura oferecida pelas instituições militares impactava diretamente a qualidade do serviço prestado e os índices de acidentes. No entanto, outra fração significativa das causas da queda de aviões precisa ser atribuída às agências, no que diz respeito a pelo menos três aspectos: inaptidão individual, problemas de saúde física e psicológica, e indisciplina. Em relação ao primeiro fator, a falta de perícia do condutor mostrou-se inúmeras vezes decisiva para ocasionar um fim trágico. Nero Moura conta que havia maus pilotos no Exército, sem qualidade e vocação, muitos dos quais os oficiais superiores ficavam com pena de eliminar. Segundo ele, dos 28 alunos da sua turma de ingresso, uns 10 não deveriam ser aviadores. Uma parte deles acabou indo para o quadro extra, outros morreram por imperícia⁸⁴⁷.

Eurico Gaspar Dutra compreendia que uma das maneiras de se reduzirem os números elevados de mortalidade no setor aéreo era garantir que o piloto estivesse integralmente apto ao voo. Para isso, ao assumir em 1933 o cargo de diretor da Aviação militar, procurou afastar aqueles que julgava não terem as habilidades necessárias ao ofício, conforme defendeu no seu diário em 5 de outubro de 1934: “O único meio de a Aviação melhorar é eliminando os maus elementos desde o início da carreira”⁸⁴⁸. No entanto, essa tarefa não se mostrou nada fácil, pois encontrou resistência de outros oficiais e morosidade das instâncias administrativas. Na página desse mesmo dia, por exemplo, Dutra destacou que teve que insistir com o comandante da Escola Militar pelo desligamento de um cadete que já havia completado pontos, mas não tinha competência para pilotagem⁸⁴⁹. Em outra passagem, de 9 de outubro de 1934, esteve no Estado Maior do Exército reclamando de ainda não ter sido aprovado um pedido antigo de transferência para outra arma de todo cadete que não possuísse aptidão para Aviação⁸⁵⁰.

Um segundo fator que também pode ser atribuído à agência são os problemas de saúde. Contribuindo para discutir essa questão, a *Revista da Aviação Naval* preocupou-se em publicar matérias orientando os seus leitores sobre a necessidade de os pilotos passarem por exames médicos regularmente e apenas entrarem nos aviões se estivessem

⁸⁴⁶ Ver: “O gravíssimo desastre de ontem no Campo dos Afonsos”. *Jornal A Gazeta*, São Paulo, sexta-feira, 13 de maio de 1932. P. 3.

⁸⁴⁷ MOURA, Nero. *Um voo na história*. Rio de Janeiro: FGV, 1996. P. 33.

⁸⁴⁸ Ver: Arquivo Eurico Dutra, ED dp 1930.10.14. Pasta I.2. P. 55. FGV/CPDOC.

⁸⁴⁹ Idem.

⁸⁵⁰ Idem. P. 57.

bem fisicamente. Artigos de diferentes edições procuraram fazer um apanhado geral dos problemas e moléstias a que frequentemente estavam sujeitos aqueles que voavam. Entre eles, é possível citar cegueira, surdez, cálculos renais e perturbação do labirinto, causados, respectivamente, pelo forte deslocamento do ar e encadeamento de correntes aéreas quentes e frias; pelo constante ruído dos motores e rápida mudança de altitude e de pressão; pela posição que assume o corpo do condutor durante o voo e restrição de absorção de líquidos; e pela variação de altitude e movimentos bruscos da aeronave⁸⁵¹.

Além dos aspectos físicos apresentados, o equilíbrio emocional também se tornava vital para a boa execução da atividade e para a redução do risco de acidentes. Preocupado com isso, um artigo publicado originalmente na *Rivista Aeronautica*, da Itália, e traduzido para a *Revista da Aviação Naval*, chamou atenção para o fator psicológico. O autor defendeu ser fundamental a reforma dos serviços médicos das aviações militares, de modo que o profissional de saúde que exercia a sua profissão atendendo aos cadetes e oficiais da aeronáutica não deveria ser um médico comum, como acontecia na maioria dos países. Um serviço tão estratégico necessitava da existência de médicos especializados na psicotécnica da aviação. Se eles próprios fossem pilotos, essa condição auxiliaria significativamente a conhecer os problemas implicados na atividade. Como se mantinha ainda muito elevado o número de desastres causados por erros de aviadores, o ideal, segundo o artigo, seria os instrutores receberem noções da psicotécnica, dando-lhes suporte e vantagem para avaliar as condições do aviador antes de permitir que ele entrasse no avião, levando a um menor número de erros⁸⁵².

No entanto, apesar de terem existido tragédias motivadas por imperícia ou por abalo de saúde física e psicológica, o que mais maculava a imagem das aviações da Marinha e do Exército eram os acidentes provocados por indisciplina, último dos fatores ligados à agência, em que a má conduta e o não cumprimento proposital dos regulamentos causavam um sério abalo na confiança que a população depositava

⁸⁵¹ Ver: MENDES, Manoel Ferreira. “Moléstias profissionais dos aviadores”. *Revista da Aviação Naval*, Rio de Janeiro, vol. 1, n.º. 1, janeiro-março de 1938. P. 19; SALEM, Waldemir. “O ‘audiômetro’ nos exames de aviação”. *Revista da Aviação Naval*, Rio de Janeiro, vol. 1, n.º. 1, janeiro-março de 1938. Pp. 20-22; SALEM, Waldemir. “Contribuição para a interpretação dos exames labirínticos nos aviadores”. *Revista da Aviação Naval*, Rio de Janeiro, vol. I, n.º. 2, abril-junho de 1938. Pp. 66-70; DIAS, Arthur Borges. “Considerações sobre a higiene ocular dos aviadores”. *Revista da Aviação Naval*, Rio de Janeiro, vol. I, n.º. 3, julho-setembro de 1938. Pp. 171-173; e REBELLO JUNIOR, Guilherme. “Profilaxia de acidentes em Aviação”. *Revista da Aviação Naval*, Rio de Janeiro, vol. II, n.º. 6, abril-junho de 1939. P. 369.

⁸⁵² Ver: GEMELLI, Agostinho. “A seleção psicofisiológica dos pilotos”. *Revista da Aviação Naval*, Rio de Janeiro, vol. II, n.º. 7, julho-setembro de 1939. Pp. 441-443.

naquelas instituições. Uma demonstração desse tipo de comportamento foi apresentada por Dutra, ao se referir a uma grande parada militar organizada no dia 7 de setembro de 1934, em comemoração à Independência do Brasil, na qual tomaram parte todas as forças da 1ª Região Militar e da Marinha. Para ele, o desfile esteve, em geral, impecável, com exceção da aviação, em que os grupos se apresentaram dispersos, sem qualquer coordenação de conjunto. Para piorar, houve dois ou três acidentes com os aviões que formavam a esquadrilha em exibição. Devido a essas irregularidades, o diretor da Aviação Militar manifestou no dia seguinte, aos comandantes da corporação, o seu descontentamento, desistindo de realizar no mês de outubro uma concentração com todos os elementos da aviação dos diferentes regimentos do país⁸⁵³.

Na verdade, tanto a aviação militar quanto a naval possuíam a fama de serem as unidades mais indisciplinadas das Forças Armadas, algo confirmado por militares que fizeram parte de seus quadros. Por exemplo, Francisco Teixeira, em entrevista concedida à pesquisa “Trajetória e desempenho das elites políticas brasileiras”, contou que foi oficial da Marinha. Como, devido ao seu temperamento irrequieto, não gostava do regime predominante nela, em 1933 optou pela aviação naval, porque esta, “assim como a aviação militar da época, antes do ministério, era um refúgio dos boêmios, dos meio indisciplinados”⁸⁵⁴. Impressão compartilhada por muitos oficiais do Exército. Nero Moura, por exemplo, revelou que, quando na Escola Militar chegou a hora de optar por uma das armas, o chefe de instrução da infantaria, o então capitão Henrique Teixeira Lott, disse aos que se decidiram pelo setor aéreo: “Os senhores escolheram a aviação, vão para aquela anarquia do Campo dos Afonsos. Preferem morrer a ficar aqui na dureza. Podem sair. Rua! Não me apareçam mais”⁸⁵⁵.

Fazendo uma leitura crítica desses depoimentos, é possível pensar em relativizar esse peso tão grande atribuído por eles à indisciplina. Primeiramente, deve-se observar que as entrevistas foram concedidas mais de quarenta anos após a criação do Ministério da Aeronáutica, sendo, portanto, um olhar ressignificado do presente sobre o passado. Em segundo lugar, a indisciplina é destacada por eles como uma característica específica das aviações do Exército e da Marinha, mas também era comum em todas as áreas das Forças Armadas, em um momento no qual começava a se constituir um

⁸⁵³ Ver: Arquivo Eurico Dutra, ED dp 1930.10.14. Pasta I.2. P. 42 e 43. FGV/CPDOC.

⁸⁵⁴ TEIXEIRA, Francisco. *Francisco Teixeira (depoimento, 1983/1984)*. Rio de Janeiro: CPDOC, 1992. P. 21. dat.

⁸⁵⁵ MOURA, Nero. *Um voo na história*. Rio de Janeiro: FGV, 1996. P. 23.

projeto militar de profissionalização. Por fim, em terceiro, esse tipo de discurso tornou-se, no final da década de 1930, um argumento que ajudou a justificar a necessidade de criação da Aeronáutica.

No entanto, outras fontes, produzidas antes mesmo da fundação desse ministério, confirmam a indisciplina como característica fundamental para se compreender as aviações militar e naval. Por exemplo, as notícias de jornal realmente indicam a abertura frequente de inquéritos para apurar nelas desvios de comportamento ou descumprimento das normas, muitas vezes apontados como causadores de acidentes e de mortes. No setor aéreo da Marinha, por exemplo, a imperícia do cabo Basílio da Costa Pereira fez com que um avião Savoia-Marchetti, pertencente ao Centro de Aviação Naval da Ilha do Governador, acabasse destruído, consumido em chamas. Inadvertidamente, em 26 de abril de 1932, o marinheiro entrou em um dos hidroaviões carregando uma lâmpada de querosene. Como no flutuador existiam vários dispositivos de gasolina, produziu-se uma explosão imediata, ficando o aparelho envolto em chamas, atingindo levemente o militar, que teve queimaduras brandas. Com esse, já era o sexto avião daquele modelo perdido pela Marinha dos doze adquiridos havia um ano pelo governo federal⁸⁵⁶.

Além da má conservação do equipamento, muitas vezes pelo não cumprimento das normas, outro problema grave era o frequente desrespeito às ordens superiores, como a que proibia os voos baixos, por estes estarem causando acidentes sucessivos. Afinal, um avião a poucos metros do solo não daria à tripulação tempo hábil de executar alguma manobra para salvar-se. Foi exatamente o que ocorreu em 26 de maio de 1934. Nesse dia, dois capitães-tenentes-aviadores navais seguiriam em um transatlântico rumo à Europa, continente no qual aperfeiçoariam seus conhecimentos técnicos sobre aviação. A Marinha autorizou que uma esquadrilha voasse até a Praça Mauá, onde se encontrava o navio, para fazer evoluções de despedida dos oficiais⁸⁵⁷.

Depois de sobrevoarem a região por algum tempo, o comando deu sinal para que regressassem aos hangares. O hidroavião Waco n° 89 desceu demais e, ao partir, bateu no mastro da torre do Touring Clube, quebrando uma asa. Em seguida, caiu sobre uma árvore e bateu no cais de um depósito de carvão. Com o choque, o reservatório de gasolina do aparelho explodiu, fazendo a aeronave em chamas cair ao mar. A tragédia

⁸⁵⁶ Ver: “Mais um aparelho ‘Savoia-Marchetti’ que se perde”. *Jornal do Recife*, Pernambuco, sexta-feira, 29 de abril de 1932. P. 2.

⁸⁵⁷ Ver: “A aviação brasileira novamente enlutada”. *Jornal O Paiz*, Rio de Janeiro, domingo, 27 de maio de 1934. P. 1 e 4.

levou a óbito o piloto, 1º tenente da reserva Almachio Dessaune, e o mecânico que o acompanhava, marinheiro Bernardino Wanderley de Almeida⁸⁵⁸. Quatro dias depois, o Ministério da Marinha determinou que, salvo os voos de treinamento na Escola de Aviação Naval, nos limites dos respectivos campos de instrução, ficariam suspensas até segunda ordem todas as atividades. Medida tomada a fim de evitar abusos, irregularidades e irresponsabilidades decorrentes das falhas que vinham sendo observadas no cumprimento dos regulamentos e regras de voo, ocasionando, segundo o jornal *Correio de S. Paulo*, lamentáveis acidentes que tanto prejudicavam a nação e desprestigiavam a armada no conceito público⁸⁵⁹.

No Exército também eram comuns acidentes decorrentes de voos considerados abaixo do limite de altura estipulado, contrariando o regulamento da aviação. Um deles aconteceu em 1º de abril de 1931. O tenente Manoel Pinto da Silva Valle, chegando pela manhã ao Campo dos Afonsos, preparou um avião a fim de fazer um voo de exercício. No momento da decolagem, o soldado Nelson, sinaleiro da esquadrilha de treinamento, aproximou-se e pediu ao piloto que o levasse junto, mesmo sem autorização superior. O oficial concordou, e os dois alçaram voo rumo à cidade, indo treinar acrobacias sobre o Engenho Novo. Durante um *looping*, ao sobrevoar a Rua Barão do Bom Retiro, o avião, contra a expectativa do piloto, fez uma curva muito longa, de modo que, ao completar o percurso, estava quase no chão, sendo inevitável ao trem de pouso bater no telhado de uma casa da Rua Jardim, destruindo grande parte da propriedade e da aeronave⁸⁶⁰.

O tenente Valle conseguiu salvar-se. Já o soldado Nelson ficou preso aos destroços. Retirado e levado ao hospital, morreu horas depois, em decorrência de fratura na base do crânio, esmagamento da perna direita e ferimentos generalizados. Embora tenha sido instaurado pelo diretor da Aviação Militar, o general José Vitoriano Aranha da Silva, oficialmente um inquérito para se chegar definitivamente às causas da tragédia, o jornal *A Batalha* apurou informalmente o que teria motivado os dois membros da aviação do Exército a agirem indisciplinadamente, contrariando duplamente o regulamento, primeiramente pelo embarque de um passageiro no avião sem ordem do comando da Escola de Aviação e depois por voarem em altitude

⁸⁵⁸ Idem.

⁸⁵⁹ Ver: “Os acidentes de Aviação Militar provocam novas instruções do Ministério da Marinha”. Jornal *Correio de S. Paulo*, São Paulo, quarta-feira, 30 de maio de 1934. P. 1.

⁸⁶⁰ Ver: “Um grande desastre de aviação no E. Novo”. Jornal *A Batalha*, Rio de Janeiro, 2 de abril de 1931. P. 8.

reduzida. O periódico indicou que o tenente Manoel Valle fazia os *loopings* com o objetivo de divertir a sua namorada, que assistia às manobras. A manchete da matéria advertiu em tom conclusivo: “Como não é esse o primeiro caso, nem será o último, já é tempo de impedir essas dolorosas loucuras de amor”⁸⁶¹.

Três anos e meio mais tarde, em 4 de outubro de 1934, já estando na diretoria de aviação o general Eurico Gaspar Dutra, substituindo o general Aranha, falecido por motivo de doença, um caso parecido foi anotado pelo novo diretor em seu diário. As páginas do caderno registraram mais um desastre fatal da aviação militar, dessa vez ocorrido na Barra da Tijuca, no qual caiu ao mar um avião Waco pilotado pelo 1º tenente Edgard Vieira, após bater com uma das asas em uma árvore. Segundo narraram as testemunhas, o acidente foi causado depois de repetidos voos baixos, propositalmente provocados pelo condutor para melhor exhibir-se a um grupo de banhistas⁸⁶². Em 11 de setembro de 1934, após ser convidado para mais uma missa de aniversário da morte de um aviador pertencente à corporação, escreveu em seu diário: “A maioria dos desastres que se tem registrado é devido à imprudência dos pilotos – Por isso tenho aplicado punições disciplinares aos que transgridem as ordens e regras de voo; ainda hoje prendi três oficiais”⁸⁶³.

Punir para evitar a reincidência. Foi com esse posicionamento que ele dirigiu-se, em 28 de setembro de 1934, à Escola de Aviação Militar, a fim de mostrar ao general Meira a conveniência de uma severa punição ao cadete que havia realizado no dia anterior acrobacias em Niterói⁸⁶⁴. De fato, Dutra se empenhou em dar prosseguimento aos inquéritos abertos e concluí-los o mais rapidamente possível, punindo de forma exemplar os oficiais envolvidos. Inclusive, foi na sua administração que pela primeira vez, em dezembro de 1933, aplicou-se a pena máxima de exclusão, de acordo com as novas instruções da disciplina de voo, as quais visavam a impedir a reprodução de acidentes mais graves. A punição coube ao 3º sargento-aviador Hugo Cantorgiani. Dutra considerou que a baixa desse oficial dos quadros do Exército se justificava por ter ficado provado no processo movido contra ele que:

- a) o mesmo estava, no dia do acidente, proibido de fazer acrobacias;
- b) é vedado aos pilotos fazerem acrobacias com os passageiros que não sejam navegantes;

⁸⁶¹ Idem.

⁸⁶² Ver: Arquivo Eurico Dutra, ED dp 1930.10.14. Pasta I.2. P. 55. FGV/CPDOC.

⁸⁶³ Idem. P. 45.

⁸⁶⁴ Idem. P. 52.

- c) o mesmo ultrapassou os limites da zona do treinamento normal de voo da Escola;
- d) dessa transgressão resultou a morte do 3º sargento Edmundo Seixas, além da perda de um avião custoso;
- e) o referido sargento é reincidente em faltas dessa natureza, tendo sido punido com 15 dias de prisão, no corrente ano; e levando em consideração que tais transgressões, por suas consequências, sobre serem desmoralizadoras para a aviação militar, constituem ainda um desprezo pela vida do próximo e por um material caríssimo que a Nação confia à guarda dos pilotos⁸⁶⁵.

No entanto, apesar de seus esforços, o desrespeito às normas se mantinha, inclusive praticado pelos postos de chefia, o que estimulava a indisciplina. Quando assumiu o cargo de diretor, ele proibiu terminantemente senhoras e crianças de voarem nos aviões do Exército. Contrariando o regulamento estabelecido, em 19 de janeiro de 1935, o general Pessoa, chefe de gabinete do ministro da Guerra Góis Monteiro, procurou-lhe para tratar da ida de Darcy Vargas, esposa do presidente da República, a Poços de Caldas em um avião militar. Dutra explicou em seu diário que não pôde negar a determinação, embora não tenha ficado nada satisfeito com o pedido⁸⁶⁶. Dez dias depois, um novo comentário de desaprovação, ao registrar que a senhora Vargas tomou novamente um avião no Campo dos Afonsos, rumo ao mesmo destino, dessa vez levando consigo dois de seus filhos⁸⁶⁷.

O próprio ministro da Guerra em muitas oportunidades se mostrou um obstáculo para que a lei fosse cumprida integralmente e sem distinção, interferindo diretamente nas decisões do diretor da Aviação. Dutra contou em seu diário que Góis Monteiro, no início de janeiro de 1935, mandou dizer-lhe que identificasse e prendesse o aviador o qual, por ocasião da solenidade da declaração de aspirantes na Escola Militar, voara sobre aquele estabelecimento fazendo acrobacias baixas. O culpado, capitão Aquino, recebeu uma pena de dez dias de reclusão. Após ter cumprido uma pequena parte dela, Góis pediu ao diretor que fizesse o piloto condenado ir ao gabinete ministerial, pois era seu desejo punir o oficial com brandura. Dutra respondeu-lhe que a falta tinha alguma gravidade e que se tratava de um caso de reincidência, motivo pelo qual a pena não podia ser mais suave. O autor do diário finalizou o relato do caso contando que, mesmo assim, o ministro fez questão de receber o capitão, muito provavelmente para desculpar-

⁸⁶⁵ Ver: “O último desastre de aviação”. *Jornal O Jornal*, Rio de Janeiro, terça-feira, 12 de dezembro de 1933. P. 5.

⁸⁶⁶ Ver: Arquivo Eurico Dutra, ED dp 1930.10.14. Pasta I.2. P. 96. FGV/CPDOC.

⁸⁶⁷ Idem. P. 99.

se pela pena considerada por ele exagerada, atribuindo a responsabilidade unicamente a Dutra⁸⁶⁸.

No mês seguinte, um novo caso de desentendimento entre o diretor da Aviação e o ministro da Guerra, motivado pela discordância em relação ao cumprimento das regras. Um tenente-aviador do 5º Regimento de Aviação devia deixar o Campo dos Afonsos e seguir para Curitiba, a fim de reunir-se à sua unidade. Segundo Dutra, o oficial fez de tudo para não embarcar, chegando a recorrer a Góis Monteiro, o qual mandou seu chefe de gabinete dizer ao colega general que deixasse o piloto permanecer no Rio por mais algum tempo. O diretor da aviação ponderou que isso não seria possível porque o motivo que o tenente alegava para ficar depunha muito contra a sua moral. Apesar disso, em 28 de fevereiro de 1935, o assessor do ministro voltou a dizer-lhe que Góis Monteiro, apesar de tudo, insistiu em deixar o oficial na capital do país. Dutra respondeu-lhe que ia cumprir a ordem, mas já na intenção de exonerar-se do cargo em seguida. Não desejando essa ação, o ministro telefonou-lhe e declarou, então, consentir o embarque do tenente, calculando que era essa a razão do pedido de demissão do colega⁸⁶⁹.

Esse foi um dos maiores problemas da aviação encontrados por Dutra, as regras e normas não estavam sendo seguidas por todos, inclusive pelos oficiais nos postos de comando, cujas atitudes deveriam servir de referência aos demais. Para reafirmar esse princípio, o diretor da Aviação, aguardando o 1º de abril, data de início do novo ano de instrução, endereçou, em 28 de março de 1935, aos seus subordinados, uma circular na qual destacou a importância, sem distinção entre os escalões hierárquicos, do cumprimento das regras e da transmissão dos preceitos morais:

Os instrutores não devem ter diante dos olhos apenas o cuidado de formar navegantes ou técnicos, no sentido mais apertado da palavra. É preciso burilar personalidades, criar nos instrumentos uma mentalidade aviatória, desenvolvendo-lhes o espírito de disciplina, camaradagem e sacrifício.

(...)

Sem uma administração sadia e bem orientada, toda instrução é um mito. A má administração traz como consequência a indisciplina e, com esta, periclitam a instrução.

(...)

Lembro, finalmente, aos oficiais das unidades e dos estabelecimentos que o melhor comandante e o mais competente instrutor são aqueles que comandam ou instruem pelo exemplo, que é incontestavelmente a mais eficiente norma

⁸⁶⁸ Idem. P. 91 e 92.

⁸⁶⁹ Idem. P. 109.

de comando, pois nada convence tanto os subordinados como a ação do seu chefe⁸⁷⁰.

4.2.3 – Movimentos revoltosos e quebra de hierarquia

A indisciplina generalizada, como uma das marcas das aviações naval e militar, fez com que, nos movimentos revoltosos ocorridos durante e contra os governos provisório e constitucional de Vargas, houvesse uma adesão considerável de membros da 5ª arma, os quais, por meio de tal conduta, acabaram questionando a ordem vigente nessas instituições. Ao romperem com esse princípio, os revolucionários desestabilizaram a hierarquia, à qual o antropólogo Piero de Camargo Leirner chega a conferir o estatuto de “fato social total” da vida militar, já que exterioriza cotidianamente os sinais de comando e determina, de acordo com as patentes, as possibilidades e limitações de cada indivíduo⁸⁷¹. O primeiro movimento a receber esse apoio foi a Revolução Constitucionalista de 1932, quando a aviação de guerra brasileira foi empregada efetivamente em combate, tanto do lado do governo federal quanto das forças constitucionalistas, provocando efeitos concretos e psicológicos sobre os soldados e a população civil e, como consequência, influenciando decisivamente no resultado do conflito⁸⁷². A União, representada pelas aviações do Exército e da Marinha, enfrentou nos céus de São Paulo a aviação rebelde, composta de aviadores da extinta Aviação da Força Pública de São Paulo, pilotos civis de aeroclubes e aviadores militares que se juntaram à causa⁸⁷³.

Em relação aos aviadores militares, Nero Moura recorda-se de que, apesar da guerra, o Campo dos Afonsos continuou em funcionamento, ocorrendo normalmente o treinamento de voo. Então, alguns oficiais, já combinados com os paulistas, apresentaram-se para os exercícios habituais, retiraram aviões do hangar, decolaram e foram embora, aterrissando no vale do Paraíba, em Jacareí ou no Campo de Marte. Em entrevista, esse piloto rememorou, ainda, dois companheiros de farda que, ao conseguirem burlar a vigilância, tomaram essa atitude. Em 21 de junho de 1932, o

⁸⁷⁰ Ver: “O reinício da atividade aérea no Exército em 1935”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 29 de março de 1935. P. 4.

⁸⁷¹ LEIRNER, Piero de Camargo. *Meia-volta volver: um estudo antropológico sobre a hierarquia militar*. Rio de Janeiro: FGV, 1997. P. 53 e 73.

⁸⁷² DARÓZ, Carlos Roberto Carvalho. “Medo que vem do céu: o efeito psicológico da aviação durante a Revolução de 1932”. *Revista da UNIFA*, Rio de Janeiro, v. 26, n. 32, jul. 2013. Pp. 9-16.

⁸⁷³ INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. *História geral da aeronáutica brasileira*. Vol. 2 (De 1921 às vésperas da criação do ministério da aeronáutica). Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Itatiaia, 1990. P. 342.

primeiro-tenente Artur da Mota Lima Filho simulou um voo de treinamento local abordo de um Waco CSO. Já na segunda quinzena de agosto, o capitão Aderbal da Costa Oliveira decolou com um dos dois únicos caças Nieuport-Delage existentes, fazendo a aviação insurgente igualar-se nesse aspecto à aviação governista⁸⁷⁴. Sobre a participação da Marinha no conflito, Francisco Teixeira contou que, em 1932, quando já era 2º tenente dessa força, foi convocado para servir nos navios fazendo o patrulhamento e o bloqueio do porto de Santos, com o intuito de evitar que São Paulo recebesse armamento. Lembra-se da existência de membros da aviação naval que, rompendo com a hierarquia militar, dirigiram-se a São Paulo a fim de se juntar aos insurretos⁸⁷⁵.

Mesmo após a vitória de Vargas e o término do conflito, em 2 de outubro de 1932, permaneceu intensa a vigilância em torno da identificação de potenciais rebeldes e do possível emprego de aviões em novas ações políticas contra o presidente da República. Um dos mais atuantes integrantes do governo nessa tarefa foi o diplomata Paulo Germano Hasslocher, delegado comercial do Brasil em Washington. Nos Estados Unidos, passou a investigar agentes de São Paulo que durante a guerra civil teriam ficado encarregados de adquirir armamentos e aeronaves naquele país e que, com o término da mobilização revoltosa, permaneceriam, na visão dele, com o mesmo intento, tramando uma nova ação insurgente. De novembro de 1932 a março de 1933, esse membro do Itamaraty endereçou ao chefe de Estado uma série de cartas nas quais expôs os avanços nas investigações e as descobertas realizadas.

Sem dúvida, a indicação de uma continuidade do movimento, mesmo encerrada a Revolução Constitucionalista de 1932, causou preocupação em Vargas, tanto que em seu arquivo privado encontram-se apenas duas dessas cartas, tendo ao menos outras seis sido repassadas a Oswaldo Aranha, então ministro da Fazenda, cujo cargo, também ligado ao comércio exterior, possibilitava ajudar a identificar e interceptar a suposta compra secreta em andamento⁸⁷⁶. Como Paulo Hasslocher possuía o hábito de fazer uma cópia da correspondência antes do envio, algo comum na época, a quase totalidade dessas missivas permaneceu em seu arquivo pessoal e encontra-se depositada no setor

⁸⁷⁴ MOURA, Nero. *Um voo na história*. Rio de Janeiro: FGV, 1996. P. 47.

⁸⁷⁵ TEIXEIRA, Francisco. *Francisco Teixeira (depoimento, 1983/1984)*. Rio de Janeiro: CPDOC, 1992. P. 41. dat.

⁸⁷⁶ Para consultar as duas missivas depositadas no arquivo de Vargas, ver: Arquivo Getúlio Vargas, GV c 1932.11.01/3, microfilme rolo 3 fot. 026 a 028; e GV c 1933.03.07, microfilme rolo 3 fot. 309 a 310. FGV/CPDOC. Já o Arquivo Oswaldo Aranha guarda outras seis das cartas enviadas: Arquivo Oswaldo Aranha, OA cp 1933.01.05/1, microfilme rolo 11 fot. 250 a 254. FGV/CPDOC.

de manuscritos da Biblioteca Nacional. Com base nela, é possível conhecer com mais detalhes o teor da apuração empreendida pelo diplomata⁸⁷⁷.

Em resumo, a investigação recaiu sobre brasileiros e norte-americanos que estariam trabalhando nos Estados Unidos para auxiliar os rebeldes. Após o fim da Revolução Constitucionalista de 1932, um dos informantes com os quais o membro do Itamaraty mantinha contato aceitou contar o que sabia em troca de uma quantia em dinheiro, apontando o Dr. Manuel José Ferreira, diretor da Faculdade Fluminense de Medicina e médico do Departamento Nacional de Saúde Pública, como o principal elemento a serviço de São Paulo, enviado, juntamente com o tenente L. Wade, para comprar munições e aviões naquele país. Eles fizeram negócios com a empresa Byington, por intermédio do representante de nome Brown. As descobertas de Hasslocher mostraram, ainda, o envolvimento do médico com o cônsul brasileiro Sebastião Sampaio, o qual estaria acobertando as ações ilícitas perpetradas pelo grupo.

Depois das revelações, os envolvidos foram denunciados ao governo americano por intermédio do embaixador brasileiro. O Brasil pediu ao representante da Byington a prestação de contas do dinheiro utilizado pelos rebeldes durante a vigência do conflito e a indicação dos itens adquiridos. Consta, por exemplo, o gasto de 3.000 dólares na aquisição de granadas e de 1.400 na compra de uma lancha. Um navio seria o veículo utilizado para o transporte das armas, das munições e dos aeroplanos, que chegariam ao destino via Buenos Aires. Com a guerra civil encerrada e a rendição dos paulistas, o governo brasileiro requisitou a entrega ao país do material encomendado e não retirado pelos rebeldes. No entanto, a quantia total informada pela empresa era bem inferior ao valor que se estimava ter sido enviado pelos revolucionários ao estrangeiro. Surgiu, assim, a suspeita de a quantia restante estar com o Dr. Manuel José Ferreira, o qual, mesmo após a rendição em outubro dos insurgentes, não teria se dado por vencido. Paulo Germano Hasslocher levantou indícios que provariam essa hipótese, já que o médico permanecia levando uma vida de luxo nos Estados Unidos.

Portanto, de um modo geral, a informação mais grave, repetida em quase todas as cartas, foi a de que, mesmo com a derrota do movimento rebelde brasileiro, uma nova

⁸⁷⁷ Para ter acesso ao conjunto das cartas, ver: Biblioteca Nacional. Seção de Manuscritos. Coleção Paulo Germano Hasslocher. Referências: 73,1,002, n.º. 111 (01/11/1932), 73,1,002, n.º. 112 (03/11/1932), 73,1,002, n.º. 113 (15/11/1932), 73,1,002, n.º. 114 (05/01/1933), 73,1,002, n.º. 115 (06/01/1933), 73,1,002, n.º. 116 (18/01/1933), 73,1,002, n.º. 118 (17/01/1933), 73,1,002, n.º. 119 (31/01/1933), 73,1,002, n.º. 120 (01/02/1933), 73,1,002, n.º. 122 (07/03/1933).

revolução seria empreendida, desta vez principalmente por meio do emprego de aeroplanos vindos dos Estados Unidos. Em vista da gravidade da situação, o embaixador do Brasil pediu às autoridades norte-americanas para prenderem Manuel José Ferreira e um aviador que passou a ajudá-lo, Orsini Coriolano, por continuarem em atividades revolucionárias. No entanto, o *Department of State* respondeu não ter encontrado nos fatos referidos pela Embaixada bases legais para a deportação deles. O diplomata, então, permaneceu com as investigações. Um dos detetives a seu serviço informou-lhe que Ferreira e Coriolano estariam em constante contato com representantes da companhia de aviões Curtiss, a mesma empresa que já havia fornecido, na época da guerra civil, 10 aeronaves aos rebeldes de São Paulo, via Chile e Paraguai.

Para Paulo Hasslocher, essa possível negociação, com a participação direta de um aviador, seria a prova cabal e a confirmação dos planos dos rebeldes da tentativa de um novo movimento, tendo como arma principal a aviação. O Sr. Carney, da polícia de Nova York, encarregado do caso pelo governo norte-americano, intimou Ferreira e Coriolano a darem explicações sobre suas atividades no país, bem como manteve uma conversa com o presidente da Curtiss. Em seguida, marcou um encontro com Paulo Hasslocher para dizer-lhe que Ferreira declarou ser infundada a acusação da tentativa de uma nova revolução, alegando considerar o governo brasileiro forte e estar apenas esperando anistia para voltar ao seu país. Coriolano também se desculpou como pôde, e o representante da Curtiss informou que por mera coincidência se encontrou com Ferreira. Apesar de o inquérito prosseguir, o diplomata, satisfeito com o resultado das investigações do caso, contou ao presidente Vargas, na última carta enviada sobre o assunto, em 1º de fevereiro de 1933, que estava abortada essa nova revolução, já que, de qualquer maneira, a Curtiss prometeu às autoridades norte-americanas que não faria entrega de aviões aos rebeldes. Além disso, a polícia estava agindo junto a todas as fábricas de aviões dos Estados Unidos.

Essas correspondências revelam, portanto, a preocupação constante que o governo passou a ter durante e após a Revolução Constitucionalista de 1932 com a possibilidade do emprego, para fins políticos, de uma arma tão poderosa e destruidora quanto o avião. Em uma época na qual, conforme depoimentos e memórias enfatizam,

“aviador era sinônimo de indisciplinado”⁸⁷⁸, o temor a respeito do mau uso dos aparelhos aéreos se tornava ainda mais forte. Muito por isso, essa preocupação era frequentemente lembrada pelas velhas gerações de aviadores e compartilhada com as novas. Por exemplo, em 22 de dezembro de 1932, durante a cerimônia da declaração dos novos aspirantes da 5ª arma do Exército, em que o presidente da República esteve presente, o comandante da Escola de Aviação, major Silvino Elvídio Bezerra Cavalcanti, mandou proceder a leitura da ordem do dia. Em um trecho, esse documento afirmou que, para ser respeitado, faltava àquele setor das forças armadas trabalho e disciplina. Em seguida, pediu aos novos militares para serem, acima de tudo, trabalhadores e disciplinados, concluindo, em relação ao segundo aspecto, com as seguintes palavras: “sede disciplinados. Entendo a disciplina como a vontade do subordinado em concorrer sinceramente na medida de sua capacidade para concretização do ideal do chefe, julgado útil ao progresso material ou moral da tropa”⁸⁷⁹.

Em 1935, o receio de que aeronaves pudessem “cair em mãos erradas” se mantinha presente com intensidade. No início desse ano, Dutra aproveitou a circular enviada aos membros da Aviação Militar, anunciando o retorno das atividades no Campo dos Afonsos, para reforçar a necessidade da completa separação entre a política e a função militar, aspecto que, em seu entendimento, deveria caracterizar as forças armadas. Sendo assim, em um trecho do documento, o general elogiou o “exemplo edificante” que os oficiais da arma aérea vinham dando aos demais, “mostrando-se indiferentes às agitações estéreis da política partidária e desinteressando-se completamente, e, sem exceção, pela competição aos cargos públicos da administração civil, para se dedicarem exclusivamente à sua nobre e arriscada tarefa”⁸⁸⁰. Na verdade, essas palavras correspondiam mais às expectativas de Dutra do que à realidade, servindo como um reforço positivo das características que gostaria de ver internalizadas por seus companheiros de farda.

⁸⁷⁸ Essa expressão foi empregada na primeira página de um documento manuscrito intitulado “Dados sobre a Aviação do Exército”, no qual o autor, não identificado, fez um resumo histórico da Aviação Militar, desde a década de 1920 à criação do Ministério da Aeronáutica. Para acessá-lo, ver: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 4, pacote 9. Arquivo Nacional.

⁸⁷⁹ Ver: “As cerimônias de ontem no Campo dos Afonsos e na Escola Militar do Realengo”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 23 de dezembro de 1932. P. 1 e 3.

⁸⁸⁰ Ver: “O reinício da atividade aérea no Exército em 1935”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 29 de março de 1935. P. 4.

No diário, o diretor da aviação registrou algumas ações cotidianas de sua administração para que os elementos presentes naquele pronunciamento fossem aplicados na prática. Por exemplo, em 8 de abril de 1935, avisaram-no do desejo manifestado pelo capitão Juracy Magalhães de que uma esquadrilha da Aviação Militar se dirigisse à Bahia por ocasião da posse dele à presidência daquele estado. Dutra informou que se manifestou desde logo contra a ideia, porque, primeiramente, ela perturbaria os trabalhos da aviação e, principalmente, “por se tratar de um ato político, e a Aviação Militar tem-se mantido fora das agitações partidárias”⁸⁸¹. No dia 16 do mesmo mês, acrescentou que prendeu o tenente Gonçalo por este, sem autorização, ter conduzido de avião o interventor do Ceará, de Fortaleza a Juazeiro⁸⁸².

No entanto, apesar dos esforços para garantir “isenção” à instituição, não logrou êxito a tentativa de se manter extramuros a interferência e a influência política de diferentes matizes ideológicos. No mês de novembro, houve a deflagração da chamada Intentona Comunista, movimento armado promovido pela Aliança Nacional Libertadora (ANL), que, desejoso de uma mudança profunda no *status quo*, sublevou quartéis e estimulou a indisciplina e a quebra de hierarquia militar, obtendo a adesão de um número significativo de membros da aviação. A ação foi desencadeada nos dias 23 e 24, respectivamente no 21º Batalhão de Caçadores, em Natal, e no 29º, em Recife. O envolvimento de aviadores ocorreu quando a agitação se estendeu para o Rio de Janeiro, com a revolta no dia 27 da Escola de Aviação Militar, no Campo dos Afonsos, e do 3º Regimento de Infantaria da Praia Vermelha.

O motim começou entre meia-noite e meia e uma hora, na Escola de Aviação, sendo planejado pelos capitães Agilberto Vieira de Azevedo e Sócrates Gonçalves da Silva, o primeiro-tenente Benedito de Carvalho, os segundos-tenentes Carlos Brunswick França, Ivã Ramos Ribeiro e José Gay da Cunha, e o aspirante a oficial Válter José Benjamim da Silva. Os integrantes do movimento se rebelaram e mataram alguns oficiais, aprisionaram outros e controlaram as principais instalações da Escola, preparando a tropa e os aviões. Em seguida, atacaram o 1º Regimento de Aviação, que dispunha de aeronaves de guerra. Nele, encontraram resistência de seu comandante, o tenente-coronel Eduardo Gomes, que liderou o contra-ataque, ficando ferido na mão. Este conseguiu dominar os revolucionários e expulsá-los da área do regimento, não permitindo que se apossassem dos aparelhos aéreos localizados na unidade. Ao clarear o

⁸⁸¹ Ver: Arquivo Eurico Dutra, ED dp 1930.10.14. Pasta I.2. P. 117. FGV/CPDOC.

⁸⁸² Idem. P. 124.

dia, a artilharia da Vila Militar incendiou o pavilhão de comando da Escola de Aviação, controlado pelos comunistas⁸⁸³.

Após intenso bombardeio, às 7h30min os revoltosos da Escola de Aviação renderam-se. Alguns deles foram presos, e a maioria fugiu pela estrada Rio-São Paulo, rumo à Escola Militar de Realengo, enquanto o Campo dos Afonsos foi ocupado inteiramente por tropas do Exército leais a Vargas. Controlado o movimento naquele local, veio a ordem do governo para com aviões bombardear o 3º Regimento de Infantaria da Praia Vermelha, cuja ação sediciosa estava sendo liderada pelo capitão Agildo Barata. Nero Moura e mais dois oficiais cumpriram a missão. Chegando lá, o quartel já estava em chamas, em consequência do bombardeio do Exército, e a situação praticamente dominada. Mesmo assim, jogaram algumas bombas no pátio do Regimento, para causar efeito moral. Tudo foi controlado por volta das 13 horas. Logo após a rendição dos rebeldes, Getúlio Vargas visitou a Escola de Aviação, verificando os estragos.

Segundo Nero Moura, depois do episódio, o Exército ocupou durante um mês a Escola de Aviação, e um major ficou dando ordens aos aviadores, já que naquele momento instalou-se um clima de total desconfiança, como se todo aviador fosse comunista. Embora achassem a situação desagradável, os pilotos não podiam reclamar, porque a revolta foi principalmente arquitetada por membros daquela força e deixou mortos dois oficiais do Exército que estavam prestando serviço na unidade: primeiros-tenentes Benedito Lopes Bragança e Danilo Paladini⁸⁸⁴. Além deles, foram mortos na Escola de Aviação Militar e no 1º Regimento de Aviação os seguintes militares: capitão Armando de Sousa e Melo, terceiro-sargento Coriolano Ferreira Santiago, segundo-cabo José Hermito de Sá, e os soldados José Mário Cavalcanti, José Meneses Filho, Orlando Henrique, Péricles Leal Bezerra, Válter de Sousa e Silva e Wilson França⁸⁸⁵. Também perdeu a vida na Escola de Aviação uma telefonista, assassinada⁸⁸⁶, e um rapaz de 16

⁸⁸³ As informações sobre a participação de aviadores na chamada Intentona Comunista foram retiradas das seguintes fontes: MOURA, Nero. *Um voo na história*. Rio de Janeiro: FGV, 1996. Pp. 71-74; LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda, 1975. Pp. 176-179; “Dominada nesta capital uma grave rebelião militar”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 28 de novembro de 1935. P. 3; e “O governo reprime energicamente um levante nesta capital. O Presidente da República enfrenta a situação difícil que se lhe apresentou”, “Ontem” e “A situação”. *Jornal O Imparcial*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 28 de novembro de 1935. Pp. 1-3.

⁸⁸⁴ A instrução militar do curso de formação de sargento-aviador era comandada por oficiais do Exército.

⁸⁸⁵ MOURA, Nero. *Um voo na história*. Rio de Janeiro: FGV, 1996. P. 72 e 73.

⁸⁸⁶ “Iniciou-se, ontem, o sumário de culpa do chefe da intentona comunista da Escola de Aviação”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 29 de janeiro de 1937. P. 7.

anos que era empregado do cassino de Oficiais e pernoitava na instituição. Acordado com o tiroteio, ele em pânico tentou fugir, mas acabou baleado⁸⁸⁷.

4.2.4 – Irregularidades administrativas

Além dos acidentes constantes e dos movimentos revoltosos, outro fator que chamou atenção do governo para as aviações militar e naval foi a existência de todo o tipo de irregularidades administrativas. O desvio dos bens pertencentes às corporações acabava degradando e enfraquecendo ainda mais uma estrutura que já não contava com grandes investimentos da Marinha e do Exército. Alguns jornais, esporadicamente, conseguiram trazer à luz casos que, após desbaratados, mancharam a reputação não apenas dos civis e militares envolvidos diretamente, mas também do setor aéreo das Forças Armadas de forma geral.

Em um desses episódios, por exemplo, o comissário do 30º Distrito Policial do Rio de Janeiro, Braga Mello, descobriu, em maio de 1937, um vultuoso furto, principalmente de gasolina, na Base de Aviação Naval. As investigações começaram após esse agente da lei notar o pouco consumo de combustível das bombas comerciais instaladas na Ilha do Governador, o que não parecia compatível com a quantidade de ônibus e demais carros trafegando constantemente na região. A autoridade concluiu que devia haver alguma irregularidade no fato. Para apurá-la, concentrou suas atenções na descarga de gasolina levada a abastecer a Base da Aviação Naval. Em pouco tempo, percebeu que tambores cheios eram desviados por integrantes da Marinha e vendidos aos moradores do entorno. De posse de elementos comprobatórios do crime, o delegado abriu um inquérito para apurar o caso, considerado escandaloso. Depois de ouvir numerosas pessoas e prender tantas outras, ele chegou à seguinte conclusão: nada menos do que 20 mil litros de combustível haviam sido levados criminosamente da Base de Aviação Naval. E não apenas isso, graxa, vernizes, peças mecânicas e óleo de lubrificação estavam entre os itens subtraídos às toneladas. Para sorte da corporação, grande parte desse material acabou apreendida pelas autoridades e levada à delegacia⁸⁸⁸.

⁸⁸⁷ “Dominada nesta capital uma grave rebelião militar”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 28 de novembro de 1935. P. 3.

⁸⁸⁸ Ver: “20 mil litros de gasolina furtados da Base de Aviação Naval”. *Jornal A Nação*, Rio de Janeiro, sábado, 15 de maio de 1937. P. 6.

Em outra ocasião, de teor semelhante, foram julgados em auditoria da Marinha treze militares e sete civis implicados no desvio de material da Escola e da Base de Aviação Naval. O julgamento teve início em 16 de março de 1939 sob a presidência do capitão de fragata Roberto Moreira da Costa Lima, com a leitura, pelo escrivão, das peças do volumoso processo. Em seguida, o promotor Manoel Campos apresentou a acusação, terminando por pedir a condenação de todos os denunciados. Em 18 de março de 1939, o resultado foi revelado: aceitou-se a preliminar de incompetência do foro militar para julgar os acusados civis, que deveriam ser encaminhados aos órgãos competentes. Já em relação aos oficiais envolvidos, decidiu-se pela absolvição unânime do suboficial Fiel Tancredo Pio de Mello e, por maioria dos votos, do sargento Jonas de Freitas Menezes e do marinheiro Jayme Moreira. Os outros militares foram condenados⁸⁸⁹.

Para averiguar os danos que delitos parecidos causavam também na aviação do Exército, o diário de Eurico Gaspar Dutra novamente se mostra bastante útil. Essa fonte assinalou a abertura de inquéritos para investigar, em diversas oportunidades, suspeitas de irregularidades e desvios de material e verbas, as quais pairavam tanto sobre elementos dos altos postos de comando quanto sobre integrantes do quadro de alunos da Escola de Aviação Militar. O documento, apesar de cobrir um período curto das atividades de seu autor na função de diretor da Aviação Militar, menos de 8 meses, contém casos como o do furto de alimentos da Escola de Aviação. O general registrou, em 24 de fevereiro de 1935, ter passado quase o dia todo lendo os autos volumosos de uma sindicância para apurar, entre o pessoal do depósito, cozinha, copa e refeitório, os soldados responsáveis pelo desaparecimento de cinco quilos de carne⁸⁹⁰.

Algumas das páginas dos cadernos nos quais Dutra escreveu sobre o seu cotidiano familiar e no Exército guardaram também informações sobre outros inquéritos abertos por ele. Por exemplo, a primeira referência a desvios morais de conduta no setor de aviação do Exército apareceu em 6 de setembro de 1934, quando Eurico Dutra contou ter sido procurado à noite, na própria residência, pelo capitão Aldemar Travassos, contador da Escola de Aviação. Este queria tratar com o general de uma desinteligência ocorrida entre a sua pessoa e o major Lima, fiscal administrativo da mesma unidade militar, por motivo da descoberta de irregularidades nos serviços da

⁸⁸⁹ Ver: “Um julgamento que durou dezenove horas!”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 18 de março de 1939. P. 2.

⁸⁹⁰ Ver: Arquivo Eurico Dutra, ED dp 1930.10.14. Pasta I.2. P. 108. FGV/CPDOC.

Escola. No dia 18 do mesmo mês, voltou a referir-se ao caso, declarando ter instaurado um inquérito com o objetivo de apurar supostos delitos que teriam motivado a briga⁸⁹¹.

Muitas das fraudes praticadas contra a estrutura da 5ª arma do Exército atingiam cifras significativas, contribuindo para a deterioração de uma corporação já marcada por poucos recursos e pela escassez de investimento. Alguns desses crimes, dado o valor considerável dos bens furtados, levavam a malefícios de teor ainda mais grave do que o desaparecimento de alguns quilos de carne, por exemplo. É o caso dos danos ocorridos no 1º Regimento de Aviação, ao qual Dutra começou a fazer referência a partir de 30 de setembro de 1934. O general havia aberto um inquérito com o intuito de apurar, a princípio, o sumiço de pistolas do almoxarifado daquela unidade. No entanto, um telefonema do general Mariante acabou revelando que o desvio era muito maior do que se esperava. Este pediu para Dutra receber o 1º tenente Rodolfo Prates, que trazia novidades negativas sobre a questão. O militar, contador do 1º regimento e o responsável direto pela carga desaparecida, revelou ter descoberto também uma grande subtração de fardamento. Somente de calçados faltavam 390 pares de botas⁸⁹².

Um mês após ouvir os depoimentos de vários oficiais ligados ao almoxarifado, Eurico Gaspar Dutra encerrou em 3 de novembro o inquérito, resolvendo processar, perante a Auditoria do Departamento do Pessoal do Exército, Rodolfo Prates e o coronel-aviador Newton Braga, então comandante do 1º Regimento de Aviação, este por prevaricação. A partir dessa medida, o Conselho de Justiça julgaria o militar por não ter mandado abrir inquérito ao saber da ocorrência de um crime de roubo em unidade do seu comando⁸⁹³. O caso ganhou bastante repercussão, e o jornal *Diário Carioca* entrevistou Newton Braga. Este alegou estar tranquilo e procurou mostrar ao jornalista que a abertura do inquérito decorria na verdade das deficiências graves no aparelhamento técnico e nas instalações pertencentes à aviação militar.

Ou seja, para ele, ao menos três falhas estruturais permitiram que os roubos pudessem ocorrer. A primeira estava ligada à construção, no Campo dos Afonsos, das instalações do Regimento de Aviação. O critério seguido para erguer os diferentes pavilhões foi o pior possível, ficando tudo completamente desorganizado. Dessa forma, alegou não ser possível zelar pela segurança e pela organização do depósito, porque este estava situado a um quilômetro de distância da sede do comando. A segunda falha era

⁸⁹¹ Idem. P. 41, 42, 47 e 48.

⁸⁹² Idem. P. 53.

⁸⁹³ Idem. P. 54, 57 e 70.

de pessoal, já que inicialmente faziam a proteção do almoxarifado um sargento, um cabo e um praça, mas por falta de contingente o sargento teve que ser deslocado para outros serviços. Por fim, devido à ausência de manutenção, havia uma abertura perto do teto da sala que servia para guardar os materiais, o que facilitou a entrada e a fuga do ladrão⁸⁹⁴.

Na primeira instância, Prates e Braga conseguiram a absolvição das acusações imputadas no processo. No entanto, um representante do Ministério Público, não se conformando com a decisão em relação ao coronel, apelou à segunda instância⁸⁹⁵. Após longo processo, em 22 de julho de 1935, o Supremo Tribunal Militar confirmou por cinco votos contra quatro a sentença de primeira instância que absolveu o acusado⁸⁹⁶. Nem havia sido concluída essa longa sindicância aberta para apurar o roubo no almoxarifado do 1º Regimento de Aviação e já, em 25 de janeiro de 1935, Eurico Gaspar Dutra requisitou ao ministro da Guerra a designação de um general para fazer um novo inquérito policial na mesma unidade do Exército, por irregularidades administrativas. O pedido de abertura de investigação foi motivado pela denúncia do capitão Aristóteles Faria Castro contra dois oficiais, um deles, inclusive, já envolvido no processo anterior: o coronel Newton Braga e o major Edgard Ferreira da Silva⁸⁹⁷.

Além dos furtos constantes, cuja responsabilidade podia implicar militares de baixa ou alta patente, um outro problema grave recaiu exclusivamente contra os postos de comando do Exército: denúncias de superfaturamento na aquisição de material. Uma das mais polêmicas dizia respeito à compra de aviões durante a Revolução Constitucionalista de 1932. Um inquérito foi aberto em 1934 para apurar a aquisição das aeronaves, sendo presidido pelo general Pantaleão Telles. Nele, fizeram-se sérias acusações aos oficiais que intermediaram a obtenção dos aviões: coronéis Duncan, Guedes Muniz e Raulino. Os principais nomes do Exército estavam convencidos de que houve fraude nessas aquisições. O general Góis Monteiro, então ministro da Guerra, chegou a declarar ao jornal *Diário Carioca* ter havido “grossas bandalheiras”⁸⁹⁸. Já Eurico Gaspar Dutra escreveu na página de seu diário de 5 de outubro de 1934: “Neste

⁸⁹⁴ Ver: “Por que está sendo processado o coronel Newton Braga”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 22 de novembro de 1934. P. 1 e 3.

⁸⁹⁵ Ver: “Processo sobre uma autoridade da Aviação Militar”. *Jornal Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, sábado, 20 de julho de 1935. P. 3.

⁸⁹⁶ Ver: “O coronel Newton Braga não prevaricou”. *Jornal Correio Paulistano*, São Paulo, terça-feira, 23 de julho de 1935. P. 1.

⁸⁹⁷ Ver: Arquivo Eurico Dutra, ED dp 1930.10.14. Pasta I.2. P. 98. FGV/CPDOC.

⁸⁹⁸ Ver: “Assumo a responsabilidade”. *Jornal Diário Carioca*, Rio de Janeiro, terça-feira, 23 de julho de 1935. P. 1 e 2.

negócio da compra de aviões em 1932 estou convencido de que houve muita irregularidade, muito lucro e muita gorjeta”⁸⁹⁹.

Em suma, apesar de possuírem trajetórias distintas, as aviações naval e militar se aproximaram principalmente quanto a aspectos considerados negativos para as duas instituições, os quais podem ser divididos em dois grupos. O primeiro está relacionado às estruturas, o que em grande parte dizia respeito aos investimentos insuficientes. Tanto o Ministério da Guerra quanto o da Marinha destinavam uma verba pequena para o setor aéreo em comparação à dispensada a outros setores militares e navais. Os poucos recursos, muitas vezes mal empregados, resultavam na falta de manutenção de todas as bases organizacionais necessárias ao bom funcionamento da formação e do treinamento dos aviadores. O segundo grupo reúne os aspectos ligados às agências, portanto, ao comportamento individual de cada militar, frequentemente marcado pelo não cumprimento das regras, o que implicava acidentes causados por indisciplina, subversão da ordem, por meio de revoltas, e irregularidades administrativas.

No entanto, em certo sentido, como mostrou Giddens em sua teoria da estruturação, a constituição de agentes e estruturas não são fenômenos dados independentemente, mas representam uma dualidade. Ao reproduzirem propriedades estruturais, os agentes também reproduzem as condições que tornam possível a ação⁹⁰⁰. Isso quer dizer que os problemas enfrentados pelas aviações naval e militar não devem ser atribuídos a uma ou à outra dimensão, como se fossem separadas. A falta de investimento e a deficiência do treinamento, da formação e da infraestrutura, por um lado, e a indisciplina, a imprudência, a inaptidão e os problemas de saúde física e psicológica, por outro, só podem ser explicados em conjunto, já que, em vez de uma existência própria, há entre esses aspectos uma interdependência. Tais características presentes nas aviações do Exército e da Marinha, ainda que de fato pudessem ser observadas no cotidiano dessas instituições, foram, alguns anos depois, enfatizadas e até mesmo superdimensionadas pelos defensores da unificação de todos os setores aéreos

⁸⁹⁹ Ver: Arquivo Eurico Dutra, ED dp 1930.10.14. Pasta I.2. P. 56. FGV/CPDOC.

⁹⁰⁰ GIDDENS, Anthony. “Elementos da teoria da estruturação”. In: *A constituição da sociedade*. 2ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 2003. Pp. 1-46.

em torno de um ministério único. Essa estratégia buscou reunir elementos que dessem mais força argumentativa à proposta de mudança, justificando-a.

4.3 – A nova face militar da mentalidade aeronáutica (1940-1945)

Após a Revolução de 1930 e a chegada de Vargas ao poder, passou a imperar um interesse mais acentuado no desenvolvimento das aviações militar e naval. A compreensão governamental dos inestimáveis serviços que elas poderiam prestar ao país possibilitou que a primeira década de permanência de Getúlio no cargo de presidente da República fosse marcada pela gênese da face militar de uma mentalidade aeronáutica. Sendo assim, houve a implantação de medidas em benefício da área, como reorganização administrativa; criação de novas bases, regimentos e unidades; ampliação do número de oficiais e de aviões; regulamentação do serviço médico desse setor e criação do curso de Medicina de aviação. Além disso, a inauguração do Correio Aéreo Militar, em 1931, e do Correio Aéreo Naval, em 1934, cujas linhas foram sendo constantemente ampliadas nos anos seguintes, deu um passo significativo na formação prática dos militares. Com voos de treinamento anteriormente limitados ao entorno do Campo dos Afonsos e do Galeão, o correio permitiu aos aviadores conhecer múltiplas e extensas rotas aéreas, aprendendo a navegar pelo litoral e pelo interior do Brasil.

No entanto, apesar dos esforços governamentais, as limitadas verbas orçamentárias disponíveis, a falta de interesse de muitos oficiais do comando da Marinha e do Exército em repassar recursos para a 5ª arma, considerada um apêndice das corporações, e os avanços rápidos alcançados pelas aviações de outros países mantiveram o setor aéreo das forças armadas em situação desconfortável. Isso se tornou ainda mais perceptível em 1939, depois de iniciada a Segunda Guerra Mundial, quando as primeiras ações das nações beligerantes, principalmente daquelas que integravam o Eixo, já foram suficientes para evidenciar a principal marca que acompanharia o conflito: a preponderância do uso da arma aérea na conquista de territórios.

Nesse contexto, os países da Europa fortaleceram suas indústrias de aviões e aperfeiçoaram as escolas de formação dos militares aviadores, intensificando a instrução prática e teórica e ampliando o número de vagas oferecidas. Enquanto isso, no Brasil, as aviações das Forças Armadas seguiam marcadas por um tímido desenvolvimento e pela permanência dos problemas que as acompanhavam desde as respectivas criações,

demonstrando que a manutenção de suas estruturas, sem qualquer tipo de alteração ou remodelação profunda, dificilmente permitiria fazer frente às aviações de guerra não apenas europeias, mas também americanas.

Sem dúvida, a preponderância do avião no conflito mundial causou certa apreensão nos membros do governo responsáveis pelos setores de segurança nacional. Como consequência, um pertinente questionamento passou a ser mais frequente entre eles: o quanto o setor aéreo militar do país estaria deficitário? Em julho de 1939, o capitão Arnaldo Câmara, a pedido do presidente Getúlio Vargas, procurou estudar profundamente o assunto, de modo a poder responder a essa pergunta de maneira fundamentada. Tal solicitação, realizada a menos de dois meses da invasão da Polônia pela Alemanha, refletia a grande preocupação de garantir a soberania da nação diante da guerra iminente e do perigo de o continente americano acabar envolvido nela. Como conclusão de seus estudos, esse oficial aviador do Exército elaborou um relatório detalhado a respeito da situação da estrutura material, do setor de pessoal e da instrução na Escola de Aeronáutica do Exército⁹⁰¹, o qual se encontra depositado no arquivo privado de Getúlio Vargas⁹⁰².

Nele, o resultado apresentado não se revelou nada animador, servindo para confirmar a significativa deficiência da aviação militar brasileira e a precariedade da estrutura e da organização que a envolvia. O documento entregue ao chefe de Estado foi dividido em três partes. Na primeira, intitulada “Pessoal e Instrução”, o autor inicia a exposição tecendo comentários acerca da formação dos oficiais da ativa, apontando o quanto ela era defeituosa. Para fundamentar essa afirmação, o capitão revelou que os cursos funcionavam sem material adequado e sem programas preestabelecidos. Informou, ainda, que a Escola de Aeronáutica do Exército, apesar de agrupar sob um mesmo diretor de ensino três centros de instrução distintos (formação do pessoal navegante, formação do pessoal técnico e aperfeiçoamento de oficiais) e de atender a dez cursos, totalizando 520 alunos, somente conseguia formar anualmente em torno de 150 diplomados, entre oficiais e sargentos, número correspondente a menos de 30% dos matriculados. Além disso, o objetivo primordial da Escola, que deveria ser o da formação de oficiais e sargentos de aviação, no combate utilizando aviões, acabava

⁹⁰¹ A partir de 1939, a Escola de Aviação Militar passou a se chamar Escola de Aeronáutica do Exército. Ver: BRASIL. Decreto-Lei n°. 1.735, de 3 de novembro de 1939. Regula o Ensino Militar no Exército.

⁹⁰² Ver: Arquivo Getúlio Vargas, GV c 1939.07.00/1, microfilme rolo 6 fot. 0366 a 0367. FGV/CPDOC.

sendo em grande parte desviado para a preparação de recrutas e graduados de Infantaria, ou seja, no combate em terra firme e a pé⁹⁰³.

Em seguida, elaborou considerações a respeito do fato de não existir reserva aérea nem um programa geral de sua organização. Portanto, nesse ponto, abordou a dificuldade de se formar pilotos preparados para assumir postos militares em caso de necessidade. Expondo com mais detalhes os aspectos que envolviam esse assunto, o autor do relatório destacou estar longe do ideal contar apenas com os aeroclubes como a fonte de formação de pilotos para a reserva. Uma vez que a instrução que ministravam não era orientada para fins militares, ela estaria, por isso, muito aquém dos conhecimentos indispensáveis à boa utilização do moderno e sofisticado material de guerra. Afinal, os aviões empregados como arma, ao serem equipados com rádio, com instrumentos que permitiam os voos cegos e com armamento, exigiam dos condutores conhecimentos especiais e um treinamento aéreo específico e intenso, de no mínimo 500 horas de voo⁹⁰⁴.

Continuando a revelar os resultados de seu estudo, passou a explicar ao presidente o impacto negativo da inexistência de uma legislação própria para a aviação. Segundo ele, a Lei do Serviço Militar mostrava-se benéfica às outras áreas do Exército, mas pouco eficiente para atender às demandas particulares da 5ª arma, porque, entre outros motivos, não amparava os operários dos Parques e Oficinas. Concluindo, Arnaldo Câmara lembrou a Vargas ser comum mundialmente a aviação não se enquadrar no interior da legislação das armas terrestres. Por isso, para corrigir a situação, muitos países adotaram ou um ministério próprio dedicado apenas às Forças Aéreas ou um Estado Maior especializado em legislar por elas. O uso de um conjunto de leis que não se enquadrava nas especificidades da aeronáutica militar acabava acarretando inúmeros problemas⁹⁰⁵.

Na segunda parte do documento, chamada “Material”, foram enumerados os problemas decorrentes da conservação e da utilização dos equipamentos necessários à manutenção dos aviões. O relatório apontou ao chefe de Estado como a assistência técnica e as revisões periódicas eram prejudicadas pela constante falta de ferramentas, peças e mão de obra necessárias ao funcionamento eficiente dos Parques e Oficinas, chegando à seguinte conclusão: a situação de precariedade havia se tornado uma regra.

⁹⁰³ Idem. P. 1.

⁹⁰⁴ Idem. P. 1 e 2.

⁹⁰⁵ Idem. P. 2.

Alguns exemplos comprovariam isso. A execução da Lei do Serviço Militar diminuiu em 50% o número de operários dos Parques e Oficinas, bem como das unidades em geral. Houve também a redução das verbas destinadas à aquisição de matérias-primas e peças de reserva, atingindo a aquisição de elementos considerados indispensáveis, como “macacos” para a instrução e conservação dos aviões modelo Vultee e óleo Zeroline para os amortecedores do trem de pouso deles. A falta de dinheiro, inclusive, impediu a aquisição de peças sobressalentes do Vultee destinadas ao país, as quais acabaram vendidas à Turquia, em consequência do silêncio do Brasil à consulta feita pela fábrica⁹⁰⁶.

Consta ainda que a falta de aparelhamento especial para reparações de aviões metálicos fez com que um modelo Lockheed passasse um ano e seis meses no Parque aguardando reparação. Além dos imperativos de ordem financeira, juntavam-se a eles a deficiência organizacional, marcada pela total falta de um programa geral de controle sobre a revisão do material aéreo, de modo que sem um levantamento racional e rápido das manutenções necessárias continuaria a se acumular nos Parques grande quantidade de material sem um destino certo, provocando a deterioração desnecessária e até mesmo a inutilização definitiva desse equipamento. A demonstração mais clara da degradação à qual a aviação militar estava submetida, apontada pelo capitão, foi a de que o Parque funcionava três vezes por semana sem eletricidade e, para piorar, estava previsto que em agosto, mês seguinte à escrita do relatório, não haveria energia um dia sequer. Mesmo assim, nenhuma providência estaria sendo tomada, como, por exemplo, a suplementação da respectiva verba e a normalização do serviço⁹⁰⁷.

Por fim, a terceira e última parte recebeu o nome de “Aquisição de material novo e aproveitamento da indústria nacional”. Arnaldo Câmara indicou que, apesar de debatido, ainda não existia, para uso do setor aéreo das forças armadas, um programa real de utilização de artigos manufaturados produzidos pela indústria brasileira. Aproveitou o espaço para defender a necessidade estratégica de o país parar de adquirir material apenas no exterior e passar a construí-lo em território nacional. Até porque a aquisição de equipamento estrangeiro acabava deixando o Brasil refém da oferta de intermediários, “que exibem o material que lhes convém vender, mas nem sempre aquele que nos convém comprar”⁹⁰⁸. A inexistência de um planejamento de longo prazo

⁹⁰⁶ Idem. P. 3.

⁹⁰⁷ Idem. P. 4.

⁹⁰⁸ Idem. P. 4 e 5.

acarretava situações como a da aquisição de um determinado modelo de aeronave antes mesmo da compra do avião de treinamento para aquele tipo, e a da falta de bombas e munições, sem as quais os aviadores militares não conseguiam patrulhar a costa⁹⁰⁹. Portanto, conforme se pode notar, o relatório do capitão Arnaldo Câmara conseguiu evidenciar a situação precária na qual a aviação militar se encontrava às vésperas da guerra.

No entanto, a degradação e a pouca eficiência da 5ª arma não pareciam ser uma exclusividade do Exército. O setor aéreo da Marinha apresentava características muito semelhantes, o que o aproximava significativamente, pelos aspectos negativos, de seu congêneres. Essa situação de similar deficiência pode ser observada, entre outras fontes, em relato de autoria do capitão de corveta e aviador naval do Rio de Janeiro Alvaro de Araujo, escrito em 20 de agosto de 1940 e endereçado a Vargas na forma de uma carta. Enviada, segundo o militar, sem ter sido requisitada pelo destinatário, a missiva objetivava colaborar com o governo no que diz respeito ao setor aéreo, apresentando, primeiramente, um panorama da situação na qual este se encontrava e, em seguida, propondo sugestões de como o tornar mais eficiente, valendo-se da experiência de dezoito anos do remetente a serviço da área⁹¹⁰.

O aviador inicia sua exposição referindo-se ao momento de apreensões e incertezas que o mundo atravessava com a guerra já em andamento, solicitando a atenção do chefe de Estado para os resultados que ambos os grupos de países europeus em disputa estavam alcançando com o emprego do avião. Segundo a sua avaliação, grande parte dos resultados favoráveis que as diferentes nações obtinham nas batalhas se devia à 5ª arma. A aviação alemã, uma potência, era o melhor retrato disso, uma vez que as operações de ocupação, por exemplo, da Noruega e da França, não teriam sido levadas a efeito sem a sua atuação e capacidade de cooperar eficazmente com a infantaria. Da mesma forma, se não fosse a força da aviação inglesa ao resistir às investidas da Alemanha, certamente um grande contingente do Exército da Inglaterra já teria sido aprisionado. Sendo assim, em seu entendimento, o conflito mundial

⁹⁰⁹ Idem P. 5.

⁹¹⁰ Atualmente, a carta está depositada no Arquivo Nacional e muito provavelmente foi entregue a Salgado Filho por Getúlio Vargas quando este o escolheu para presidir o Ministério da Aeronáutica. A referência ao documento é a seguinte: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 61, pasta c, doc. 3. Arquivo Nacional.

demonstrava que nações fracas materialmente tendiam a desaparecer sob o domínio das rivais mais fortes⁹¹¹.

Principalmente essa constatação o fez escrever a carta, pedindo a atenção especial do presidente para o problema material da aviação militar brasileira. Alvaro de Araujo foi categórico ao afirmar que o Brasil, naquele momento, não poderia contar para sua defesa aérea nem com a Marinha, nem com o Exército. Declarou, ainda, saber dos esforços pessoais de Vargas a fim de tomar medidas eficientes no setor para o país sair do estágio de fraqueza em que se encontrava já havia alguns anos. No entanto, concluiu que as intenções do presidente não haviam sido bem interpretadas ou as suas ordens não estavam sendo cumpridas, já que os resultados prometidos nunca chegavam e a desconfiança depositada na aviação de guerra brasileira acentuava-se cada vez mais. Os motivos dessa situação, segundo o aviador naval, eram exatamente os mesmos problemas encontrados pelo capitão Arnaldo Câmara em sua análise específica do Exército: falta de pessoal, de material e de organização necessários a uma força aérea eficiente⁹¹².

Segundo os argumentos da carta, a aviação brasileira apresentava-se deficitária em duplo aspecto, qualitativa e quantitativamente, de modo que os recursos disponíveis na Marinha, no Exército e, inclusive, na aviação civil, não seriam suficientes para atender sequer às dificuldades que viriam a surgir nos primeiros momentos de uma necessidade nacional. Para o autor, teria que se priorizar a solução da questão do pessoal, já que, em uma organização militar, esse setor deveria ser comparado à espinha dorsal do corpo humano: é ele quem suporta o peso de todo o arcabouço das organizações armadas. Nessa lógica, a existência de pessoal adequadamente preparado tornava-se condição *sine qua non* para a garantia satisfatória da produção, da conservação e da utilização do material de guerra. Portanto, para sanar as deficiências da aviação, o primeiro passo empregado seria o do recrutamento, o da preparação e o da seleção do pessoal, a fim de dispor de homens em grande número e em condições de realizar as suas funções. Imediatamente depois, o problema do material ganharia atenção⁹¹³.

No entanto, advertiu ao presidente: nada disso teria resultado se fosse encarado sem uma unidade de ação. Com a atual organização aeronáutica do Brasil, a cooperação,

⁹¹¹ Idem. P. 1 e 2.

⁹¹² Idem.

⁹¹³ Idem. P. 3 e 4.

imprescindível em caso de guerra, dificilmente seria conseguida a tempo, ficando comprometida. Ou seja, em sua opinião, o principal obstáculo para se resolver definitivamente o assunto era a compartimentalização que marcava o campo aéreo nacional, dividindo-o entre as aviações militar, naval e civil, e fazendo-o atender a diversos comandos, orientações, diretrizes e doutrinas:

Com a administração geral da aviação tripartida, como a temos tido sempre, tripartida ficará a sua orientação, que deve ser uma única, e, como consequência, acrescidas na razão do cubo as dificuldades que V. Excia. há de encontrar sempre para qualquer realização de vulto no assunto.

E esta é a razão pela qual, sr. Presidente, a aviação brasileira, em qualquer das suas atividades, não sentiu ainda verdadeiramente os efeitos do interesse com que V. Excia. encara os problemas que lhe são inerentes.

Os aviadores brasileiros reconhecem, na sua totalidade, o carinho com que V. Excia. tem mostrado olhar para a nossa aviação, mas não desconhecem igualmente que grandes têm sido as dificuldades que tem V. Excia. tido para harmonizar os interesses em jogo e as dificuldades administrativas que, nascendo em três campos diferentes, se têm entrecrocado no campo das realizações práticas a que V. Excia. as tem querido jogar, tudo permanecendo, comumente, no terreno dos estudos e das controvérsias, das morosas e emperradas comissões mistas⁹¹⁴.

Após dar um panorama da situação da aviação, o autor da missiva a finalizou propondo ações para efetivamente tornar o setor aéreo um modelo de eficiência e de força. Essas sugestões, apesar de organizadas pelo militar da Marinha, teriam sido concebidas coletivamente, revelando-se um resumo daquilo que ele ouviu da maioria dos aviadores com os quais conversou sobre o assunto. As propostas de mudança foram divididas em quatro partes: “problema administrativo geral”, “problema do pessoal”, “problema do material” e “solução ao caso especial da atual Aviação Naval e da Arma de Aviação do Exército, bem como do DAC”. Na primeira, Alvaro de Araujo indicou a necessidade de criação de um único órgão diretor e orientador de todas as atividades aeronáuticas brasileiras, bem como das relações que pudesse vir a ter com países estrangeiros. Sugere para essa organização o título de Ministério da Aeronáutica e recomenda ligá-la diretamente ao poder executivo. Caberia à nova Pasta a subordinação e a preparação geral de todo o pessoal destinado aos serviços aeronáuticos em cada uma das suas modalidades e esferas de ação, bem como o preparo e a utilização de todo o material aéreo do país. Competiria ao órgão também a organização de uma Força Aérea Nacional, pronta a atender às necessidades do Comando Supremo da Guerra no país⁹¹⁵.

Na parte do problema de pessoal, o autor da carta propôs ao chefe de Estado a transformação dos atuais núcleos aeronáuticos, de modo a estarem preparados para

⁹¹⁴ Idem. P. 5.

⁹¹⁵ Idem. P. 6 e 7.

atender com perfeição, e sob normas uniformes, a formações específicas: pilotos (Escolas de Voo Elementar, espalhadas por todo o país), técnicos de aeronáutica (Escola de Aeronáutica, localizada nos pontos de maior desenvolvimento técnico do Brasil) e pilotos de guerra (Escolas Militares de Aviação). Outros núcleos teriam preparação para alojarem Forças de Guerra (Bases de Aviação Militar, localizadas em pontos indicados pela estratégia de guerra aérea futuramente desenvolvida). Recomendou ser preciso igualmente a formação considerável e ininterrupta de reservas aéreas de cada uma das especialidades e o imediato recrutamento em massa de candidatos à aviação em todo o país, de modo que a 5ª arma adquirisse um caráter genuinamente nacional, sem ficar restrita, como usualmente na época, ao Distrito Federal⁹¹⁶.

Passando ao problema com o material, recomendou que, após a criação do Ministério da Aeronáutica, as seguintes medidas fossem empregadas: entrega imediata da indústria de aviação brasileira aos meios industriais civis, mediante orientação, vigilância e fiscalização; aquisição de material necessário tanto à instrução quanto às bases aéreas; e incentivo, nos meios de engenharia e industriais, à produção de equipamentos e matérias-primas que atendessem às necessidades do país. Por fim, no último ponto, sugeriu a passagem imediata, ao Ministério da Aeronáutica, de todo o pessoal, material, instalações e verbas destinados às aviações militar, naval e do Departamento de Aeronáutica Civil. Embora propusesse a unificação de tudo o que dissesse respeito à aviação em torno de um único órgão, deixou sugerida a possibilidade posterior de criação de outras Forças Aéreas submetidas especificamente aos ministérios da Marinha e do Exército. No entanto, ainda assim, o material a ser usado por elas e o preparo para o voo de seus militares precisaria obrigatoriamente subordinar-se ao Ministério da Aeronáutica⁹¹⁷.

O relatório do capitão Arnaldo Câmara e a carta do capitão de corveta e aviador naval Alvaro de Araujo representam uma pequena fração do volume significativo de contribuições que os próprios integrantes das aviações militar e naval passaram a dar desde o início da campanha pela criação do Ministério do Ar. Todas essas sugestões, intensificadas após o início da Segunda Guerra Mundial, indicavam a necessidade de mudanças profundas. No entanto, Getúlio Vargas não precisava ser convencido a respeito dessa questão. Sendo assim, o grande número de cartas e relatórios endereçado ao presidente, sobretudo em 1940, ainda que não servisse para persuadi-lo, tinha uma

⁹¹⁶ Idem. P. 7 e 8.

⁹¹⁷ Idem. P. 8 e 9.

outra razão de ser, cumprindo uma espécie de encenação política. Embora a decisão de fundar um novo ministério já tivesse sido tomada por ele a essa altura, havia dificuldades na sua execução, pois uma mudança como essa produziria tensões externas e internas, tanto entre os ministérios então detentores das aviações civil, militar e naval quanto entre os membros de cada um deles. Portanto, a correspondência favorável à criação do Ministério da Aeronáutica serviu ao governo como uma forma de demonstrar amplo apoio a essa medida. Em 1940, Getúlio Vargas autorizou a fundação da Pasta e escolheu o nome de Salgado Filho para ocupá-la.

Na introdução deste trabalho, já foram explicadas com detalhes as questões legais e burocráticas ligadas à unificação dos setores pertencentes ao Exército, à Marinha e ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Nesta parte, serão mostradas as ações práticas empregadas por Salgado Filho. Em outubro de 1941, ele aproveitou a “Semana da Asa” para divulgar o *slogan* que resumia as metas traçadas por sua administração com o intuito de desenvolver uma mentalidade aeronáutica: “Pilotos para o Brasil, aviões para os pilotos e técnicos para os aviões. Esta é a flâmula aeronáutica”. Até deixar a Pasta, em 1945, sua gestão foi motivada pela criação de todo o ambiente propício à formação de pilotos e técnicos militares competentes e disciplinados e ao desenvolvimento de uma indústria aeronáutica brasileira, capaz de fornecer em série os aviões, as peças e os motores necessários à defesa nacional e à autonomia do país no setor. Portanto, se as três partes desse *slogan* permitiram anteriormente entender a face civil da mentalidade aeronáutica que estava sendo construída à época, poderão igualmente neste momento tornar a sua face militar compreensível.

4.3.1 – As ações de Salgado Filho na construção da face militar de uma mentalidade aeronáutica: pilotos para o Brasil

Conforme Salgado Filho havia anunciado, no dia em que tomou posse do cargo de primeiro ministro da Aeronáutica, uma das principais metas a serem exaustivamente perseguidas por sua Pasta dizia respeito à formação de um número expressivo de pilotos militares. A guerra, cada vez mais próxima do continente americano, serviu de incentivo para acelerar esse processo. Para isso, deu-se atenção à reorganização dos estabelecimentos de ensino ligados à Força Aérea Brasileira, de modo a intensificar a formação de pessoal e a corrigir os erros verificados nos longos anos em que

funcionaram as Escolas de Aviação Militar e Naval, principalmente a falta de investimento e a elevada indisciplina.

4.3.1.1 – Escola de Aeronáutica

Com a implantação do Ministério da Aeronáutica e o fim das Escolas de aviação da Marinha e do Exército, a formação de oficiais aviadores passou a ser centralizada em uma só instituição, denominada Escola de Aeronáutica, cujos alunos foram chamados oficialmente de cadetes de Aeronáutica⁹¹⁸. Essa unidade de instrução, criada pelo Decreto-Lei n.º. 3.142, de 25 de março de 1941, passou a ocupar as antigas dependências da aviação militar, no Campo dos Afonsos. O ensino nela ministrado, conforme divulgado pela revista *Cultura Política* de maio de 1941, compreendia um curso de três anos, que abrangia Instrução fundamental, “relativa às disciplinas necessárias ao preparo básico superior do futuro oficial”; Instrução militar, “relativa a regulamentos militares, à reorganização de serviços da Aeronáutica, do Exército e da Armada”; e Instrução Aeronáutica, “relativa aos assuntos que são necessários ao preparo profissional do futuro oficial, tais como: Aerodinâmica, Teoria de voo, Motores, Navegação, Armamento, Meteorologia, Tecnologia Aeronáutica, Fotografia Aérea, Rádio, Tática e Instrução Prática de voo”⁹¹⁹.

Como havia uma preocupação muito grande de formar pilotos altamente qualificados e em grande número na Escola de Aeronáutica, essa questão da instrução do militar aviador esteve presente com destaque tanto na versão de 1943 quanto na de 1945 do capítulo dedicado à aviação da “Obra getuliana”. No texto de 1943 desse livro organizado pelo Ministério da Educação e Saúde, esse interesse é justificado pela centralidade que a formação de oficiais representava, já que “a qualidade de uma corporação militar é condicionada diretamente pelas qualidades pessoais dos indivíduos que a compõem”⁹²⁰. Esse capítulo da prova tipográfica acrescenta que, principalmente na aeronáutica, o bom uso do complexo material moderno exigia, para a sua plena utilização, material humano de alto nível intelectual (extensos conhecimentos técnicos)

⁹¹⁸ Em 14 de dezembro de 1943, essa designação foi alterada para cadetes do ar pelo Decreto-Lei n.º. 6.101.

⁹¹⁹ Ver: “Panorama da atividade governamental”. Revista *Cultura Política*, ano I, num. 3, maio. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 224.

⁹²⁰ Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIII, fot. 346/1. FGV/CPDOC.

e perfeita condição física. Devido a isso, os jovens ingressantes, submetidos a uma severa seleção, eram escolhidos “entre a fina-flor da mocidade brasileira”⁹²¹.

Depois de entrarem para a corporação, recebiam, durante os três anos do curso, tanto instrução técnica e tática quanto moral e psicológica, “visando a formar chefes e a desenvolver neles as qualidades de têmpera indispensáveis para que saibam mais tarde conduzir homens e manter bem alto entre os seus inferiores o prestígio do comando”⁹²². Portanto, nas novas diretrizes implantadas com a criação da Escola de Aeronáutica, passava a ser objeto de especial atenção dos instrutores o desenvolvimento das qualidades morais do piloto, feitas de “serena coragem, de tranquilo e consciente arrojo, e sobretudo de inalterável sangue-frio”⁹²³, das quais depende muitas vezes a vida da equipe. Outro fator ainda considerado de suma importância na formação dos pilotos, e destacado pela publicação organizada por Gustavo Capanema, era “a apuração de senso da responsabilidade e da disciplina de voo”⁹²⁴.

Essas informações mostram a tentativa do Ministério da Aeronáutica de corrigir os erros do passado, tão comuns nas Escolas de Aviação Naval e Militar. Sendo assim, a Escola de Aeronáutica surgiu empenhada em formar oficiais moralmente comprometidos com a instituição e, portanto, cumpridores das normas e regras, independentemente do cargo hierárquico que ocupassem. Essa característica se fazia determinante para que futuramente fossem respeitados pelos subalternos, não havendo qualquer motivação para tentativas de subversão da ordem. Além disso, a lembrança ainda frequente do número elevado de acidentes decorrentes de indisciplina, tão comum quando as aviações ainda se mantinham fragmentadas entre o Exército e a Marinha, levou a nova instituição a tratar essa questão com prioridade e a romper com uma marca que por muito tempo acompanhou o setor aéreo militar: “Já se foi o tempo em que a aviação era o elemento dos tresloucados e dos inconscientes: o piloto de hoje deve ter a noção exata do valor da própria vida e do material que é confiado pelo Estado à sua perícia”⁹²⁵.

Em decorrência disso, prosseguiu a “Obra getuliana”, não seria mais tolerada a manutenção de militares sem aptidão nos quadros aéreos, até porque essa configuração colaborava para a manutenção de falhas por imperícia. Dessa forma, todos os elementos

⁹²¹ Idem.

⁹²² Idem. Fot. 346/1 e 346/2.

⁹²³ Idem. Fot. 346/2.

⁹²⁴ Idem.

⁹²⁵ Idem.

reconhecidamente deficientes, “quer em aptidão para o voo, quer nos conhecimentos teóricos das cadeiras do curso, são inexoravelmente eliminados: o objetivo é criar uma oficialidade sem jaça, à altura das pesadas responsabilidades que lhe incumbem na defesa nacional”⁹²⁶. A formação no campo da aviação militar era encarada pelo governo, portanto, como algo complexo, principalmente por exigir muito do piloto. Getúlio Vargas também chegou a destacar essa característica peculiar da Aeronáutica, em discurso pronunciado em 8 de novembro de 1942, durante homenagem concedida a ele pela Força Aérea Brasileira, em comemoração aos cinco anos de instauração do Estado Novo. Nele, o presidente ressaltou que “a aviação é uma carreira sedutora, porque põe à prova a saúde do corpo e do espírito. Reclama agilidade física e mental, inteligência e nervos, arrojo e serenidade”⁹²⁷.

Além dessas informações apresentadas pela versão de 1943 da prova tipográfica da “Obra getuliana”, a versão de 1945 revelou outros dados considerados importantes pelo Ministério da Aeronáutica para divulgar as ações empreendidas em benefício do aperfeiçoamento da Escola de Aeronáutica que teriam sido capazes de colocá-la “a par das mais altas escolas superiores do país e rivalizando com as escolas de aviação de nações consideradas potências aéreas, sem deixar de manter o espírito de seleção e disciplina, padrão de orgulho da Força Aérea Brasileira”⁹²⁸. Um deles dizia respeito ao ritmo acelerado de produção de oficiais aviadores, revelando a intensidade do esforço empregado pelo governo para fortalecer a instituição. Em seu primeiro ano de funcionamento, 1941, a Escola formou apenas nove oficiais. Em 1942, o número subiu para 83. Em 1943, elevou-se a 91. Por fim, em 1944, o total de oficiais saídos da Escola foi de 88⁹²⁹.

Os dados apresentados em seguida indicam ter o novo ministério, em sua busca por desenvolver uma nova face militar da mentalidade aeronáutica, resolvido um dos maiores problemas que os alunos das antigas Escolas de Aviação Militar e Naval nelas identificavam: a falta de equilíbrio entre o número de aulas teóricas e práticas, sendo estas em quantidade reduzida. Na Escola de Aeronáutica, as estatísticas dos voos de instrução mostraram o esforço empregado no preparo aéreo dos oficiais no contato

⁹²⁶ Idem.

⁹²⁷ Ver: *Comemorações do Estado Nacional (1937-1942): na voz das classes e na palavra do chefe*. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 21.

⁹²⁸ Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIX, fot. 802/3. FGV/CPDOC.

⁹²⁹ Idem.

direto e frequente com os aviões, de modo a adquirirem com mais rapidez e por mais tempo experiência e destreza. Em 1943, os voos de instrução superaram 27.000 horas. Em 1944, os números foram ainda mais significativos, já que somente em junho a Escola de Aeronáutica realizou mais do que o dobro dos voos de instrução feitos no Campo dos Afonsos em todo o ano de 1940⁹³⁰.

Além dessas mudanças no que diz respeito à instrução propriamente dita, o desejo de Salgado Filho em criar um ambiente propício ao desenvolvimento de uma nova mentalidade ia muito além do cuidado com o ensino e o conteúdo ministrados aos cadetes, passando, inclusive, pelo espaço físico no qual a formação era realizada. Ou seja, o novo ministério, buscando promover um ambiente propício a melhor preparação possível dos pilotos da Força Aérea Brasileira, resolveu, depois de estudos e análises, transferir do Campo dos Afonsos a unidade de formação de seus militares, conforme destacado pela “Obra getuliana”: “Embora a Escola tivesse ampliado suas instalações, que foram dotadas de todos os melhoramentos necessários ao preparo que se tinha em vista, sua localização sempre deixou muito a desejar”⁹³¹. Por isso, procurou-se novo local para instalá-la, sendo escolhido, dentre tantos outros avaliados, “o planalto junto à cidade de Pirassununga, doado pelo Governo do Estado de S. Paulo. Ali foram iniciadas as construções da nova Escola de Aeronáutica, que será, sem dúvida, uma das melhores do continente”⁹³².

Conforme pode ser notado, o livro organizado por Gustavo Capanema apresentou essas informações de maneira bem sintética, sem esclarecer, portanto, com mais detalhes, a motivação para a transferência. No entanto, um artigo publicado em 1943 no número 13 da revista *Esquadilha* e reproduzido na íntegra no livro *A verdade sobre a história da aeronáutica* ajuda significativamente a compreendê-la. Nele, intitulado “Escola de Pirassununga”, esclareceu-se que a iniciativa de propor a mudança partiu do coronel-aviador Henrique Raymundo Dyott Fontenelle, logo que assumiu o cargo de primeiro comandante a dirigir a Escola de Aeronáutica. A razão principal que o levou a requisitar a transferência “tão rápida quanto possível” desse estabelecimento de ensino foi a de que haveria três requisitos indispensáveis ao perfeito funcionamento da instrução de uma escola de formação de pilotos militares, a saber: segurança, eficiência e rendimento. Contudo, em sua concepção, somente o segundo podia ser

⁹³⁰ Idem.

⁹³¹ Idem.

⁹³² Idem.

plenamente alcançado, enquanto a Escola de Aeronáutica permanecesse no Campo dos Afonsos⁹³³.

Portanto, a segurança e o rendimento, apesar de essenciais para o bom funcionamento da instrução, apresentavam-se em estado precário, por dependerem de três fatores: 1º) a região geográfica e topográfica em que estava localizada a Escola; 2º) as dimensões de seu campo; 3º) as condições meteorológicas e climáticas, locais e regionais. Em relação ao primeiro, avaliou-se que a Escola encontrava-se pessimamente localizada, uma vez que o Campo dos Afonsos estava posicionado no litoral, rodeado de montanhas, no sopé da maior e mais alta serra do Distrito Federal (Serra do Barata e Pico da Pedra Branca). Essa configuração fazia a região transformar-se em uma bacia na qual se recolhiam todas as brumas e nevoeiros formados na Baixada Fluminense e onde se precipitavam as chuvas⁹³⁴.

O segundo fator dizia respeito à insuficiente área do campo, apesar dos esforços, após criada a Escola de Aeronáutica, para aumentar a área útil dele, aterrando para isso pântanos e lagos. Mesmo com as melhorias, o campo dos Afonsos permanecia não apenas insuficiente, mas até mesmo perigoso para a função de centro de instrução. Por fim, o clima considerado desfavorável e contraindicado, com umidade elevada e calor excessivo, era o terceiro elemento que desqualificava o Campo dos Afonsos para exercer as funções até então atribuídas a ele. O serviço aéreo exigia do cadete de Aeronáutica condições físicas especiais para poder responder da melhor maneira possível à sobrecarga e ao desgaste que a profissão de aviador impunha. Sendo assim, o mais indicado para a formação de oficiais aviadores fortes e sadios era exercer o ofício sob um clima ameno. Tudo o que essa unidade de treinamento não podia oferecer⁹³⁵.

Na época da Escola de Aviação Militar, o calor abrasador fez com que alguns comandantes só permitissem o trabalho pela manhã, das 5h às 12h, suprimindo-se o expediente das 12h às 16h. Contudo, essa ação não trazia grandes prejuízos, já que a Escola era pequena e formava uma média de vinte pilotos por ano, com um efetivo que não ultrapassava os quinhentos homens. No entanto, com o crescimento substancial do efetivo após a criação da Escola de Aeronáutica, essa prática já não era cabível. Com turmas novas de cem pilotos cada, havendo dois concursos de admissão por ano, a

⁹³³ SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A., 1944. P. 180 e 181.

⁹³⁴ Idem. P. 181.

⁹³⁵ Idem. P. 182.

escola possuía um efetivo que atingia aproximadamente três mil homens, entre militares e civis, o que exigia três tempos para uma atividade intensa (das 7h às 11h, das 13h às 17h e das 19h às 24h)⁹³⁶.

Todos esses aspectos foram levados em consideração por Fontenelle para, em sua primeira ação como diretor da Escola, sugerir a transferência dela. Getúlio Vargas e Salgado Filho aprovaram a proposta. Em seguida, o ministro da Aeronáutica, pelo aviso nº 16, de 23 de janeiro de 1942, nomeou uma comissão para estudar um local a ser escolhido como nova sede da Escola, composta pelo autor da proposta, Fontenelle; pelo major-aviador Clovis Monteiro Travassos, então chefe de ensino da Escola, mais tarde substituído pelo major-aviador Nelson Freire Lavenère-Wanderley; pelo major-aviador Dario Cavalcanti de Azambuja, comandante do Corpo de Cadetes do Ar; e pelo capitão-aviador Doorgal Borges. Analisando as alternativas, o grupo de militares logo excluiu, como possíveis localizações, as zonas litorânea e fronteira e as regiões extremas do país. Sendo assim, o lugar seria escolhido na zona central⁹³⁷.

Essa região parecia ideal pelo limite de altitude, entre quinhentos e seiscentos metros, e por não ser muito afastada da capital da República. Devido a isso, a comissão passou a observar vantagens em São Paulo, dentre as quais: maior número de campos de aviação, aeroclubes e pilotos aviadores do Brasil; posição privilegiada pelo progresso de suas indústrias; quantidade das vias de comunicação, consideradas as mais rápidas e modernas; e o clima ameno e salubre. Assim, ficou faltando apenas optar por uma entre as cidades que melhores condições ofereciam: Campinas, Rio Claro, Pirassununga e Ribeirão Preto. Depois de visitados e sobrevoados detalhadamente cada um dos locais, a comissão, tendo estudado, comparado e debatido as informações colhidas, escolheu por unanimidade Pirassununga como a melhor e mais indicada para a construção da futura Escola de Aeronáutica⁹³⁸.

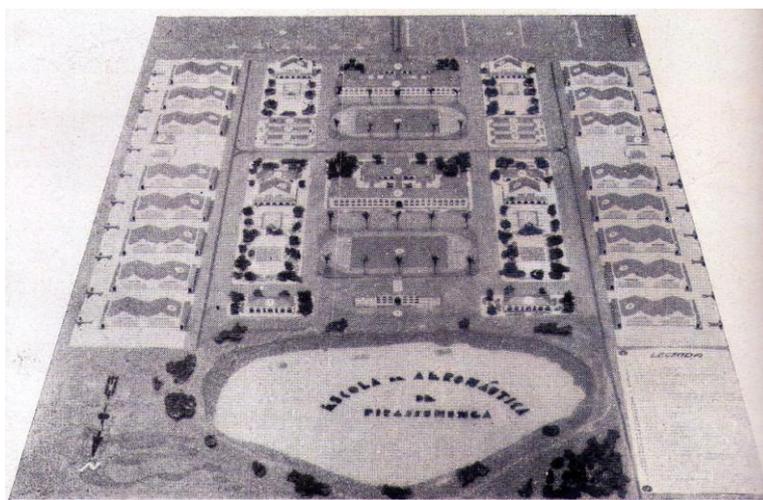
Estradas de rodagem colocavam Pirassununga a quatro horas da capital do Estado. Ao lado dos terrenos escolhidos havia zonas de plantio e criação que poderiam fornecer à Escola um saudável regime alimentar, de legumes, cereais, frutas e carnes. O clima e a presença de instalações de uma unidade de elite do Exército permitiriam “o desenvolvimento extraordinário da vida esportiva do cadete do ar, capaz de torná-lo um

⁹³⁶ Idem. P. 183.

⁹³⁷ Idem. P. 183 e 184.

⁹³⁸ Idem. P. 184, 185 e 186.

atleta completo, condição cada vez mais imperativa a um perfeito oficial aviador”⁹³⁹. Concluído o relatório, o governo aprovou a decisão presente nele, pelo Decreto-Lei n.º. 4.968, de 18 de novembro de 1942, e fixou uma verba inicial para começar a construção da nova Escola. Após a transferência, estava prevista pela Pasta de Salgado Filho a transformação do Campo dos Afonsos em uma cidade técnica, com a instalação do Instituto Técnico da Aeronáutica⁹⁴⁰. A imagem abaixo apresenta uma fotografia da maquete da Escola de Aeronáutica de Pirassununga.



Fonte: SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. Entre as páginas 266 e 267.

Por maiores que tenham sido os esforços governamentais para ampliar a capacidade de a Escola de Aeronáutica produzir oficiais, a entrada do Brasil na guerra necessitou de uma quantidade de aviadores superior àquela possível de ser formada nessa instituição de ensino. Essa demanda crescente era justificada pelo emprego cada vez maior de pilotos em patrulhas antissubmarinas no litoral, com a utilização de bombardeiros bimotores e hidroaviões; e na defesa, com o uso de caças, contra qualquer ataque aéreo inimigo às bases militares brasileiras, sobretudo a de Natal, onde os aviões norte-americanos eram abastecidos para prosseguir sua jornada em direção à África⁹⁴¹. Sendo assim, o país, precisando constituir, em curto tempo, uma eficiente reserva aérea

⁹³⁹ Idem. P. 187.

⁹⁴⁰ A partir de 1960, iniciou-se a transferência das atividades da Escola do Campo dos Afonsos para a nova sede, concluída em 1971.

⁹⁴¹ Essas informações sobre a atuação dos aviadores militares brasileiros após a entrada do país na guerra foram retiradas de: “A Força Aérea brasileira em rápida expansão”. Revista *Dos Jornais*, ano III, n. 24, maio. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 110.

militar, e não podendo contar unicamente com a Escola de Aeronáutica para isso, recorreu simultaneamente à formação de oficiais aviadores em outros centros.

4.3.1.2 – Criação do Centro de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica (CPOR Aer.)

O rompimento das relações do Brasil com o Eixo e a sua posterior entrada na guerra, respectivamente, em janeiro e agosto de 1942, intensificaram os esforços para dar segurança à nação, sendo um deles a tentativa de envolver a população de modo geral na causa. Uma das medidas empregadas nesse sentido, diante do estado de beligerância, foi a publicação do Decreto n.º. 10.451, de 16 de setembro de 1942, o qual determinou mobilização geral, obrigando todos os brasileiros, natos e naturalizados, ao exercício do dever cívico da defesa nacional. A situação exigia um preparo militar cada vez maior. Para tal, foi providenciado um investimento mais acentuado na formação da reserva. Realizou-se isso principalmente de duas formas. Primeiramente, ampliando o seu contingente com a expansão das comemorações pelo “Dia do Reservista”, em 16 de dezembro, data criada em 1941 e comemorada em todo o Brasil, de modo a arregimentar espontaneamente mais jovens às casernas⁹⁴². Em segundo lugar, aprovando o ensino pré-militar e militar nas escolas, por meio da Lei orgânica do ensino secundário, aprovada pelo Decreto-Lei n.º. 4.244, de 9 de abril de 1942, na qual os jovens receberiam noções gerais relativas à organização, à instrução e à vida militar.

Como o extenso litoral era o ponto mais vulnerável pelo qual o país poderia ser atacado, a existência de um número significativo de pilotos para sobrevoarem-no se mostrou essencial. Atento a isso, o presidente publicou em 23 de maio o Decreto-Lei n.º. 4.330 e o Decreto n.º. 9.471. O primeiro incorporou à reserva da Aeronáutica os pilotos civis diplomados e devidamente registrados, e o segundo determinou o imediato cumprimento dessa resolução, autorizando Salgado Filho a declará-los aspirantes a oficial da reserva e convocá-los imediatamente para o serviço da FAB. Interessada na divulgação dessa nova legislação, a revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã* publicou um artigo para explicar aos seus leitores o teor desses dois atos do governo,

⁹⁴² “O ‘Dia do Reservista’”. Revista *Dos Jornais*, ano I, n. 8, janeiro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 32 e 33; “Panorama da atividade governamental”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 12, fevereiro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 181 e 182; e “Voluntários do Brasil”. Revista *Dos Jornais e do Rádio (Dos Jornais*, ano III, n.º. 27) e (*Do rádio*, ano I, n.º. 1), setembro. Rio de Janeiro: DIP, 1943. P. 61 e 62.

considerados de particular relevância. Para o periódico, a iniciativa procurou atender às necessidades da defesa nacional, ao reforçar consideravelmente o potencial humano da Força Aérea e mostrar que não bastava dotá-la apenas de material de primeira qualidade e de hangares e oficinas: “Urge preparar-lhe pessoal subsidiário, numeroso e competente, que saiba e possa obter o máximo rendimento das máquinas e equipamentos postos à sua disposição”⁹⁴³.

Os decretos foram cumpridos rapidamente, pois já em 4 de junho teve lugar no Campo dos Afonsos a cerimônia de incorporação dos nove primeiros aspirantes aviadores da reserva da FAB, presidida pelo ministro da Aeronáutica com a presença de altas autoridades da Pasta⁹⁴⁴. Para fazer parte desse quadro, era preciso atender às seguintes condições: ter idade máxima de 40 anos, possuir o curso secundário completo, dispor do certificado de reservista e apresentar experiência de mais de trezentas horas de voo como piloto⁹⁴⁵. Na foto abaixo, após prestarem o compromisso e o desfile em continência à bandeira, os aspirantes da reserva passaram pela revista, na presença de Salgado Filho.



Fonte: “Os primeiros aspirantes da reserva da FAB”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 03, junho de 1942. P. 15.

⁹⁴³ Ver: “Reserva aérea”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano III, n.º. 29, 31 de maio. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 31. O artigo completo está situado nas páginas 30 e 31.

⁹⁴⁴ A incorporação desses novos oficiais à FAB foi acompanhada pela Divisão de Cinema e Teatro do DIP, que inseriu no Cine jornal Brasileiro número 129, de 1942, referências sobre ela: “AERONÁUTICA – Rio: É incorporada à Força Aérea Brasileira a primeira turma de pilotos civis”. Ver: GALVÃO, M. R. (Coord.). *Cine Jornal Brasileiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1938-1946*. São Paulo: Fundação Cinemateca Brasileira, 1982. P. 27.

⁹⁴⁵ Ver: “Os primeiros aspirantes da reserva da FAB”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 03, junho de 1942. P. 14 e 15.

Em agosto, o ataque e o afundamento de navios brasileiros situados na Bahia e a declaração de guerra do Brasil levaram o governo a intensificar medidas que garantissem maior proteção ao território nacional, de modo que, ante a ameaça de sua integridade, o país pudesse responder à altura, dispondo de um instrumento eficaz de defesa. Entre elas, os jornais anunciaram, em 15 de agosto de 1942, a autorização do presidente da República para que Salgado Filho criasse e fizesse funcionar imediatamente um Centro de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica e planejasse, a seguir, a abertura de outros nas mesmas condições⁹⁴⁶. No Exército, o CPOR já era algo tradicional, havia sido criado pelo tenente-coronel Correia Lima para ministrar a seus alunos o curso de oficiais e sargentos comandantes e em 1942 completava 15 anos de fundação⁹⁴⁷. O desenvolvimento dele pela primeira vez no setor aéreo foi a saída encontrada pela Pasta de Salgado Filho para atender à demanda de pilotos necessários aos quadros da Força Aérea Brasileira.

Com o CPOR Aer., o novo ministério acabou resolvendo uma das críticas que, como visto, o capitão Arnaldo Câmara havia feito no relatório produzido em julho de 1939 a pedido do presidente Getúlio Vargas sobre a situação estrutural da aviação do Exército. Na ocasião, o aviador militar identificou como um dos maiores problemas do setor aéreo brasileiro a inexistência de reserva aérea e de um programa geral de sua organização. Julgou arriscado contar apenas com os aeroclubes como a fonte de formação de pilotos para a reserva, uma vez que, apesar de importantes, a instrução que ofereciam não era voltada especificamente para fins militares. O CPOR Aer. foi criado justamente para resolver essa questão, ao formar em uma “escola militar simplificada”⁹⁴⁸ oficiais pilotos subalternos da reserva, já preparados para assumir postos militares em caso de necessidade.

Em 20 de agosto de 1942, foi criado o primeiro CPOR Aer., na Base do Galeão, e em 19 de setembro mais dois: na 4ª Zona Aérea, com sede na Base Aérea de São Paulo, e na 5ª Zona Aérea, com sede na Base Aérea de Porto Alegre. Na matrícula teriam preferência os candidatos com maior número de horas de voo e melhor conceito

⁹⁴⁶ Ver: “Vai ser criado e funcionará imediatamente o CPOR”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, sábado, 15 de agosto de 1942. P. 9.

⁹⁴⁷ Ver: “CPOR: o seu 15º aniversário de fundação”. *Revista Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 03, junho de 1942. P. 37.

⁹⁴⁸ Expressão empregada no seguinte artigo: BRAYNER, Floriano de Lima. “O oficialato da reserva e suas responsabilidades em face do exercício do comando”. *Revista Cultura Política*, ano III, num. 31, 22 de agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1943. Edição Extraordinária O Brasil na Guerra. P. 193.

de pilotagem e os que tivessem diploma de curso de ensino superior. A partir de setembro, o acordo militar com os Estados Unidos permitiu o envio de centenas de brasileiros a esse país para que aprendessem pilotagem aérea nas escolas de aviação norte-americanas. Nesse mesmo mês, foram divulgadas as instruções para a seleção dos jovens que concorreriam às primeiras duzentas bolsas de estudo ofertadas. Os escolhidos receberiam no CPOR da Aeronáutica a instrução militar correspondente ao estágio primário da formação de pilotos, partindo em seguida para a América do Norte, onde concluiriam o curso⁹⁴⁹.

Entre os critérios baixados por Salgado Filho, os candidatos civis precisavam atender a alguns requisitos: ser brasileiro nato e solteiro, ter mais de 18 e menos de 25 anos, falar e escrever em inglês, ser considerado apto em inspeção de saúde para piloto militar, ter instrução secundária, ser reservista de primeira ou segunda categoria e piloto civil⁹⁵⁰. Estando apto nessa primeira etapa, o candidato seria submetido a um exame composto de uma prova escrita e de uma prova prática de conversação em inglês, para avaliar se ele conseguiria compreender satisfatoriamente uma aula ministrada no idioma. Por fim, os aprovados teriam as despesas de viagem pagas pelo governo brasileiro, que asseguraria também um auxílio semanal de 10 dólares, além de alimentação e moradia gratuitas. Todos os que concluíssem o curso demonstrando proveito e boa assimilação dos ensinamentos seriam declarados aspirantes a oficiais aviadores da Reserva da Força Aérea Brasileira e convocados para o serviço ativo na medida das necessidades⁹⁵¹. Alguns deles, caso indicados pelo Adido Aeronáutico Brasileiro em Washington, poderiam retornar aos Estados Unidos para matricular-se em novos cursos ou para exercerem o cargo de auxiliar de instrutor de alunos brasileiros⁹⁵².

Cartas depositadas no Fundo Salgado Filho revelam aspectos sobre o cotidiano dos membros do CPOR Aer. nos Estados Unidos e as dificuldades pelas quais passaram durante o treinamento. Por exemplo, em uma delas, enviada pelo aluno soldado de 2ª

⁹⁴⁹ Ver: “CPOR da Aeronáutica”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 05, agosto de 1942. P. 17.

⁹⁵⁰ Para ampliar a quantidade de pessoas aptas a se inscrever, pouco depois de divulgada a portaria de Salgado Filho, foi suprimida a exigência de o candidato ser piloto civil. Desse modo, caso aprovado alguém sem experiência de voo, faria a sua primeira instrução de pilotagem nos Estados Unidos durante o curso, aperfeiçoando-se em seguida. Ver: “Aeronáutica”. Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, quarta-feira, 7 de outubro de 1942. P. 6.

⁹⁵¹ Ver: “CPOR da Aeronáutica”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 05, agosto de 1942. P. 17.

⁹⁵² Ver: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 5, pacote 14, Dossiê Ministério da Aeronáutica. Arquivo Nacional.

classe Luiz Inacio Luderitz ao major Nero Moura, em 1º de março de 1943, apresentou-se uma espécie de relatório das atividades exercidas na base aérea naval de *Corpus Christi*, localizada no Texas. Ele exercia o cargo de “Sir Officer”, ou seja, responsável perante as autoridades norte-americanas pelos estudantes brasileiros ali acomodados. Na missiva, reclamou da dificuldade para se manterem em um país de custo de vida alto unicamente com cem dólares do governo dos Estados Unidos, já que passados dois meses os dólares prometidos pelo Brasil não haviam sido enviados. Devido a isso, no mês de envio da carta, faltou dinheiro para pagarem o Rancho, tendo sido obrigado a pedir ao chefe das atividades dos pilotos estrangeiros para protelar por mais um mês a conta, caso contrário iriam ficar sem refeições⁹⁵³.

Informou também sobre os problemas de indisciplina. Dois rapazes então recém-chegados resolveram modificar os uniformes. Um deles achava que ficaria mais bonito usar as calças de tecido azul-barateia com a túnica do fardamento branco. Já o outro, pelo mesmo motivo, adaptou um quepe americano, inserindo nele um emblema da FAB. Luiz Inacio Luderitz explicou a Nero Moura que com muita dificuldade fez valer a sua autoridade, impedindo tais abusos. Concluiu a missiva informando que seu grupo participaria dos cursos especializados de caça, bombardeio e torpedeiro, no total de 470 horas⁹⁵⁴. Apesar das dificuldades, segundo dados apresentados por Nelson Freire Lavenère-Wanderley, após a criação do CPOR Aer. foram formados durante os quatro anos de guerra ao todo 461 oficiais aviadores da Reserva, sendo 281 nos Estados Unidos e 180 no Brasil⁹⁵⁵.

4.3.2 – As ações de Salgado Filho na construção da face militar de uma mentalidade aeronáutica: aviões para os pilotos

Desde que chegou ao poder, em 1930, Getúlio Vargas procurou valorizar a economia nacional, tornando-a mais independente e menos subordinada ao capital vindo de fora do país e aos produtos industrializados oriundos da Europa. Nesse processo, a aviação, que era obra basicamente de estrangeiros, nacionalizou-se, gerando a necessidade de, na medida do possível, construir em vez de importar. A primeira ação

⁹⁵³ Ver: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 2, pacote 4, doc. 10. Arquivo Nacional.

⁹⁵⁴ Idem.

⁹⁵⁵ Ver: LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda, 1975. P. 220.

de incentivo à produção interna ocorreu em 10 de julho de 1931, quando foi mostrado a Vargas, em visita à Escola de Aviação Militar, o protótipo de um novo tipo de avião nacional, o Muniz 5 (M-5), projetado pelo brasileiro Antônio Guedes Muniz, capitão engenheiro da Aviação Militar, e construído em Paris. Após examinar atentamente a aeronave, o presidente da República resolveu, quebrando o protocolo, voar nela. Para o tenente-coronel Armando Ararigbóia, esse voo simbolicamente marcou o início da construção aeronáutica no país, já que a prova de confiança dada pelo chefe de Estado ao voar com uma aeronave projetada por um brasileiro teria incentivado industriais a investirem no setor, retirando-o da total dependência dos mercados estrangeiros⁹⁵⁶.

De fato, a primeira iniciativa para desenvolver a indústria aeronáutica no Brasil foi particular, obra do empresário Henrique Lage, ao fundar em 1935 a Fábrica Brasileira de Aviões, localizada na Ilha do Viana. Ela passou a fabricar alguns aviões de treinamento, sob a orientação técnica do engenheiro Antônio Guedes Muniz. Assim, os novos modelos M-7 e M-9 foram construídos. Em 1940, a empresa assinou um contrato com o Exército, para a produção de 20 aviões M-9, destinados à Escola de Aeronáutica do Exército⁹⁵⁷. A fotografia abaixo apresenta exemplares de aeronaves de fabricação nacional M-7.



Fonte: Arquivo Gustavo Capanema, GC foto 712/28. FGV/CPDOC.

⁹⁵⁶ Ver: ARARIGBÓIA, Armando. “As novas asas do Brasil”. In: *Os grandes problemas nacionais*. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 222.

⁹⁵⁷ SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. Pp. 443-445.

A grande iniciativa pública de investimento na construção de aviões posta em prática na década de 1930 foi a desenvolvida nas oficinas da aviação naval, na Ponta do Galeão. Nesse local, montou-se a primeira fábrica de aviões militares. Em 8 de maio de 1937, em cerimônia com a presença de Getúlio Vargas, ocorreu a entrega dos primeiros aviões construídos ali. Em discurso pronunciado pelo ministro da Marinha almirante Henrique Aristides Guilhem, ele explicou que aquela instituição militar tomou a iniciativa porque uma nação não poderia dispor da arma aérea de forma eficiente se dependesse exclusivamente da tutela estrangeira⁹⁵⁸. Em 1939, a mesma oficina passou a construir, sob licença, aparelhos monomotores do tipo “Focke-Wulf”, destinados à instrução inicial de voo. Após os resultados satisfatórios, passou-se a construir também bimotores de bombardeio, os primeiros feitos no Brasil⁹⁵⁹. A novidade foi retratada em trecho do Cine jornal Brasileiro número 111, de 1940⁹⁶⁰. Na foto abaixo, uma imagem da oficina da aviação naval.



Fonte: SOUZA E SILVA, Augusto Carlos de; VILLAR, Frederico. *Brasil potência naval*. Rio de Janeiro: DNP, 1938. Entre as páginas 96 e 97.

⁹⁵⁸ Ver: “O Estado Novo e a Aviação Naval”. In: SOUZA E SILVA, Augusto Carlos de; VILLAR, Frederico. *Brasil potência naval*. Rio de Janeiro: DNP, 1938. Pp. 87-98.

⁹⁵⁹ Ver: “Os progressos da nossa Aviação Militar”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano II, nº. 23, 30 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 24 e 25.

⁹⁶⁰ Ver: “DANDO ASAS AO BRASIL – Rio: O primeiro avião bimotor construído por técnicos brasileiros”. GALVÃO, M. R. (Coord.). *Cine Jornal Brasileiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1938-1946*. São Paulo: Fundação Cinemateca Brasileira, 1982. P. 10.

Após a implantação da ditadura do Estado Novo e, mais tarde, a emergência da Segunda Guerra Mundial, a busca pela autonomia econômica do Brasil foi intensificada e divulgada com a ajuda do Departamento de Imprensa e Propaganda, seja discutindo o assunto em um livro de título bem sugestivo, *O Brasil na posse de si mesmo*⁹⁶¹, seja produzindo uma série de três artigos para a revista *Cultura Política* problematizando e questionando o “velho hábito brasileiro” de preferir sempre os produtos estrangeiros aos nacionais⁹⁶². Esse esforço empreendido pelo governo foi sintetizado pelo próprio ministro das Relações Exteriores do Brasil Oswaldo Aranha em uma das frases com que encerrou o discurso pronunciado em outubro de 1942 durante a inauguração, no Rio de Janeiro, da Exposição de Atividades de Organização do Governo Federal: “O Brasil não depende de ninguém, só depende do Brasil”⁹⁶³.

Nesse contexto, o setor aéreo passou a ter uma importância significativa para garantir tanto a defesa quanto a autossuficiência econômica do país. A expansão da colheita das riquezas vegetais e da extração das riquezas minerais, concentradas principalmente no interior do país, dependiam, em grande medida, para serem distribuídas, da adoção do transporte de carga por via aérea, sobretudo por ser esse meio de transporte mais rápido e seguro. Portanto, para o pleno aproveitamento do potencial financeiro contido no solo e no subsolo da nação, levando o Brasil a não precisar mais comprar determinados materiais no exterior, era necessário o desenvolvimento da indústria aeronáutica brasileira. O movimento era duplo: a fabricação e o uso em larga escala de aeronaves no país facilitaria o transporte em grande quantidade de matérias-primas e uma parte destas, como a bauxita, da qual se obtém o alumínio, contribuiria para a própria construção dos aviões.

Principalmente a partir de 1940, fortalecer a indústria aeronáutica nacional para transformar o Brasil em uma grande potência aérea ganhou maior atenção das

⁹⁶¹ PADILHA, Leão. *O Brasil na posse de si mesmo*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.

⁹⁶² Os artigos “Por que não comprar o nacional?” foram escritos pela francesa Lucie Marion. Conforme explicado na primeira matéria da série, essa jornalista, após ter sido correspondente de grandes periódicos norte-americanos e ingleses, veio ao Brasil, no qual passou a viajar muito e a conhecer os diversos aspectos da produção industrial do país. Sendo assim, ela pôs-se a expor na *Cultura Política* as observações colhidas, demonstrando, em resumo, a necessidade de os brasileiros se habituarem a comprar e a preferir o nacional, já que a comparação que fez entre os produtos da indústria brasileira com os de outros países teria encontrado uma equivalência de qualidades e utilidades. Os três artigos “Por que não comprar o nacional?” foram publicados, respectivamente, nos seguintes números da revista *Cultura Política*: ano I, num. 8, outubro de 1941 (Pp. 185-187); ano I, num. 9, 10 de novembro de 1941 (Pp. 305-308); e ano II, num. 14, abril de 1942 (Pp. 135-138).

⁹⁶³ “O Brasil não depende de ninguém”. Revista *Dos Jornais*, ano II, n. 17, outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 47 e 48.

autoridades. Inclusive, foi um dos motivos que contribuíram para a criação do Ministério da Aeronáutica, já que a nova Pasta, ao ter o controle único e estratégico sobre a produção industrial aérea, antes dispersa entre o Exército, a Marinha e o Ministério da Viação e Obras Públicas, teria condições de lançar as bases da implantação definitiva da indústria aérea brasileira e de dominar a tecnologia necessária para isso. Uma das primeiras medidas adotadas nesse sentido, após Salgado Filho tomar posse, foi a produção, em julho de 1941, nas oficinas do Parque de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, após o governo ter conseguido a devida licença, do primeiro avião “Waco-cabine” de uma série de seis aparelhos do mesmo modelo destinada aos serviços do Correio Aéreo Nacional. Com essa medida, passava-se a confiar aos técnicos brasileiros a missão de iniciar e concluir esses aviões, anteriormente importados⁹⁶⁴.

A iniciativa particular também interessava ao novo ministro e, alguns meses após tomar posse, ele esteve na Ilha do Viana para fazer uma visita a Henrique Lage e poder ver de perto os estaleiros e a fábrica de aviões ali existentes⁹⁶⁵. Outra ação importante, essa tomada após o Brasil entrar na guerra, foi o acordo assinado em Washington, em 1942, para a fabricação nas oficinas de aviação naval do Brasil dos aviões “Fairchild”, empregados na instrução dos pilotos do Exército norte-americano e na Escola de Aeronáutica brasileira, dando fim à necessidade de importá-los. Com ele, o Brasil poderia construir, com matéria-prima o máximo possível nacional, aviões de treinamento mais modernos para a formação de pilotos militares, em substituição dos “Focke-Wolf” primários⁹⁶⁶. Em dezembro de 1943, os jornais informaram que essa fábrica de aviões, instalada na Ilha do Governador, em breve produziria dois aviões por dia⁹⁶⁷.

Em suma, a criação do Ministério da Aeronáutica e outras ações de Getúlio Vargas no campo da aviação foram interpretadas pelo governo como o caminho que faria o Brasil, dentro de pouco tempo, estar “apto a bastar-se a si mesmo em matéria de navegação aérea”⁹⁶⁸. Durante a administração de Salgado Filho, dois empreendimentos

⁹⁶⁴ Ver: “Permanente e profícua atividade aviatória”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano II, n.º. 19, 31 de julho. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 27 e 28.

⁹⁶⁵ Ver: “O ministro da Aeronáutica em visita à ilha do Viana”. *Jornal A Notícia*, Joinville-SC, sábado, 10 de maio de 1941. P. 6.

⁹⁶⁶ Ver: “Panorama da atividade governamental”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 18, agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 279.

⁹⁶⁷ Ver: “A fábrica de aviões da ponta do Galeão”. *Jornal Pequeno*, Recife-PE, sábado, 9 de dezembro de 1943. P. 3.

⁹⁶⁸ Ver: “Para o desenvolvimento da aviação nacional”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano II, n.º. 17, 31 de maio. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 14.

em fase de instalação se destacaram como os que, juntamente com a implantação da usina de aço de Volta Redonda, garantiriam ao Brasil, pela capacidade de produção em série, a solução definitiva para alcançar essa autonomia: a Fábrica Nacional de Aviões e a Fábrica Nacional de Motores. Com elas, a fabricação própria de aeronaves e de motores representaria o coroamento definitivo da fase de reorganização iniciada pelo Ministério da Aeronáutica.

4.3.2.1 – Fábrica Nacional de Aviões, em Lagoa Santa

Na década de 1930, Getúlio Vargas, procurando desenvolver a indústria aeronáutica nacional, cogitou a ideia de ser montada uma fábrica de grandes dimensões capaz de prover os setores aéreos do Exército e da Marinha dos aparelhos necessários ao fortalecimento deles. Aproveitando a presença no Brasil, em fevereiro de 1933, de René Couzinet, engenheiro francês e construtor de aeroplanos, o presidente da República o convidou para um encontro. Nele, informou que iria abrir concorrência para a instalação no país de uma fábrica de aviões e perguntou ao visitante se não gostaria de apresentar um projeto. A proposta foi aceita, embora não pudesse se dedicar imediatamente a ela, porque precisava concluir certos trabalhos já em andamento na França. Em 8 de setembro de 1934, voltou ao Brasil disposto a colaborar para a criação de uma indústria autônoma de aeronaves⁹⁶⁹.

Satisfeito com o retorno, Vargas o incluiu na comissão que acabara de ser montada pelo ministro da Viação e Obras Públicas, general Mendonça Lima, para estudar a localização da futura fábrica de aviões. Faziam parte dela o engenheiro coronel-aviador Ivan Carpenter Ferreira, do Exército; o engenheiro Cesar Silveira Grillo, da aviação civil, posteriormente substituído pelo engenheiro Adroaldo Junqueira Ayres; e o comandante Vitor de Carvalho e Silva, da Marinha. O grupo foi até o local proposto para o estabelecimento da construção: Lagoa Santa, localizado a 50 quilômetros de Belo Horizonte. Após uma série de estudos, confirmaram a escolha desse lugar por razões de ordem estratégica: a fábrica ficaria longe do litoral, tornando-a menos vulnerável, em caso de ataque, ao alcance dos bombardeiros inimigos⁹⁷⁰.

⁹⁶⁹ Ver: SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A, 1944. P. 455 e 456.

⁹⁷⁰ Idem. P. 456 e 457.

Após o projeto finalizado, o Ministério da Viação e Obras Públicas lançou edital de concorrência para a instalação e exploração dessa fábrica, já que, apesar de pertencer ao Estado, ela teria sua administração entregue ao setor privado. O Decreto-Lei n.º. 617, de 15 de agosto de 1938, autorizou a contratação de uma empresa, mediante concorrência pública, para o estabelecimento de uma fábrica de aviões. O documento determinou que o governo assinaria com o vencedor um contrato de quinze anos, garantindo encomendas no valor de quinze mil contos de réis anuais de aviões, hidroaviões e sobressalentes, bem como margem de 15% de lucro sobre as encomendas. A fábrica iniciaria suas atividades com a produção, sob licença, do avião *North American NA-44*, de instrução avançada. Além disso, segundo a legislação em questão, a companhia que fosse autorizada a explorar o empreendimento precisaria ser obrigatoriamente brasileira, e os funcionários empregados na indústria, que inicialmente poderiam se constituir em grande parte de estrangeiros, tornar-se-iam progressivamente nacionalizados dentro de quatro anos, até atingir a porcentagem de 85%. A qualquer momento, durante o prazo do contrato ou após a sua extinção, o governo teria o direito de encampar ou comprar a fábrica.

Um grupo de empresários e de técnicos brasileiros e franceses se juntou para formar uma companhia e concorrer, dando origem à sociedade anônima denominada Construções Aeronáuticas S.A.. Entre outros donos, essa empresa foi formada pelo industrial Antônio Lartigau Seabra, tornando-se Diretor-Técnico René Couzinet. Como nenhuma outra apresentou proposta, ela saiu vitoriosa. Em seguida, estudos passaram a ser realizados para definir as bases do contrato que iria regular as relações entre o governo e a concessionária. Em 6 de abril de 1940, o documento foi assinado e aprovado pelo Decreto-Lei n.º. 2.176. No entanto, a Segunda Guerra dificultou as negociações com os Estados Unidos, fazendo-os protelar indefinidamente um acordo para o fornecimento de máquinas.

Com a criação do Ministério da Aeronáutica, a nova Pasta procurou reverter a situação e dar prosseguimento ao empreendimento. Ao ser entrevistado pela imprensa, em 20 de janeiro de 1941, no primeiro dia em que assumiu as funções de ministro, Salgado Filho declarou ser uma de suas principais metas concentrar esforços para aumentar o número de aviões no Brasil e, para tal, tornava-se imprescindível acelerar a construção da Fábrica Nacional de Aviões⁹⁷¹. Por considerar uma questão prioritária,

⁹⁷¹ “O Ministério do Ar”. *Jornal A Vanguarda*, Cássia-MG, 26 de janeiro de 1941. P. 1.

pouco tempo depois, em 24 de março, o ministro da Aeronáutica partiu para Belo Horizonte e, em seguida, chegou a Lagoa Santa, onde foi inspecionar pessoalmente a situação⁹⁷². A foto abaixo mostra Salgado Filho no local das obras da fábrica de aviões, acompanhado da esposa, de membros do seu gabinete e de representantes do governo mineiro.



Fonte: Revista *A Noite Ilustrada*, Rio de Janeiro, 1º de julho de 1941. P. 14.

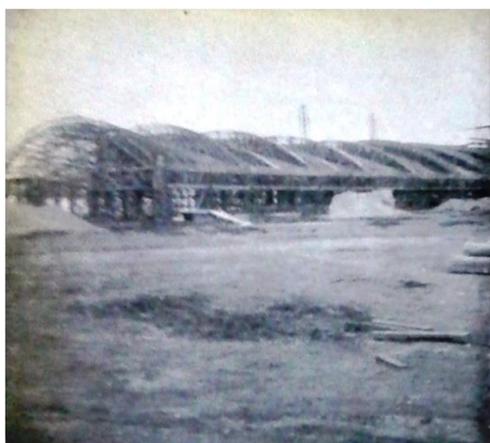
Ao retornar ao Rio de Janeiro, o ministro desenvolveu duas ações para acelerar a montagem da fábrica, oficializadas em dois decretos-leis distintos publicados em 29 de maio de 1941. O primeiro, de número 3.317, abriu, em nome da Pasta da Aeronáutica, o crédito especial de mil e setecentos contos de réis para atender às seguintes despesas com a construção da Fábrica Nacional de Aviões: instalação e funcionamento da rede hidráulica destinada ao fornecimento de água para as obras e conclusão da terraplanagem do aeródromo, além de outros serviços complementares. Já o segundo, de número 3.318, abriu, pelo mesmo ministério, o crédito especial de dois mil contos de réis para atender a uma parte da despesa com a aquisição na fábrica *North-American Aviation Inc.*, localizada na Califórnia, Estados Unidos, da aparelhagem necessária à fabricação de aviões.

Enquanto as obras e as negociações seguiam, o DIP aproveitou suas publicações para reverenciar a iniciativa. Por exemplo, o tenente-coronel Armando Ararigbóia, em artigo do livro *Os grandes problemas nacionais*, tentou explicar aos leitores o porquê de a Fábrica Nacional de Aviões ser considerada uma realização fundamental à futura

⁹⁷² “Em Lagoa Santa o ministro da Aeronáutica”. Jornal *O Triângulo*, Araguari-MG, 24 de março de 1941. P. 1.

autonomia aeronáutica do Brasil. Para ele, o empreendimento, que estava sendo erguido em Lagoa Santa, seria o primeiro em solo nacional a fabricar aviões metálicos, dotado dos mais modernos recursos técnicos e aparelhado de modo a permitir uma grande produção em série, conforme se fazia nos países mais desenvolvidos no setor, como Estados Unidos, Alemanha e Inglaterra. Além disso, projetava-se no futuro a produção de todos os tipos de aeronaves, fornecidos à Força Aérea Brasileira, aos aeroclubes e às companhias privadas de transporte⁹⁷³.

Em 1942, a revista *Esquadilha* acompanhou as construções, descrevendo o projeto arquitetônico. A fábrica possuiria três pavilhões amplos, sendo o primeiro voltado para a montagem das diversas peças do avião. Em seguida, elas seriam conduzidas ao segundo e ao terceiro, responsáveis, respectivamente, pela pintura e montagem do conjunto. Depois de pronta, os funcionários conduziriam a aeronave até o campo de pouso, por uma pista lateral. Já no caso de se tratar de um hidroavião, ele seria conduzido por uma outra pista, esta inclinada até a lagoa. Além dos pavilhões, estavam sendo construídos os edifícios necessários à execução dos diversos serviços: guarnição, central elétrica, garagem, diretoria, enfermaria, restaurante e campo de esportes⁹⁷⁴. Nas imagens abaixo, é possível observar, à esquerda, o Pavilhão de montagem de peças pronto para receber o cimento armado e, à direita, a Lagoa Santa, local em que aterrissariam os hidroaviões.



Fonte: “Fábrica Nacional de Aviões, em Lagoa Santa”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 02, maio de 1942. P. 44.

⁹⁷³ ARARIGBÓIA, Armando. “As novas asas do Brasil”. In: *Os grandes problemas nacionais*. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 231.

⁹⁷⁴ Ver: “Fábrica Nacional de Aviões, em Lagoa Santa”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 02, maio de 1942. P. 44 e 45.

Tudo parecia caminhar bem, até que a desconfiança dos Estados Unidos em relação à empresa detentora do contrato para construir, aparelhar e explorar a fábrica emperrou as negociações. Os norte-americanos passaram a suspeitar dos interesses da Construções Aeronáuticas, principalmente pelo capital estrangeiro empregado nela e por ser Diretor-Técnico o francês René Couzinet. A partir de julho de 1942, o grande responsável pela fábrica desde a sua criação foi considerado por aquele país da América do Norte *persona non grata* e teve o visto de entrada nele cancelado, por suspeita de ligações com o governo de Vichy e de colaboração franco-alemã⁹⁷⁵. Devido a isso, os Estados Unidos declararam não poderem prosseguir com os pedidos de fornecimento requisitados nem conceder prioridades a eles enquanto Couzinet permanecesse na direção da fábrica⁹⁷⁶.

Em 15 de agosto, o embaixador do Brasil em Washington, Carlos Martins Pereira e Souza, enviou notícias ao presidente da República sobre uma reunião ocorrida no dia anterior para discutir o assunto da fábrica. Os pedidos de prioridade do governo brasileiro foram rejeitados, primeiro pela situação de Couzinet e segundo porque necessitavam saber quais tipos de motores e matérias-primas seriam utilizados. Sugeriu, então, a ida àquela capital de um outro técnico que não o francês para apresentar o projeto completo do empreendimento a ser examinado⁹⁷⁷. Em 30 de novembro de 1942, o major-aviador Miguel Lampert teve uma conversa oficial com Walmsley, do *State Department*, para discutirem a presença do engenheiro Couzinet na direção da fábrica. O representante norte-americano explicou que havia indícios de que as usinas de propriedade daquele francês ou as que ele tinha interesse em adquirir no seu país de origem estariam trabalhando para os nazistas. Sendo assim, os Estados Unidos consideravam melhor afastá-lo de suas funções, ainda que temporariamente, durante a guerra, sendo essa uma recomendação e não uma exigência⁹⁷⁸.

Getúlio Vargas e os dirigentes do Ministério da Aeronáutica consideraram descabidas as denúncias contra Couzinet, o qual obteve o apoio também de muitos dos

⁹⁷⁵ Durante a Segunda Guerra, a Alemanha invadiu a França em maio de 1940. O governo francês assinou um armistício com os nazistas, em 22 de junho. Por esse acordo, a França foi dividida em várias zonas, sendo duas principais: uma ocupada pela Alemanha e a outra não ocupada, com capital na cidade de Vichy, governada pelo marechal francês Pétain. Apesar de livre da presença direta dos nazistas, o governo de Vichy colaborou com eles, servindo aos interesses alemães e opondo-se às Forças Livres Francesas.

⁹⁷⁶ Informações presentes em carta que José Sabóia Viriato de Medeiros enviou a Salgado Filho, em 20 de agosto de 1942. Ver: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 67, pasta 3, doc. 7. Arquivo Nacional.

⁹⁷⁷ Ver: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 67, pasta 3, doc. 6. Arquivo Nacional.

⁹⁷⁸ Ver: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 67, pasta 3, doc. 12. Arquivo Nacional.

envolvidos na construção da fábrica. No entanto, mesmo que ele estivesse eximido de qualquer culpa, o governo percebeu que a sua continuidade à frente do empreendimento reduziria drasticamente as chances de o Brasil receber o maquinário e poder concluir o quanto antes a fábrica. Para piorar a situação, além da pressão externa, a imprensa nacional passou a repercutir a questão, tendo, por exemplo, os periódicos da capital da República *O Jornal* e *Diário da Noite* apontado o Diretor-Técnico como um elemento perigoso para a defesa nacional⁹⁷⁹.

Apesar da importância de Couzinet para o empreendimento, o governo brasileiro resolveu ceder. Portanto, no início de setembro, Salgado Filho manifestou a Lartigau Seabra e Alberto Woods Soares, diretores da Construções Aeronáuticas, o desejo de que fossem transferidas a brasileiros as ações da referida sociedade pertencentes a acionistas estrangeiros, de modo a evitar a encampação da Fábrica Nacional de Aviação pelo governo, solução à qual ele mesmo não era favorável⁹⁸⁰. Em sua defesa, René Couzinet explicou ao ministro da Aeronáutica o motivo para haver na empresa capital externo: a necessidade de mobilização de maior volume financeiro devido à execução dos compromissos assumidos junto ao governo, não tendo sido possível reunir quantia suficiente nos meios nacionais. Acrescentou ainda que se era da vontade do país, não haveria obstáculos para que as ações pertencentes aos acionistas estrangeiros fossem transferidas a brasileiros⁹⁸¹.

Todos esses problemas fizeram com que o projeto ficasse estagnado. Para não retardá-lo ainda mais, o governo se esmerou em encontrar algum grupo de capital nacional que pudesse comprar a empresa, acabando definitivamente com as desconfianças norte-americanas. Após sondagens, convidou-se a Companhia Aeronáutica Paulista, pertencente ao Grupo Pignatari. O proprietário, Francisco Pignatari, aceitou o desafio e adquiriu em 10 de dezembro de 1942 a maioria das ações da empresa Construções Aeronáuticas, quando René Couzinet e os outros acionistas estrangeiros assinaram a transferência de todas as ações que detinham⁹⁸². Em janeiro de 1943, os novos proprietários fizeram uma assembleia, a qual elegeu a nova diretoria,

⁹⁷⁹ Informações presentes em carta que os donos da Construções Aeronáuticas enviaram a Salgado Filho, em 20 de agosto de 1942, com a intenção de defenderem Couzinet. Ver: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 67, pasta 3, doc. 9. Arquivo Nacional.

⁹⁸⁰ Ver: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 67, pasta 3, doc. 10. Arquivo Nacional.

⁹⁸¹ Ver: carta enviada por René Couzinet a Salgado Filho, em 11 de setembro de 1942. Fundo Salgado Filho, R0, caixa 67, pasta 3, doc. 10. Arquivo Nacional.

⁹⁸² Ver: carta enviada por René Couzinet a Salgado Filho, em 10 de dezembro de 1942. Fundo Salgado Filho, R0, caixa 6, pasta 7, doc. 2. Arquivo Nacional.

que assumiu os negócios da companhia. A primeira medida tomada foi o afastamento de René Couzinet, de todos os técnicos que ele havia trazido da Europa e dos ex-diretores⁹⁸³. No início de 1943, as obras de construção civil foram concluídas, e em abril técnicos militares norte-americanos visitaram a fábrica de Lagoa Santa, acompanhados pelo major-aviador Faria de Lima, membro do gabinete de Salgado Filho⁹⁸⁴.

Apesar da venda da Construções Aeronáuticas e da mudança de diretoria, as dificuldades de negociação e liberação do equipamento de produção pelo governo norte-americano continuaram, protelando o início da produção. Insatisfeito com a morosidade do empreendimento, Getúlio Vargas, em 14 de junho de 1943, enviou um telegrama ao embaixador brasileiro em Washington, recomendando a este “insistir pelo fornecimento de matéria-prima para a fábrica de Lagoa Santa, bem como as máquinas indispensáveis para sua completa instalação”⁹⁸⁵. Além disso, o presidente da República, ao saber das pretensões de Antônio Guedes Muniz, chefe da Comissão Construtora da Fábrica Nacional de Motores, de também produzir aviões nesse outro empreendimento do governo, mandou Salgado Filho despachar a seguinte ordem, em 18 de junho de 1943: “A fábrica de aviões de Lagoa Santa deve ter prioridade sobre qualquer outra que se pretenda organizar”⁹⁸⁶. Afinal, “não interessa ao Governo brasileiro assumir compromissos de ordem financeira para construção de outras fábricas de aviões, sem que aquela esteja construída e em pleno funcionamento”⁹⁸⁷.

Um documento presente no Fundo Salgado Filho indica que, em 26 de agosto de 1943, o projeto do fornecimento da tecnologia para a construção de aviões foi finalmente aprovado pelo governo norte-americano, muito provavelmente por intermédio da lei denominada *Lend Lease Act*, a qual permitia a concessão de financiamentos dos Estados Unidos para o fortalecimento da economia de guerra de países considerados aliados e estratégicos aos interesses de proteção do continente americano⁹⁸⁸. Mesmo fechado o acordo, a nova administração da Construções Aeronáuticas teve que tomar ainda muitas providências indispensáveis ao funcionamento da fábrica, que não haviam sido empregadas pela direção anterior:

⁹⁸³ Ver: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 67, pasta 3, doc. 17. Arquivo Nacional.

⁹⁸⁴ Ver: “Técnicos norte-americanos visitam a fábrica de aviões de Lagoa Santa”. *Jornal A Notícia*, Joinville-SC, quarta-feira, 21 de abril de 1943. P. 4.

⁹⁸⁵ Ver: Arquivo Getúlio Vargas, GV c 1943.06.14, microfilme rolo 7 fot. 0755 a 0756. FGV/CPDOC.

⁹⁸⁶ Fundo Salgado Filho, R0, caixa 72, pasta 5, doc. 4. Arquivo Nacional.

⁹⁸⁷ Idem.

⁹⁸⁸ Ver: carta enviada pelo major-aviador José Vicente de Faria Lima ao chefe de gabinete do Ministério da Aeronáutica, em 26 de agosto de 1943. Fundo Salgado Filho, R0, caixa 65, pasta 1, doc. 17. Arquivo Nacional.

formação de pessoal; construção da vila operária; instalação da rede de abastecimentos e de tratamento de água, bem como da rede de esgoto; e construção da escola para a formação de operários⁹⁸⁹. As inúmeras dificuldades fizeram com que os primeiros aviões ficassem prontos apenas em 1946.

4.3.2.2 – Fábrica Nacional de Motores (FNM), na Baixada Fluminense

Seja por iniciativa particular, pública ou mista, correspondendo, respectivamente, à Fábrica Brasileira de Aviões, às fábricas de aeronaves do Exército e da Marinha e à Fábrica de Lagoa Santa, a jovem indústria aeronáutica do Brasil seguia as diretrizes traçadas após a Revolução de 1930 e intensificadas pelo Estado Novo de tornar o país menos dependente economicamente de outras nações. No entanto, apesar de todo esse incentivo governamental ao setor aéreo, o problema ainda não estaria completamente solucionado sem o país dominar as técnicas de construção de motores. Afinal, um avião somente poderia ser considerado de fabricação nacional se o conjunto das peças que o constituísse, inclusive os componentes de tração e propulsão, também o fosse. Dessa forma, o presidente Vargas, principalmente a partir de 1940, ano inicial do período de auge do desenvolvimento de uma mentalidade aeronáutica, passou a empregar esforços no sentido de tornar o país autônomo na produção de todos os aparatos necessários ao completo funcionamento das máquinas aéreas.

Em 26 de outubro de 1938, o ministro da Viação e Obras Públicas, general João Mendonça Lima, baixou a Portaria n° 514, na qual designou os engenheiros de aviação militar Antônio Guedes Muniz e Jussaro Fausto de Souza, bem como o engenheiro civil Adroaldo Junqueira Alves, para estudarem a possibilidade do estabelecimento de uma fábrica de motores de avião no país. Embora o trabalho dessa comissão tenha sido bem recebido pelo governo⁹⁹⁰, a primeira ação mais concreta nesse sentido somente foi tomada alguns meses após o chefe de Estado assinar o Decreto-Lei n°. 2.012, de 10 de fevereiro de 1940. Essa determinação legal abriu o crédito especial de seiscentos mil contos de réis destinados a custear a execução do “Plano Especial de Obras Públicas e

⁹⁸⁹ Ver: carta enviada pelo tenente-coronel-aviador Jussaro Fausto de Souza a Salgado Filho, em 22 de outubro de 1942. Fundo Salgado Filho, R0, caixa 67, pasta 3, doc. 11. Arquivo Nacional.

⁹⁹⁰ Ver: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. *História geral da aeronáutica brasileira*. Vol. 2 (De 1921 às vésperas da criação do ministério da aeronáutica). Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Itatiaia, 1990. P. 589.

Aparelhamento da Defesa Nacional”, cujo valor seria distribuído entre os vários ministérios, tendo o da Fazenda recebido a maior quantia, de duzentos e setenta mil.

Conforme divulgado com entusiasmo pela revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, o presidente autorizou, por meio do Decreto-Lei nº. 2.459, de 31 de julho, a utilização de cinco mil e quinhentos contos de réis do montante recebido pela Pasta da Fazenda para atender a todas as despesas que se fizessem necessárias à instalação no país de uma fábrica para construção de motores de avião. Dessa forma, a medida, somada à da produção em série de aeronaves em Lagoa Santa, completaria a obra governamental da garantia vital do domínio dos ares, necessária, em tempos de guerra, para assegurar a independência e o progresso de uma nação que se pretendia moderna⁹⁹¹.

Antes mesmo da publicação desse decreto-lei, Vargas já havia aproveitado o dia 10 de julho para anunciar publicamente a decisão de montar no Brasil motores compatíveis com os mais recentes aparelhos de guerra. Nessa data, na qual a Escola de Aeronáutica do Exército festejava seu 21º aniversário de fundação, o chefe de Estado, acompanhado dos ministros da Guerra, Eurico Gaspar Dutra, e Viação e Obras Públicas, visitou aquela unidade militar para acompanhar as celebrações. Em seguida, o presidente, na companhia do comandante da Escola, tenente-coronel Armando Ararigbóia, percorreu todas as dependências da instituição, inaugurando um alojamento, a praça de esportes e o gabinete de Física e Química⁹⁹². Em determinado momento, Getúlio discursou de improviso, revelando o grande presente que sua administração concederia àqueles militares:

O Brasil terá em breve uma fábrica de motores de aeroplano. A nossa quinta arma emancipar-se-á totalmente do material estrangeiro, por isso que as células dos aparelhos fabricados em Lagoa Santa serão equipadas com poderosas máquinas de todos os tipos, até os de 1500 H. P., fabricadas com aço brasileiro, por técnicos brasileiros e em oficinas do Brasil⁹⁹³.

⁹⁹¹ Ver: “O Brasil e a aviação”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano I, nº. 7, 31 de julho. Rio de Janeiro: DIP, 1940. P. 24 e 25. Essa realização foi considerada tão estratégica pelo Departamento de Imprensa e Propaganda que a edição seguinte daquele periódico voltou a divulgá-la. Ver: “Aviação nacional”. Revista *O Brasil de Hoje, de ontem e de amanhã*, ano I, nº. 8, 31 de agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1940. P. 4 e 5.

⁹⁹² Ver: “Visita do Sr. Getúlio Vargas à Escola de Aeronáutica do Exército”. Jornal *O Dia*, Curitiba, quinta-feira, 11 de julho de 1940. P. 3; e “Dentro em breve o Brasil fabricará motores em linha de 1.500 H. P. para seus aviões”. Jornal *Diário de Notícias*, Porto Alegre, quinta-feira, 11 de julho de 1940. P. 5.

⁹⁹³ Ver: “Asas do Brasil”. Jornal *O Estado de Mato Grosso*, Cuiabá, terça-feira, 15 de outubro de 1940. P. 4.

Dando prosseguimento à iniciativa, em 29 de agosto de 1940, o ministro da Viação e Obras Públicas, pela Portaria n.º. 449, designou o então coronel engenheiro Antônio Guedes Muniz para organizar o projeto definitivo da Fábrica Nacional de Motores e tratar da instalação dela⁹⁹⁴. Segundo Ernani do Amaral Peixoto, interventor do Rio de Janeiro de 1937 a 1945, Vargas era favorável à montagem do novo empreendimento em Belo Horizonte, como compensação aos mineiros por não terem sido escolhidos para sediar a fábrica de aço, levada a Volta Redonda. No entanto, Muniz, por questões técnicas, aconselhou a construção em um local ao nível do mar, como a Baixada Fluminense, porque se fosse construída a mil metros de altura, cada motor sairia 15 ou 20% mais caro, devido ao tubo de prova, que encareceria muito o produto. Dessa forma, o coronel escolheu erguer a fábrica em Xerém, distrito do município de Duque de Caxias, localizado no estado do Rio de Janeiro⁹⁹⁵.

Em 17 de janeiro de 1941, conforme registrado em seu diário, o presidente, enquanto despachava no gabinete com o ministro da Viação, recebeu o coronel Muniz, definindo na ocasião os últimos detalhes da viagem deste aos Estados Unidos para tentar negociar a aquisição do maquinário e da patente de um motor necessários à concretização do projeto brasileiro⁹⁹⁶. Com a criação do Ministério da Aeronáutica três dias depois e a transferência para ele de todos os setores ligados à aviação até então submetidos à Pasta da Viação, seria natural a entrega também da FNM. No entanto, Salgado Filho, para evitar mais demora na obtenção dos materiais essenciais à construção da fábrica, concordou em deixá-la provisoriamente com o ministério que a havia começado. Assim, sem uma burocracia desnecessária, a FNM contaria com os serviços iniciais da Viação, inclusive o de preparação do terreno e, posteriormente, a Aeronáutica receberia uma organização pronta para funcionar⁹⁹⁷. Apesar disso, Salgado Filho acompanhou de perto a situação da nova fábrica, atuando diretamente a favor dela, conforme a documentação sobre o assunto em seu arquivo privado demonstra.

Nos meses que se seguiram, o coronel Muniz, já devidamente acomodado em Nova York, passou a enviar cartas às principais figuras públicas diretamente envolvidas

⁹⁹⁴ Ver: Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIX, fot. 802/4. FGV/CPDOC.

⁹⁹⁵ Ver: PEIXOTO, Ernani do Amaral. *Ernani do Amaral Peixoto (depoimento, 1977-84)*. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC-História Oral, 1985. P. 339. dat.

⁹⁹⁶ Ver: VARGAS, Getúlio. *Diário*. Volume II (1937-1942). São Paulo: Siciliano; Rio de Janeiro: FGV, 1995. P. 370 e 371.

⁹⁹⁷ Ver a carta enviada em 19 de fevereiro de 1941 a Salgado Filho pelo coronel Antônio Guedes Muniz. Fundo Salgado Filho, R0, caixa 72, pasta 4, doc. 1. Arquivo Nacional.

no empreendimento, para atualizá-las dos resultados das negociações então em andamento, como João Mendonça Lima, Ernani do Amaral Peixoto e Salgado Filho. Em resumo, o conteúdo das missivas não trazia notícias promissoras, principalmente no fornecimento de máquinas. Apesar de o projeto brasileiro ter sido apreciado pelos engenheiros da empresa Wright e pelo governo dos Estados Unidos, o Brasil havia perdido muito tempo decidindo a organização da fábrica e, naquele momento, por causa da guerra, estava encontrando dificuldades que não existiam dois anos antes, quando foi concluído o anteprojeto. De fato, o conflito em andamento na Europa e a tensa situação dos norte-americanos, que se preparavam para uma possível beligerância, acabaram retardando as negociações. Esses fatores mostraram-se obstáculos significativos, desfavoráveis às intenções brasileiras, já que toda a produção dos Estados Unidos estava reservada prioritariamente à Inglaterra e à sua própria proteção⁹⁹⁸.

Ainda que um acordo estrangeiro não tenha sido concretizado, o presidente seguiu com o projeto, abrindo, pelo Decreto-Lei n.º. 3.411, de 10 de julho de 1941, o crédito especial de 14 mil contos de réis para dar prosseguimento à construção e à instalação da fábrica, sendo uma parte para contratação de pessoal e a outra para obras, desapropriações e aquisição de imóveis. Enquanto o empreendimento era desenvolvido, apesar do retardamento de um acordo externo, uma notícia vinda de Curitiba e divulgada no final de março de 1942 surpreendeu positivamente todos, sendo utilizada com bastante interesse pelos órgãos de propaganda do Estado Novo. A informação da construção bem-sucedida de dois motores cem por cento brasileiros, na antiga oficina de viaturas do Exército, da capital do Paraná, serviu para demonstrar a capacidade real da nação de se tornar autônoma na produção de um dos componentes mais importantes do avião. O feito rapidamente foi tratado pelo governo e pela imprensa como uma grande realização cívica, principalmente por seu ineditismo, conforme destacado em vários jornais do Rio de Janeiro: “aviões feitos no Brasil, mas com motores vindos do estrangeiro, temo-los, e muitos. Mas aviões totalmente fabricados em nosso país... aí é que estava o busílis⁹⁹⁹. Pois não está mais”¹⁰⁰⁰.

⁹⁹⁸ Ver as seguintes missivas enviadas de Nova York por Antônio Guedes Muniz: carta remetida a Salgado Filho, em 19 de fevereiro de 1941. Fundo Salgado Filho, R0, caixa 72, pasta 4, doc. 1. Arquivo Nacional; Carta remetida a João Mendonça Lima, em 12 de julho de 1941. Arquivo Getúlio Vargas, GV c 1941.07.12/2, microfilme rolo 6 fot. 0894 a 0895. FGV/CPDOC; e Cartas remetidas a Ernani do Amaral Peixoto, em 27 de junho de 1941, 14 de julho de 1941 e 5 de setembro de 1941. Arquivo Ernani do Amaral Peixoto, EAP int 1941.06.27. FGV/CPDOC.

⁹⁹⁹ A palavra busílis significa o ponto difícil na resolução de algo.

¹⁰⁰⁰ Ver: “Motores nossos”. *Jornal A Cruz*, Rio de Janeiro, domingo, 12 de abril de 1942. P. 6.

O *Diário da Tarde* publicou, em 24 de março de 1942, uma longa reportagem a respeito do assunto, descrevendo aos leitores as impressões dos jornalistas do periódico sobre a visita que fizeram àquela unidade do Exército no dia anterior, para acompanhar as experiências preliminares às quais foram submetidos os dois primeiros motores de aviões desenvolvidos no Brasil. Os experimentos mostraram-se bem-sucedidos, e a equipe do jornal foi convidada pelo diretor-geral da Fábrica de Curitiba, o engenheiro de armamento tenente-coronel João Pessoa Cavalcante, para conhecer a oficina e os principais responsáveis por essa realização considerada tão notável e exitosa: engenheiros e operários daquele estabelecimento industrial, pertencente ao Ministério da Guerra. O diretor esclareceu que o local, situado na Avenida Iguaçu, inicialmente exercia a função de construir viaturas e que, com a sua administração, essa tarefa foi confiada à indústria civil, passando a fábrica a produzir apenas componentes bélicos voltados às forças armadas, mais complexos e importantes para a defesa nacional¹⁰⁰¹.

Em seguida, os repórteres do *Diário da Tarde* aproximaram-se dos motores, que ganharam o nome de “Brasil”. Eles foram idealizados e finalizados em três meses de trabalho, por treze operários, sob a principal orientação do tenente Dario Pessoa, engenheiro mecânico metalurgista, filho do coronel João Pessoa Cavalcante. As máquinas foram projetadas tendo por modelo um tipo norte-americano, possuíam a força de 70 H. P., com 1100 rotações por minuto, de 4 cilindros, chegavam à velocidade de 120 Km/h e consumiam 16 litros de gasolina por hora. Portanto, ideais para serem instaladas em um avião defensivo do Brasil. Concluindo a matéria, o periódico informou a respeito do custo dos motores e da possibilidade de industrializá-los. Segundo os dados fornecidos pelo diretor, o valor de cada um deles representava um quinto do preço pago pelos motores importados dos Estados Unidos. Sendo assim, o propósito do coronel João Pessoa Cavalcante era o de despertar o interesse do governo na construção de uma série de cem unidades, que ficaria pronta dentro de um ano ao custo de seiscentos contos de réis¹⁰⁰².

Antes de qualquer produção, além dos experimentos já promovidos em terra, os técnicos do Exército precisavam fazer testes no ar. Instalado em um avião conduzido pelo tenente Dario Pessoa, o motor “Brasil” sobrevoou Curitiba em 3 de abril de 1942, por três horas. Os pilotos do 5º Grupo da Base Aérea também realizaram provas com o

¹⁰⁰¹ Ver: “Os primeiros motores para aviões construídos no Brasil”. Jornal *Diário da Tarde*, Curitiba, terça-feira, 24 de março de 1942. P. 7.

¹⁰⁰² Idem.

aparelho, sendo unânimes em afirmar a perfeição do seu funcionamento, mesmo com manobras que exigiam o máximo do equipamento¹⁰⁰³. O que mais chamou positivamente atenção da imprensa foi o fato de todas as peças empregadas nos motores terem sido feitas no país, com material fundido em Curitiba, desde o carburador às mais minúsculas, como diversas têmporas de aço, preparadas na própria fábrica militar. Além disso, tão extraordinária quanto essa informação era a de que quase todos os componentes dos aviões utilizados para os testes provinham igualmente de produção nacional, sendo, por exemplo, a hélice de fabricação do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo¹⁰⁰⁴.

No dia 6 de abril de 1942, o tenente-coronel João Pessoa Cavalcante fez os últimos experimentos com a máquina nacional. Na ocasião, o avião sobrevoou novamente por longo tempo Curitiba, pela manhã e à tarde, apresentando em todas as acrobacias efetuadas um funcionamento considerado perfeito, inalterável, tanto que os técnicos que projetaram o motor “Brasil” deram por encerrada a fase de estudos e testes¹⁰⁰⁵. O jornal *Diário da Tarde*, procurando conceder maior visibilidade e consagração ao trabalho desenvolvido na oficina do Exército, resolveu patrocinar a ida dos motores ao Rio de Janeiro. Para isso, eles seriam instalados em aparelhos do Aeroclub de Curitiba e incorporados ao programa oficial dos festejos natalícios de Getúlio Vargas. Obtendo o consentimento do governo federal, ficou decidido que uma esquadrilha conduzida por pilotos e mecânicos paranaenses sairia de Curitiba e chegaria à capital da República exatamente em 19 de abril, data de aniversário do chefe de Estado¹⁰⁰⁶.

Dentre os vários aviões que formaram a revoada em homenagem ao presidente, os dois que carregavam os motores nacionais, e portanto centrais na cerimônia, chamavam-se “Brigadeiro Eduardo Gomes” e “General Sílio Portella” e foram pilotados, respectivamente, pelo tenente do Exército Dario Pessoa e pelo aviador civil Azib Surugi¹⁰⁰⁷. No dia marcado, tanto o aeroporto da partida, o de Bacacheri, quanto o

¹⁰⁰³ Ver: “Um motor para avião, fabricado em Curitiba”. *Jornal Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, domingo, 5 de abril de 1942. P. 5.

¹⁰⁰⁴ Ver: “Motores ‘Brasil’”. *Jornal Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 2 de abril de 1942. P. 3.

¹⁰⁰⁵ “O motor ‘Brasil’, irá ao Rio, no dia 19, data do aniversário do Chefe da Nação”. *Jornal Diário da Tarde*, Curitiba, terça-feira, 7 de abril de 1942. P. 1.

¹⁰⁰⁶ Ver: “Voarão para o Rio equipados com motores brasileiros”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 16 de abril de 1942. P. 5; e “Os primeiros motores para aviões construídos no Brasil”. *Jornal Diário da Tarde*, Curitiba, terça-feira, 24 de março de 1942. P. 7.

¹⁰⁰⁷ Ver: “Curitiba-Rio”. *Revista Esquadrilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 03, junho de 1942. P. 24 e 25.

da chegada, Santos Dumont, ficaram bem movimentados de autoridades civis e militares e do público em geral¹⁰⁰⁸. Os aparelhos trouxeram mensagens de saudações e de felicitações ao presidente, da direção e do operariado da fábrica de Curitiba, do aeroclube daquela cidade e, de um modo geral, do povo do Paraná, contando com centenas de assinaturas de membros do governo, representantes de centros culturais, sociedades beneficentes, operários e sindicatos¹⁰⁰⁹.

As fotos abaixo retratam os aviões logo após aterrissarem no aeroporto Santos Dumont. Na fotografia da esquerda, aparece, em primeiro plano, a aeronave “General Sílio Portella” e ao fundo a “Brigadeiro Eduardo Gomes”, observadas curiosamente por populares. Já a imagem da direita apresenta um close do motor, no qual foi estampada a bandeira do Brasil, destacando a sua procedência genuinamente nacional¹⁰¹⁰.



Fonte: “Curitiba-Rio”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 03, junho de 1942. P. 24 e 25.

O DIP, em artigo do periódico *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, avaliou haver motivos de sobra para comemorar, levantando alguns argumentos que mostravam a importância da criação desses dois motores no contexto em que o Brasil, dentro de suas possibilidades, procurava integrar-se à competição universal em torno do domínio do ar. O primeiro aspecto destacado foi o fato de o país, com tal iniciativa, poder ser

¹⁰⁰⁸ Ver: “Curitiba continua a ser a Meca do Civismo”. *Jornal Correio do Paraná*, Curitiba, 20 de abril de 1942. P. 6.

¹⁰⁰⁹ Ver: “Voarão para o Rio equipados com motores brasileiros”. *Jornal Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, quinta-feira, 16 de abril de 1942. P. 5.

¹⁰¹⁰ Além do público em geral que aguardou pela chegada das aeronaves no aeroporto do Rio de Janeiro, esteve presente também no local uma equipe da Divisão de Cinema e Teatro do Departamento de Imprensa e Propaganda, interessada em filmar imagens do evento a serem utilizadas em uma das partes do Cine jornal Brasileiro número 122, de 1942, cujo título ganhou a seguinte denominação: “UMA VITÓRIA DA TÉCNICA NACIONAL – Rio: Chegam dois aviões com motores fabricados no Brasil”. Ver: GALVÃO, M. R. (Coord.). *Cine Jornal Brasileiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1938-1946*. São Paulo: Fundação Cinemateca Brasileira, 1982. P. 26.

considerado a terceira nação do continente americano a produzir motores de avião, atrás apenas dos Estados Unidos e do Canadá, colocando-se, portanto, como pioneiro da América do Sul. O segundo indicava a autonomia e a independência da produção brasileira, uma vez que nos dois aviões montados com o motor “Brasil”, que fizeram a travessia de Curitiba ao Rio de Janeiro, apenas os magnetos – geradores elétricos – eram de procedência estrangeira, importados dos Estados Unidos¹⁰¹¹.

O terceiro argumento revelava a capacidade criativa do povo, porque os técnicos da fábrica do Exército não teriam apenas reproduzido o tipo de um motor já consagrado, mas o aperfeiçoado, com a vantagem de economizar vinte e cinco por cento de combustível e de custar setenta por cento mais barato do que os similares obtidos no exterior. Por fim, o último aspecto destacado pela publicação do DIP impactava o brio dos brasileiros, já que os técnicos da guarnição federal de Curitiba, ao se imbuírem da tarefa patriótica de comprovar que o Brasil podia, com operários e recursos próprios, produzir motores de avião altamente qualificados, mesmo em uma fábrica não apropriada para tal, revelavam uma amostra da “capacidade da nossa gente” e da confiança em depositar nela os destinos do país¹⁰¹².

Com a reunião desse conjunto de fatores, o órgão máximo de propaganda do Estado Novo queria comprovar a eficiência técnica alcançada, capaz de permitir ao país dar um longo passo em direção à grande meta de tornar-se uma potência aérea mundial. Outra matéria repercutindo o feito de Curitiba, intitulada “O motor ‘Brasil’”, e inserida tanto em *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã* quanto em *Dos jornais*, conseguiu resumir bem o caminho traçado pelo governo para atingir o seu propósito:

Nós brasileiros, filhos da Terra de Santos Dumont, já não queremos somente apreender e adaptar o que de perfeito se faça lá fora em matéria de aviação; empenhamo-nos vivamente em fazer algo nosso, do bom e do melhor. E o sucesso está coroando merecidamente esse belo desejo de criar e de vencer¹⁰¹³.

Esse acontecimento, ao revelar que o Brasil possuía recurso e valor técnico para resolver o problema da autonomia na produção dos componentes do avião, serviu para fortalecer nos membros do regime político então vigente a necessidade de terminar o quanto antes as obras na Fábrica Nacional de Motores. Justamente em março de 1942 a

¹⁰¹¹ Ver: “Motores de avião fabricados no Brasil”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano III, n.º. 28, 30 de abril. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 11 e 12.

¹⁰¹² Idem.

¹⁰¹³ Ver: “O motor ‘Brasil’”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano III, n.º. 27, 31 de março. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 21; e “O motor ‘Brasil’”. Revista *Dos Jornais*, ano II, n. 17, outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 38. O artigo completo está situado nas páginas 37 e 38.

conjuntura externa passou a ser favorável ao projeto brasileiro, já que nesse mês houve uma ampliação da lei denominada *Lend Lease Act*, promulgada nos Estados Unidos exatamente havia um ano, a qual permitia a concessão de financiamentos aos países aliados para o fortalecimento da economia de guerra deles. Os norte-americanos, desejosos de contarem com uma participação mais efetiva do Brasil na proteção do continente, aceitaram estender esse programa à FNM, que passou a beneficiar-se desse esforço.

Como consequência do acordo, o Brasil recebeu um crédito de 200 milhões de dólares, sendo metade para o Exército e a outra parte dividida igualmente entre a Marinha e a Aeronáutica. Dos 50 milhões disponíveis à Pasta de Salgado Filho, o presidente da República autorizou em 1942 que 1 milhão e 900 mil fossem empregados na aquisição das peças e máquinas necessárias à FNM¹⁰¹⁴. Dessa forma, diferentemente do que havia acontecido em 1941, Antônio Guedes Muniz, de volta aos Estados Unidos, como chefe da Comissão Construtora da Fábrica Nacional de Motores, conseguiu requisitar o maquinário diretamente ao governo norte-americano, tendo recebido prioridade para o embarque do material elétrico e do ar-condicionado necessários ao empreendimento. Em carta endereçada a Ernani do Amaral Peixoto, em 12 de julho de 1942, Muniz apresentou a novidade: “Nossa Fábrica, podemos considerá-la hoje como totalmente vitoriosa aqui”¹⁰¹⁵.

Para o prosseguimento da instalação da FNM, o presidente da República, pelo Decreto-Lei n.º. 4.605, de 21 de agosto de 1942, abriu mais um crédito especial de trinta mil setecentos e sessenta e três contos e duzentos mil réis. Já de volta, Muniz se dedicou a iniciar as obras, até então limitadas à limpeza do terreno e aos primeiros trabalhos de estaqueamento e preparação do acampamento operário. Portanto, apenas em outubro de 1942 teve início especificamente a construção¹⁰¹⁶. A empresa foi montada sob o regime de economia mista, no qual o governo federal tinha 51% das ações e o controle da companhia. Para facilitar a aquisição do equipamento necessário e o melhor enquadramento da FNM na *Lend Lease Act*, o Decreto-Lei n.º. 5.215, de 21 de janeiro de 1943, tornou a fábrica e sua comissão construtora de caráter essencialmente militar, dada a função estratégica de equipar as forças armadas. Desse modo, aos funcionários

¹⁰¹⁴ Ver: Carta do major-aviador Miguel Lampert a Salgado Filho, de 15 de fevereiro de 1944. Fundo Salgado Filho, R0, caixa 72, pasta 5, doc. 23. Arquivo Nacional.

¹⁰¹⁵ Arquivo Ernani do Amaral Peixoto, EAP int 1941.06.27. FGV/CPDOC.

¹⁰¹⁶ Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIX, fot. 803/3. FGV/CPDOC.

eram aplicados os dispositivos do Decreto-Lei n.º. 4.937, de 9 de novembro de 1942, sendo considerado qualquer operário, por faltas sem justificativa, um desertor. Segundo Ivan Maia de Vasconcelos, que trabalhou na fábrica nesse período, ela funcionava como um colégio militar: os solteiros, após o expediente, tinham que ficar hospedados em dependências da própria fábrica, saindo apenas no final de semana¹⁰¹⁷.

Durante a guerra, a FNM fechou contrato com duas empresas norte-americanas para a aquisição dos direitos de produção e o fornecimento da tecnologia dos motores. A primeira, em 1942, foi a Wright Aircraft Engines. Com ela, o Brasil produziu uma série experimental de 50 unidades do motor “Wright”, de 450HP, utilizado em aviões de caça e treinamento. Esse modelo, apesar de mais antigo e já considerado obsoleto pelos norte-americanos, era o mais difundido no Brasil, utilizado em aviões do Correio Aéreo Nacional¹⁰¹⁸. A segunda foi a Fairchild Engine and Airplane Corporation. Ela forneceu o motor Ranger, equipamento moderno para os aviões Fairchild, utilizados no Brasil para a instrução primária de pilotos, na Escola de Aeronáutica e nos Centros de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica. Como o Ministério da Aeronáutica já possuía nesse ano cerca de 150 desses aviões e estava construindo na Fábrica do Galeão, conforme licença adquirida em 1942, a primeira série de 120, a iniciativa procurava padronizar e complementar os esforços¹⁰¹⁹.

Dessa forma, a Fábrica da Baixada Fluminense produziria os motores para fazer voarem os aviões construídos na fábrica do Galeão, considerados por Salgado Filho essenciais ao esforço de guerra, por serem empregados para incentivar a formação dos pilotos nacionais, sem os quais não poderiam levantar voo as aeronaves militares¹⁰²⁰. O contrato de licença dos motores Ranger, com duração de 6 anos, foi assinado em 1943 pela Comissão de Compras do Ministério da Aeronáutica nos Estados Unidos¹⁰²¹. Ao longo de 1943 e 1944, começaram a chegar ao país a maquinaria e as matérias-primas necessárias à fabricação, que acabou iniciada apenas no segundo semestre de 1944,

¹⁰¹⁷ VASCONCELOS, Ivan Maia de. *Ivan Maia de Vasconcelos (depoimento, 1988/1989)*. Rio de Janeiro: CPDOC/PETROBRÁS, 1990. P. 12. dat.

¹⁰¹⁸ Ver: SILVA, Edmundo de Macedo Soares e. *Um construtor do nosso tempo: depoimento ao CPDOC*. Rio de Janeiro: Fundação CSN, 1998. P. 117; e Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – DHBB, CPDOC-FGV, verbete FÁBRICA NACIONAL DE MOTORES (FNM).

¹⁰¹⁹ Ver: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 72, pasta 5, doc. 4; e caixa 4, pacote 9. Arquivo Nacional.

¹⁰²⁰ Ver: Ofício sobre a Fábrica Nacional de Motores de 16 de março de 1944, enviado pelo brigadeiro do ar Antônio Guedes Muniz ao ministro da Viação e Obras Públicas. P. 2. Fundo Salgado Filho, R0, caixa 66, pasta 2, doc. 16. Arquivo Nacional.

¹⁰²¹ Ofício datado de 26 de agosto de 1943 do tenente-coronel Dulcídio Cardoso, chefe do Gabinete do Ministério da Aeronáutica, a Antônio Guedes Muniz. Fundo Salgado Filho, R0, caixa 73, doc. 23. Arquivo Nacional.

quando os primeiros motores finalmente ficaram prontos¹⁰²². As duas fotos abaixo demonstram alguns aspectos das instalações da FNM.



Fonte: Arquivo Gustavo Capanema, GC foto 642/2 e 642/3. FGV/CPDOC.

O fim da guerra, em 1945, provocou o desinteresse dos Estados Unidos em continuar investindo na indústria de motores brasileira, o que ocasionou, conseqüentemente, a redução das verbas, gerando uma grave crise financeira na empresa. Além disso, em pouco tempo, o principal produto da fábrica, o motor “Wright”, foi considerado obsoleto, após o surgimento dos motores de propulsão a jato. Devido a isso, em 1946, a FNM encerrou definitivamente a produção de motores e passou a fabricar tratores agrícolas e caminhões¹⁰²³. Com essa medida, chegava ao fim o projeto desenvolvido no governo Vargas de tornar o país autônomo no setor aéreo, no qual a produção própria de motores de aviões estimularia a construção de centenas de aeronaves de guerra, a ampliação do número de cadetes na Escola de Aeronáutica e a formação de milhares de pilotos. O desmonte definitivo do projeto original se deu em 13 de janeiro de 1967, quando a fábrica foi totalmente transferida para o setor privado, pelo Decreto-Lei n.º. 103.

¹⁰²² Ver o ponto “A Fábrica Nacional de Motores”, da seguinte matéria: “Um mês de realizações governamentais”. Revista *Cultura Política*, ano IV, num. 45, outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1944. P. 48 e 49.

¹⁰²³ Ver: SILVA, Edmundo de Macedo Soares e. *Um construtor do nosso tempo: depoimento ao CPDOC*. Rio de Janeiro: Fundação CSN, 1998. P. 117; e Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – DHBB, CPDOC-FGV, verbete FÁBRICA NACIONAL DE MOTORES (FNM).

4.3.3 – As ações de Salgado Filho na construção da face militar de uma mentalidade aeronáutica: técnicos para os aviões

Além de um investimento na instrução de pilotos e no fortalecimento da indústria de aviação nacional, Salgado Filho dispensou esforços semelhantes na formação do profissional técnico, figura importante para a segurança e eficiência do voo. Portanto, no momento de fundação do Ministério da Aeronáutica, uma das primeiras medidas adotadas pela Pasta no âmbito militar foi a criação simultânea da Escola de Especialistas de Aeronáutica e da Escola de Aeronáutica, pelos Decretos-Leis números 3.141 e 3.142, ambos de 25 de março de 1941. Essas unidades de instrução passaram a ocupar, respectivamente, as antigas dependências da Escola de Aviação Naval e da Escola de Aeronáutica do Exército, após a extinção destas. Tal ação revela a preocupação imediata de Salgado Filho não apenas com a formação de aviadores, mas também de técnicos de aparelhagem aérea. Enquanto a Escola de Aeronáutica, localizada no Campo dos Afonsos, destinava-se à formação de pilotos, oficiais aviadores das Forças Aéreas Nacionais, a Escola de Especialistas de Aeronáutica, situada no Galeão, voltava-se à formação de oficiais das especialidades de fotógrafo e de mecânico de avião, de rádio ou de armamento.

4.3.3.1 – Escola de Especialistas de Aeronáutica

Logo após a criação da Escola de Especialistas de Aeronáutica, um artigo publicado na revista do DIP *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã* procurou explicar aos leitores a importância e a finalidade dela. Além da descrição das especialidades a serem oferecidas, a publicação esclareceu que o ensino, ministrado em dois anos, abrangeeria os seguintes assuntos necessários ao preparo básico de qualquer um dos especialistas: aritmética, álgebra, geometria, trigonometria, tecnologia aeronáutica, desenho técnico e português, além da instrução militar, composta por regulamento, organização de serviços e manejo de armas. Os civis e militares matriculados no 1º ano seriam considerados soldados de 2ª classe e, uma vez que o tivessem concluído, passariam a soldados de 1ª classe, até que, aprovados no 2º ano, subiriam ao posto de cabo e fariam um estágio de três meses de instrução prática. Se o finalizassem, tornar-

se-iam terceiros-sargentos e alcançariam a classificação nos respectivos quadros de especialistas¹⁰²⁴.

Dois anos mais tarde, já estando a Escola em pleno funcionamento e as formas de ingresso mais bem definidas, a revista *Esquadriha* também publicou um artigo a respeito, com o intuito de apontar as finalidades dela. Segundo a matéria, o principal objetivo da unidade era formar e aperfeiçoar o pessoal que ingressava no Quadro de Oficial Mecânico e nos diversos quadros de subalternos de Aeronáutica. Para isso, os cursos estavam divididos da seguinte maneira: a) Curso de Oficial Mecânico (COM), destinado aos suboficiais e primeiros-sargentos mecânicos de Avião, Rádio, Armamento e Fotógrafos; b) Curso de Especialistas (CE), destinado aos praças das Forças Armadas e aos civis alistados voluntariamente; e c) outros cursos, especialmente autorizados pelo ministro e destinados a formar e aperfeiçoar eventualmente o Corpo de Pessoal Subalterno da Aeronáutica (CPS. Aer.)¹⁰²⁵.

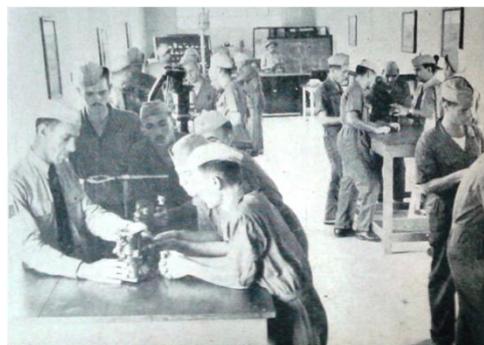
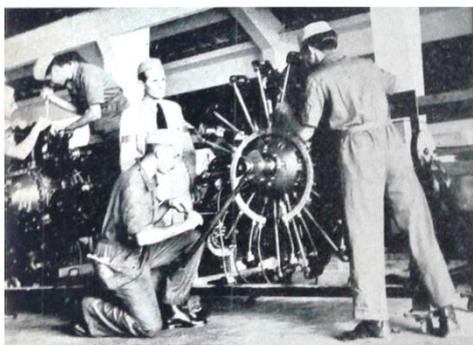
Em relação às diretrizes dos cursos, cada um deles abrangia “a) – respectivo ensino geral, constituído pelos conhecimentos básicos, fundamentais e científicos, necessários ao preparo profissional e destinados a elevar a cultura geral”¹⁰²⁶ e “b) – respectivo ensino profissional, constituído pelos conhecimentos adequados ao exercício das funções correspondentes às diversas especialidades”¹⁰²⁷. As fotos a seguir registram o cotidiano da Escola, tendo a fotografia de cima retratado uma instrução de Ordem Unida, a da esquerda uma aula prática de motores e a da direita uma aula de carburadores.

¹⁰²⁴ Ver: “A Escola de Especialistas de Aeronáutica”. Revista *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã*, ano II, nº. 15, 31 de março. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 23 e 24.

¹⁰²⁵ Ver: “Escola de Especialistas de Aeronáutica do Galeão”. Revista *Esquadriha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 10, janeiro de 1943. P. 4.

¹⁰²⁶ Idem. P. 4 e 5.

¹⁰²⁷ Idem. P. 5.



Fonte: “Escola de Especialistas de Aeronáutica do Galeão”. Revista *Esquadilha*, Rio de Janeiro, ano II, num. 10, janeiro de 1943. P. 4 e 5.

Para se compreender o interesse atribuído pelo Ministério da Aeronáutica à formação de um quadro de especialistas de aviação, faz-se pertinente recorrer novamente à “Obra getuliana”. Da mesma maneira que o livro nunca publicado do ministro da Educação e Saúde mostrou-se uma excelente fonte de entendimento dos principais objetivos de Salgado Filho no estímulo à formação de pilotos militares e na construção de fábricas, também se revelou bastante útil na obtenção de dados sobre o trabalho técnico envolvido no campo aéreo. Uma parte da versão de 1943 do capítulo dedicado à aeronáutica trazia informações a respeito da importância vital que o ministério atribuiu a essa área e aos profissionais nela envolvidos. Dessa forma, no livro foram apresentadas principalmente duas justificativas para a necessidade de se cuidar com muita atenção das questões técnicas ligadas ao setor.

A primeira incidia na constatação de que a grandeza da Força Aérea Brasileira dependia da cuidadosa formação e do preparo de especialistas hábeis, de diversas categorias, já que recaía sobre eles a responsabilidade imediata pela integridade do avião e pelas vidas e cargas que este transportava. Da mesma maneira, a eficiência das equipes de terra na revisão e reparação do motor, dos aparelhos rádio-emissor, receptor e goniométrico, do trem de pouso e do circuito elétrico representava a segurança das

aeronaves em voo¹⁰²⁸. Dessa forma, para que pudesse voar, o avião dependia de frequentes revisões, sendo as mais simples delas realizadas por especialistas nas bases aéreas. Já as revisões mais complexas exigiam pessoal de nível profissional mais elevado. Para isso, de acordo com o texto do livro, criou-se, nos primeiros dias de existência do ministério, a Escola de Especialistas de Aeronáutica. Nela, em um curso de duração quase idêntica à da formação dos pilotos, era oferecida a aprendizagem da conservação e reparação de qualquer material aéreo, formando sargentos especialistas de Aeronáutica¹⁰²⁹.

Com esse fim, o ministério de Salgado Filho possuía Parques de Aeronáutica, sendo o mais importante o localizado no Campo dos Afonsos. Este dispunha de um número superior a 800 homens em suas oficinas, dentre mecânicos, ajustadores, carpinteiros, caldeireiros, pintores e artífices de rádio, especialistas necessários às tarefas de revisão de rotina, reparação de aviões acidentados, reforma e recondicionamento do material, aferição de instrumentos, fabricação de peças e, eventualmente, construção de aviões completos. O Parque dos Afonsos atendia às reparações e revisões do 1º Regimento de Aviação, da Escola de Aeronáutica e do Correio Aéreo Nacional¹⁰³⁰.

A segunda justificativa apresentada foi de âmbito econômico. Tendo em vista que o avião é um aparelho caro, delicado, de vida curta e de substituição relativamente difícil no Brasil, era preciso uma conservação constante e meticulosa de modo a prolongar-lhe a existência. Para isso, conseqüentemente, um bom corpo de especialistas representaria à nação uma economia inestimável¹⁰³¹. O texto do capítulo voltado à Aeronáutica ainda apresentou dados estatísticos para comprovar a extrema relevância econômica de se preparar um corpo técnico apto a exercer as suas atividades. Informou ele que, desde a fundação do Parque dos Afonsos, haviam sido reparados 454 aviões, 458 motores e 853 hélices. Caso se atribuísse a cada avião, motor e hélice consertados, por um cálculo modesto, o valor médio, respectivamente, de 500:000\$, 100:000\$ e 20:000\$, isso resultaria em um valor do material reparado naquele local estimado em duzentos e oitenta e nove mil e oitocentos e sessenta contos de réis. Como a manutenção do Parque custou no mesmo período aos cofres públicos apenas trinta mil

¹⁰²⁸ Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIII, fot. 346/2 e 347/1.

¹⁰²⁹ Idem. Fot. 347/1.

¹⁰³⁰ Idem. Fot. 349/2.

¹⁰³¹ Idem. Fot. 347/1.

contos de réis, concluiu o texto, a nação obteve o lucro líquido de mais de duzentos e cinquenta mil contos de réis¹⁰³².

Além das provas tipográficas com os textos originais dos diversos capítulos que estariam presentes no livro, o arquivo de Gustavo Capanema guarda também um conjunto de fotografias selecionado para ilustrar a publicação, composto por trinta e duas imagens retratando diversas atividades relativas à aviação no Brasil. Das quatro delas que abordam o universo da manutenção das aeronaves, duas seguem abaixo. A primeira foto mostra a fabricação de peças de aviões; e a segunda, um mecânico em plena atividade.



Fonte: Arquivo Gustavo Capanema, GC foto 712/25 e 712/24. FGV/CPDOC.

As matrículas no 1º ano, em 1941, foram concedidas primeiro aos candidatos aprovados no último concurso de admissão do curso de especialistas na antiga Escola de Aeronáutica do Exército; depois aos candidatos recrutados entre os cabos de primeira e segunda classes do Corpo de Aviação da Marinha e, finalmente, aos militares e civis aprovados no último exame de seleção da Escola de Aeronáutica do Exército. Essa turma, a primeira instruída na Escola de Especialistas de Aeronáutica, formou-se em 1943¹⁰³³. Segundo a versão de 1945 do capítulo da “Obra getuliana” dedicado à aviação,

¹⁰³² Idem. Fot. 350/1.

¹⁰³³ Fato divulgado com destaque pelo Cine jornal Brasileiro número 195, de 1943: “AERONÁUTICA – Rio: É incorporada à Força Aérea Brasileira a primeira turma de Sargentos Especializados”. Ver:

a Escola desenvolveu-se bastante após sua criação. O novo ministério a dotou de bons edifícios e de melhores oficinas, o que permitiu a ampliação de seus quadros. Todo esse esforço teve como resultado o seguinte número: até aquele ano, essa unidade de ensino havia produzido mais de trezentos sargentos, entre mecânicos de avião, radiotelegrafistas de voo e de terra, fotógrafos aéreos e mecânicos de armamento, em seis turmas¹⁰³⁴.

O crescimento do número de técnicos militares procurou dar solução às críticas intensas recebidas pelas antigas escolas de aviação do Exército e da Marinha no que diz respeito à falta de manutenção dos equipamentos e das aeronaves, que graves prejuízos trouxeram para as instituições militares, seja de caráter financeiro, seja do ponto de vista da formação de oficiais. Uma matéria da revista *Cultura Política* procurou demonstrar a eficiência que passou a imperar nas oficinas após a criação do Ministério da Aeronáutica. Em 1943, os oficiais engenheiros e operários especializados teriam dado uma prova pública de capacidade, montando em menos de 24 horas dez aviões de treinamento. Já em 23 de junho de 1944, o Parque dos Afonsos teria ultrapassado o coeficiente de produção fixado para o primeiro semestre, entregando à Escola de Aeronáutica o 200º avião ali reparado, o que representava um cálculo aproximado de dois aviões por dia¹⁰³⁵.

A criação do Ministério da Aeronáutica, portanto, foi a iniciativa que coroou o período de auge do desenvolvimento da face militar de uma mentalidade aeronáutica durante o governo Vargas. Por meio da nova Pasta, procurou-se corrigir os problemas encontrados nos setores aéreos do Exército e da Marinha antes da unificação. Guiando-se pela máxima “pilotos para o Brasil, aviões para os pilotos e técnicos para os aviões”, Salgado Filho procurou formar um número expressivo de aviadores e técnicos disciplinados, altamente qualificados, seguidores das regras e garantidores da ordem e da hierarquia. Além disso, com o intuito de garantir a defesa e a autossuficiência

GALVÃO, M. R. (Coord.). *Cine Jornal Brasileiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1938-1946*. São Paulo: Fundação Cinemateca Brasileira, 1982. P. 33.

¹⁰³⁴ Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIX, fot. 802/4. FGV/CPDOC.

¹⁰³⁵ Ver o ponto “O Parque dos Afonsos”, da seguinte matéria: “Um mês de realizações governamentais”. Revista *Cultura Política*, ano IV, num. 43, agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1944. P. 221.

econômica do país, procurou investir significativamente na indústria aeronáutica nacional, seja fortalecendo as oficinas da Ponta do Galeão, seja se esmerando para saírem do papel a Fábrica Nacional de Aviões e a Fábrica Nacional de Motores. Enfim, para desenvolver a aviação, o Ministério da Aeronáutica apostou na seguinte estratégia: somar pilotos, aviões e técnicos. Equação cujo resultado esperado era o de tornar o Brasil uma potência aérea militar.

CONCLUSÃO

Esta tese analisou o desenvolvimento da navegação aérea no Brasil durante o período de 1930 a 1945, acompanhando a elaboração de um projeto de Estado voltado para a construção de uma mentalidade aeronáutica. Tal expressão consistia em um conjunto de ideias, princípios e ações relacionado à importância decisiva da aviação para o país. Esse esforço governamental buscou reunir as condições necessárias à transformação da nação em uma potência aérea, objetivo que dependia, para tornar-se efetivo, da inserção dos assuntos aeronáuticos no cotidiano da população e de sua internalização pelas famílias brasileiras. Somando-se aos investimentos públicos, estas passariam a contribuir para o incremento da aviação, empregada como meio de comunicação, de comércio e de defesa.

Conforme visto, a generalização da importância da navegação aérea foi um fenômeno mundial, fruto de um contexto de guerra, no qual houve uma disputa política, simbólica e bélica para ver qual país se mostraria mais avançado e melhor preparado tecnologicamente na área. No caso brasileiro, com suas especificidades, as ações empreendidas para reestruturar a aviação, resultantes dessa mentalidade aeronáutica, serviram para fortalecer a própria legitimação da ditadura iniciada em 1937. A atenção ao setor aéreo foi considerada decisiva para viabilizar determinados princípios estruturais do projeto administrativo, político e econômico implantado pelo Estado Novo: a unidade nacional, a defesa nacional, e a modernidade, progresso e civilização. Esses três elementos, impactados pelo crescimento do campo aeronáutico, potencializaram a integração territorial, a proteção das fronteiras e a expansão das regiões do interior, integrando-as às do litoral.

O investimento na navegação aérea permitiu ainda o fortalecimento do culto à imagem de Getúlio Vargas, que passou a ser reverenciado como o “amigo da aviação”. Em decorrência desse reconhecimento, recebeu diversas homenagens, tais como: seu nome foi dado a um troféu nos Estados Unidos e usado para batizar aviões no Brasil. Além disso, representantes do Aeroclube do Brasil presentearam-no com um brevê simbólico de piloto aviador, um distintivo em ouro de sócio do órgão e uma caderneta de voo. O uso frequente do avião pelo chefe de Estado, movimentando-se pelo país, ajudou, ainda, a consolidar dois valores muito empregados pelos órgãos de propaganda

estatais no intuito de valorizar o presidente: a onipresença (ele estaria em todos os lugares) e a onisciência (ele saberia de tudo).

A mentalidade aeronáutica não apenas estava ancorada em uma interpretação sobre as realizações do governo nas décadas de 1930 e de 1940 e na projeção dos resultados delas para o futuro, mas também se valia de uma concepção de passado, elaborada de maneira a confirmar e a justificar as ações empreendidas no tempo presente. Ou seja, o esforço do regime em investir na aeronáutica dava continuidade a uma tradição brasileira e a uma herança vocacional ao voo, iniciadas muito tempo antes por figuras que, nos períodos colonial, imperial e republicano, revelaram-se pioneiras do desenvolvimento da navegação aérea mundial. Portanto, na interpretação do governo, incentivar a população para se interessar pela aviação era apenas despertar nela um sentimento que já fazia parte de sua identidade e cujos precursores foram Bartolomeu Lourenço de Gusmão (1685-1724), Júlio Cesar Ribeiro de Souza (1843-1887), Augusto Severo (1864-1902) e Alberto Santos Dumont (1873-1932).

Com o intuito de que os brasileiros aprendessem com o exemplo desses vultos, ampliaram-se, sobretudo a partir de 1940, as políticas culturais elaboradas pelo regime para enaltecer esses personagens tidos como pioneiros da aviação. O investimento escolheu como alvos principalmente a memória de Bartolomeu de Gusmão e a de Santos Dumont, considerados, respectivamente, os inventores do balão e do avião, os principais feitos que permitiam ao Brasil ostentar o título de “pátria da aviação”. Além disso, nesse momento, as realizações atribuídas a eles foram contestadas internacionalmente, o que estimulou o Estado Novo a fortalecer o culto aos dois. Inclusive, devido a um desses questionamentos, o Brasil se envolveu em uma batalha de memória contra os Estados Unidos, para proteger a interpretação que considerava 23 de outubro de 1906 a data do primeiro voo de um aeroplano na história e que concedia ao inventor brasileiro o título de precursor da aviação mundial. Já os norte-americanos queriam difundir na América, por meio do “Dia da Aviação Pan-americana”, a versão de que o primeiro voo havia sido realizado em 17 de dezembro de 1903 pelos irmãos Wright.

Essa disputa estimulou a ditadura varguista a investir até 1945 em inúmeras políticas culturais buscando reforçar a figura de Santos Dumont como herói nacional. Uma série delas foi analisada em detalhes neste trabalho, sendo as principais a produção e exibição do filme *Santos Dumont, o dominador dos ares* (1940), a valorização da tela

Despertar de Ícaro, de Lucílio de Albuquerque (1940), a publicação dos livros *Documentos e depoimentos sobre os trabalhos aeronáuticos de Santos Dumont e Santos Dumont e a conquista do ar* (1941), a ereção de um monumento em homenagem ao inventor, no Rio de Janeiro (1942), a transformação da residência em que esse aviador morou em lugar de memória, com a inauguração do Museu Casa de Santos Dumont, em Petrópolis (1943), e a organização da cerimônia de entrega à nação do coração atribuído a ele (1944).

Tal era a complexidade dessa mentalidade aeronáutica que a sua construção pelo regime permitiu a produção de uma visão sobre o passado que ajudava a justificar as ações do tempo presente. Nesse sentido, não apenas se investiu no enaltecimento das realizações de Santos Dumont e nas de Getúlio Vargas em prol do setor aéreo, mas também elas foram interpretadas como uma linha de continuidade, que unia as duas figuras, fortalecendo o culto de ambas. A formulação operada pelo regime de uma predestinação histórica do Brasil e de seu povo à aviação fez do presidente da República e do primeiro ministro da Aeronáutica as pessoas que mais teriam honrado o trabalho iniciado por Santos Dumont. Essa concepção foi muito bem sintetizada pelo coronel Berilo Neves, em discurso proferido no Touring Clube e reproduzido em artigo publicado na revista *Cultura Política*:

A história da Aviação no Brasil pode dividir-se em dois capítulos: Santos Dumont e Getúlio Vargas. Ambos levantaram o nome da Pátria; um pelo gênio mecânico, outro pelo gênio político! Um, pela força propulsora dos motores, outro pela propulsão miraculosa da inteligência. Santos Dumont deu asas ao Brasil; Getúlio Vargas deu ao Brasil a vontade de subir¹⁰³⁶.

Além desse constante diálogo entre o passado, o presente e o futuro, outra característica da mentalidade aeronáutica é a possibilidade de dividi-la em duas faces (civil e militar) e fases (origem, 1930 a 1939, e auge, 1940 a 1945). No período inicial de constituição dela, as aviações no Brasil estavam desmembradas sob o controle de três ministérios distintos, em que o da Viação e Obras Públicas se encarregava da aviação civil, e os ministérios da Guerra e da Marinha se responsabilizavam, respectivamente, pelas aviações militar e naval. Principalmente no âmbito das Forças Armadas, essa forma de organização foi considerada causa de inúmeros problemas, que podem ser divididos em dois grupos: estruturais (investimentos considerados insuficientes, recursos mal empregados e falta de manutenção de todas as bases organizacionais

¹⁰³⁶ Ver: “O primeiro aniversário da instalação do Ministério da Aeronáutica”. Revista *Cultura Política*, ano II, num. 13, março. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 211.

necessárias ao bom funcionamento da formação e do treinamento dos aviadores) e ligados às agências, ao comportamento individual de cada militar (acidentes causados por indisciplina, revoltas e irregularidades administrativas).

A recorrência desse conjunto de falhas foi enfatizada e superdimensionada pelos partidários da unificação dos órgãos em torno de um direcionamento único, estimulando campanhas para a criação de um “Ministério do Ar”. A ideia havia ganhado força no Brasil a partir de 1935, mas somente os resultados bem-sucedidos do emprego da aviação na Segunda Guerra Mundial estimularam o governo a realizar uma reforma significativa. O surgimento do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941, e a unificação de todas as aviações do país levaram à intensificação da construção de uma mentalidade aeronáutica, possibilitando a ela atingir seu auge. Com o intuito de tornar legítimas essa Pasta e outras instituições ligadas ao setor aéreo, a fundação delas foi acompanhada simultaneamente por políticas culturais. Estratégia que, naquele contexto histórico em geral e no governo Vargas em particular, fazia-se cada vez mais presente, inclusive por meio de políticas de propaganda. Os governos de vários países estavam aprendendo e praticando a ideia de que política se faz também e, sobretudo, no plano simbólico. No Brasil, isso ficou a cargo principalmente do DIP e do Ministério da Educação e Saúde, com políticas e produções culturais específicas para crianças e jovens, trabalhadores, entre outros públicos-alvo. Isso significa que a construção de uma mentalidade aeronáutica tinha, ao mesmo tempo, uma dimensão institucional e uma dimensão simbólica, as quais se retroalimentavam.

Para estimulá-la, o primeiro detentor da Pasta, Salgado Filho, definiu e divulgou durante a “Semana da Asa” de 1941 as principais ações que passaria a executar, resumindo-as no slogan “Pilotos para o Brasil, aviões para os pilotos e técnicos para os aviões. Esta é a flâmula aeronáutica”. Nessa frase, estava sintetizada a intenção de, nos âmbitos civil e militar, estabelecer no país um número expressivo de aviadores treinados e competentes, uma indústria aeronáutica nacional, apta a fornecer em série as aeronaves necessárias ao treinamento e à defesa do território, e uma quantidade considerável de profissionais capazes de projetar e de fazer a manutenção das máquinas aéreas. No âmbito civil, a principal intenção do ministro era formar jovens interessados em entrar desde cedo em contato com o universo da aviação, de modo a preparar um exército de reserva disposto a se integrar à Força Aérea Brasileira em caso de necessidade futura. Para alcançá-la, investiu no aumento da quantidade de pilotos, por

meio da concessão de subvenções aos aeroclubes e às escolas de aviação civil. O resultado mostrou-se significativo, acarretando no crescimento exponencial do número de aviadores brevetados e na multiplicação dos aeroclubes. Além disso, até o final do Estado Novo, duas organizações de ensino pré-aeronáutico foram criadas com o intuito de mobilizar os jovens para a causa: a Escola Ativa da Juventude do Ar e os Escoteiros do Ar.

Já para aumentar o número de aeronaves, realizaram-se vários tipos de campanhas, unindo iniciativas públicas e privadas, como a Campanha Nacional de Aviação e as campanhas do alumínio e do jornal velhos, as quais estimularam a doação particular de dinheiro ou de matérias-primas necessárias à obtenção de aviões enviados aos mais diversos aeroclubes espalhados pelo território nacional. Por fim, procurou-se estimular a juventude escolar brasileira a se interessar também pelos quadros técnicos da aviação, na mecânica ou na engenharia. A solução encontrada para isso foi a de incentivar nas crianças e nos jovens o gosto pelo aeromodelismo, cuja construção de pequenos modelos de aviões fez com que os praticantes aprendessem sobre as leis básicas da aviação. Tendo essa intenção, Salgado Filho determinou, entre outras ações, a fundação em todos os colégios do Brasil de “Aeromodelo Clubes” e o estabelecimento de inúmeros campeonatos regionais e nacionais de aeromodelismo.

No âmbito militar, por sua vez, o Ministério da Aeronáutica procurou corrigir os erros do passado, tão comuns nas Escolas de Aviação Naval e Militar. Um deles dizia respeito à formação ineficiente dos pilotos. Para melhorá-la, foi criada a Escola de Aeronáutica, buscando formar oficiais aviadores competentes, disciplinados e moralmente comprometidos com a instituição. A preocupação em criar um ambiente mais propício à construção de uma nova mentalidade militar passou, inclusive, pelo espaço físico utilizado no treinamento e no exercício da profissão. Sendo assim, aprovou-se a transferência dessa escola do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, para Pirassununga, em São Paulo, cujas obras, iniciadas em 1942, foram concluídas na década de 1960. No entanto, o rompimento das relações do Brasil com o Eixo, em 1942, e a entrada do país na guerra, em 1943, trouxeram a necessidade de uma quantidade de aviadores superior àquela possível de ser formada na Escola de Aeronáutica. Nesse contexto, havia uma nova demanda por pilotos capazes de patrulhar o litoral em busca dos submarinos inimigos e de proteger bases militares. Para atendê-la, Salgado Filho

criou, em 1942, três unidades do Centro de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica, no Rio de Janeiro, em São Paulo e em Porto Alegre.

No que diz respeito à construção de aviões, o ministro da Aeronáutica se esforçou para desenvolver uma fabricação nacional própria, capaz de garantir a autonomia do país no setor e a defesa nacional. Durante a sua administração, dois empreendimentos tiveram destaque, sendo considerados aqueles que lançariam as bases definitivas da indústria aérea brasileira, com a produção em série e o domínio da tecnologia: a Fábrica Nacional de Aviões, em Minas Gerais, e a Fábrica Nacional de Motores, no Rio de Janeiro. Por último, esforços foram empregados também na segurança e eficiência do voo, com a formação do profissional técnico. Para isso, fundou-se a Escola de Especialistas de Aeronáutica, voltada à formação de oficiais das especialidades de fotógrafo e de mecânico de avião, de rádio ou de armamento.

Em síntese, essas foram as medidas que estruturaram as ações do Ministério da Aeronáutica a serviço do Estado Novo. Com a deposição de Getúlio Vargas, em outubro de 1945, Salgado Filho entregou seu cargo. Um mês depois disso, Paulo Sampaio, presidente da Panair do Brasil, escreveu uma carta ao primeiro detentor da Pasta da aviação, fazendo um balanço do que teria representado o período em que este esteve à frente dela. Um trecho da missiva resumiu bem o projeto delineado por Salgado Filho nos cinco anos em que ocupou o cargo e é com ele que esta tese termina:

A grandiosa obra de V. Excia. está solidamente fixada na história do nosso país, e os inúmeros empreendimentos realizados na vossa gestão deram ao Brasil a situação de destaque que hoje desfruta no cenário aeronáutico mundial. Devemos a V. Excia. e à vossa sábia orientação, os grandes progressos da nossa aeronáutica civil e militar. V. Excia. criou no Brasil a sadia e expressiva mentalidade aeronáutica que é a base e o ponto de partida de todo e qualquer empreendimento que visa colocar o Brasil na posição de potência aérea de primeira grandeza na coletividade das Nações¹⁰³⁷.

¹⁰³⁷ Ver: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 65, pasta 1, doc. 105. Arquivo Nacional.

Fontes e bibliografia

Fontes

Arquivos

Centro de Pesquisa e Documentação em História Contemporânea – CPDOC

- Arquivo Agamenon Magalhães
- Arquivo Alexandre Marcondes Filho
- Arquivo Alzira Vargas do Amaral Peixoto
- Arquivo André Carrazzoni
- Arquivo Cordeiro de Farias
- Arquivo Cristiano Machado
- Arquivo Edmundo de Macedo Soares
- Arquivo Ernani do Amaral Peixoto
- Arquivo Eurico Dutra
- Arquivo Gabriel Passos
- Arquivo Getúlio Vargas
- Arquivo Gustavo Capanema
- Arquivo Horta Barbosa
- Arquivo Luiz Aranha
- Arquivo Napoleão de Alencastro Guimarães
- Arquivo Oswaldo Aranha
- Arquivo Ranulfo Bocaiúva Cunha
- Arquivo Sousa Costa
- Arquivo Valdemar Falcão
- Arquivo Venceslau Brás

Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – IHGB

- Arquivo/Fundo Coleção IHGB
- Arquivo/Fundo Hélio Viana
- Arquivo/Fundo Paulo de Frontin
- Arquivo/Fundo Roberto Macedo

Arquivo Nacional – AN

- Fundo Góis Monteiro
- Fundo Salgado Filho

Centro de Documentação da Aeronáutica – CENDOC

- Coleção Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley.

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro – AGCRJ

- Coleção Lucílio de Albuquerque

Arquivo do Museu Histórico Nacional – AMHN

- Arquivo Institucional (Processos de Entrada de Acervo)

Biblioteca Nacional – BN

- Coleção Paulo Germano Hasslocher (Seção de Manuscritos)
- Coleção Afrânio de Melo Franco (Seção de Manuscritos)

Museus

Museu Nacional de Belas Artes (MNBA)

- Coleção Pintura Brasileira (Tela *Despertar de Ícaro*, de Lucílio de Albuquerque)

Museu Aeroespacial (MUSAL)

- Sala Santos Dumont (Escrínio contendo o coração atribuído a Santos Dumont)

Museu Getúlio Vargas

- Urna de prata contendo punhados de terra trazidos de cada estado do Brasil

Jornais

Rio de Janeiro

- *A Batalha* (1931, 1938-1940)
- *A Cruz* (1942)
- *A Estrella* (1932)
- *A Manhã* (1941-1944)
- *A Nação* (1937)
- *A Noite* (1932, 1940-1945)
- *Correio da Manhã* (1932, 1935, 1936, 1939-1945, 1956)
- *Diário Carioca* (1931, 1934, 1935, 1940-1942, 1944, 1945, 1957)
- *Diário da Noite* (1932, 1940-1944)
- *Diário de Notícias* (1932, 1938, 1942, 1944, 1945)
- *Gazeta de Notícias* (1935, 1939, 1941-1943)

- *Jornal do Brasil* (1937, 1940-1942, 1944, 1945)
- *Jornal do Comércio* (1944)
- *O Imparcial* (1935, 1938-1941)
- *O Imparcial Popular* (1940)
- *O Jornal* (1933, 1941, 1942, 1944)
- *O Paiz* (1934)
- *O Radical* (1932, 1938, 1940-1942)

São Paulo

- *A Gazeta* (1932)
- *Correio de São Paulo* (1932, 1934)
- *Correio Paulistano* (1935, 1937, 1940, 1941)

Pernambuco

- *Diário de Pernambuco* (1941)
- *Jornal do Recife* (1932)
- *Jornal Pequeno* (1943)

Curitiba

- *Correio do Paraná* (1942)
- *Diário da Tarde* (1942)
- *O Dia* (1939, 1940)

Minas Gerais

- *Lavoura e Comércio* (1936)
- *A Vanguarda* (1941)
- *O Triângulo* (1941)

Mato Grosso

- *O Estado de Mato Grosso* (1940)

Santa Catarina

- *A Notícia* (1941, 1943)

Rio Grande do Sul

- *Diário de Notícias* (1940)

Diário Oficial

- *Diário Oficial da União* (1930, 1943)

Revistas

Revistas do DIP

- *Cultura Política* (1941-1945)
- *Estudos e Conferências* (1940)
- *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã* (1940-1943)
- *Reportagens* (1941)
- *Rumo ao Oeste* (1940?)
- *Dos Jornais* (1941-1943)
- *Dos Jornais e do Rádio* (1943)
- *Brasil-Reportagens* (1944)

Demais revistas consultadas

- *A Noite Ilustrada* (1941)
- *Careta* (1944)
- *Esquadriha* (1942, 1943)
- *Esso* (1942)
- *Nação Armada* (1941)
- *Revista da Aviação Naval* (1938, 1939)
- *Revista da Semana* (1941)
- *Revista do IHGB* (1973)
- *Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional* (1937-1945)
- *Revista Nacional de Educação* (1932-1934)
- *Mensário do Arquivo Nacional* (1974)

Livros

Livros do DNP

- CAMPOS, Francisco. *Estado Nacional*. Rio de Janeiro: DNP, 1938.
- *Catecismo Cívico do Brasil Novo*. Rio de Janeiro: DNP, 1938.
- *Defendamos o futuro!: a participação de elementos estrangeiros no levante comunista de novembro de 1935*. Série Ao serviço do Brasil. Rio de Janeiro: DNP, 1936.
- *Exposição Nacional do Estado Novo*. Rio de Janeiro: DNP, 1939.
- *Foi no poder que me tornei amigo vosso*. Rio de Janeiro: DNP, 1939.
- FORNARI, Ernani. *O que os brasileiros devem saber*. 1ª ed. Rio de Janeiro: DNP, 1936.
- *História de um menino de São Borja: a vida do presidente Getúlio Vargas contada por Tia Olga aos seus sobrinhos Rosa Maria e Chico-Chicote*. Rio de Janeiro: DNP, 1939.

- MACIEL FILHO, José Soares. *O homem providencial*. Rio de Janeiro: DNP, 1938.
- *O elogio proletário de Getúlio Vargas*. Rio de Janeiro: DNP, 1939.
- SOUZA E SILVA, Augusto Carlos de; VILLAR, Frederico. *Brasil potência naval*. Rio de Janeiro: DNP, 1938.
- SOUZA, Odette de Carvalho e. *Evolução do comunismo no Brasil*. Rio de Janeiro: DNP, 1939.
- *Um passeio de quatro meninos espertos na Exposição do Estado Novo*. Rio de Janeiro: DNP, 1939.
- VARGAS, Getúlio. *Discurso de 1º de Janeiro de 1938*. Rio de Janeiro: DNP, 1938.
- *20 anos de trágica experiência: a verdade sobre a Rússia Soviética*. Rio de Janeiro: DNP, 1938.

Livros do DIP

- ALBUQUERQUE, Amarílio de. *A História do Hino Nacional Brasileiro*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DIP, 1944.
- ALMEIDA, Antônio Figueira de. *A Constituição de dez de novembro explicada ao povo*. Rio de Janeiro: DIP, 1940.
- ARISTHEU, Achilles. *Aspectos da ação do DIP*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.
- AUSTREGÉSILO, Antônio. *Oswaldo Cruz*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DIP, 1944.
- AVELINO, Georgino. *Uma biografia para gente nova*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.
- BERFORD, Alvaro Bittencourt. *O Estado nacional e a Constituição de novembro de 1937*. Rio de Janeiro: DIP, 1944.
- CAMARGO, Joracy. *Getúlio Vargas e a inteligência nacional*. Rio de Janeiro: DIP, 1940.
- *Comemorações do Estado Nacional (1937-1942): na voz das classes e na palavra do chefe*. Rio de Janeiro: DIP, 1943.
- *Constituição dos Estados Unidos do Brasil: decretada em 10 de novembro de 1937*. Rio de Janeiro: DIP, 1940.
- COSTA FILHO, Gomes da. *Carta do Brasil*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.
- *Discurso do Rio Amazonas*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.
- DUTRA, Eurico Gaspar. *O Exército em dez anos de governo do presidente Vargas*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.
- FORNARI, Ernani. *O que os brasileiros devem saber*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.
- *Getúlio Vargas: o amigo das crianças*. Rio de Janeiro: DIP, 1940.
- GRIECO, Donatelo. *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira)*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.
- LIMA, João de Mendonça. *Comunicações, transportes e obras públicas no decênio 1930-1940*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.
- LOPES, Luciano. *Tiradentes*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DIP, 1944.

- MACEDO, Sérgio. *Getúlio Vargas e o culto à nacionalidade*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.
- MONTELLO, Josué. *Os Holandeses no Maranhão*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DIP, 1945.
- *O 19 de abril*. Rio de Janeiro: DIP, 1942.
- *Os grandes problemas nacionais*. Rio de Janeiro: DIP, 1942.
- PADILHA, Leão. *O Brasil na posse de si mesmo*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.
- PEIXOTO, Silvío. *Aspectos históricos do Estado Novo*. Rio de Janeiro: DIP, 1940.
- *Quem foi que disse? Quem foi que fez?* Rio de Janeiro: DIP, 1940.
- RODRIGUES, Lisias A. *Brasil aeronáutico*. Rio de Janeiro: DIP, 1944.
- RUBENS, Carlos. *As artes plásticas no Brasil e o Estado Novo*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.
- SILVA, Moacir M. F. *Rodovia Getúlio Vargas*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DIP, 1944.
- SODRÉ, Hélio. *Quintino Bocaiúva*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DIP, 1944.
- TEIXEIRA, Osvaldo. *Getúlio Vargas e a arte no Brasil*. Rio de Janeiro: DIP, 1940.
- *Uma grande data*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.
- VIANA, Hélio. *Matias de Albuquerque*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DIP, 1944.
- VILLA-LOBOS, Heitor. *A música nacionalista no Estado Novo*. Rio de Janeiro: DIP, 1941.

Livro do DNI

- PINTO, Luiz. *Vida do General Manoel Luís Osório*. Vultos. Datas. Realizações. Rio de Janeiro: DNI, 1945.

Demais obras consultadas

- *A conquista do ar! Cântico ao arrojado aeronauta Santos-Dumont – A glória do Brasil – Letra e música do cantor Eduardo das Neves – Transcrição de Manoel Call*. Rio de Janeiro: Livraria do povo/Quaresma & Cia. Livreiros Editores, 1902.
- ARRAES, Raymundo de Monte. *O Estado Novo e suas diretrizes*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1939.
- BARROSO, Alfredo. *Getúlio Vargas para crianças*. Biblioteca Pátria. Rio de Janeiro: Grande Consórcio Suplementos Nacionais, 1940.
- BRIGOLE, Alexandre. *Santos-Dumont: o pioneiro do ar*. Rio de Janeiro: Aeroclub do Brasil, 1941.
- _____. *Santos-Dumont: o pioneiro do ar perante a crítica*. Rio de Janeiro: [s.n.], [1941?].
- _____. *Santos-Dumont: the air pioneer*. Rio de Janeiro: Aeroclub do Brasil/Imprensa Nacional, 1943.

- _____ . *Santos-Dumont: la aerpioniro*. Rio de Janeiro: Eldonita de Ministerio por Eksterlandaj Alferoj/Irmãos Pongetti, 1945.
- CALMON, Pedro. *A unidade histórica*. Segundo Congresso de Brasilidade. Rio de Janeiro: Ed. Globo, 1942.
- *Campanha Pró-avião Ministro Souza Costa*. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio-Rodrigues & Cia., 1943.
- CARRAZZONI, André. *Perfil do Estudante Getúlio Vargas*. Editora A Noite, 3ª edição, 1943.
- *Discurso do Rio Amazonas: pronunciado pelo Exmo. Sr. Dr. Getúlio Dornelles Vargas, digno Presidente da República, em 10 de outubro de 1940*. Belém/PA: Oficinas Gráficas do Instituto Lauro Sodré (Escola Profissional do Estado), 1943.
- *Documentos e depoimentos sobre os trabalhos aeronáuticos de Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores/Imprensa Nacional, 1941.
- FALCÃO, Edmilson Rego. *Getúlio Vargas e a Unidade Nacional*. Rio de Janeiro, s. e., 1941.
- FONSECA, Gondin da. *Santos Dumont*. Rio de Janeiro: Vecchi Editor, 1940.
- FORNARI, Ernani. *O que os brasileiros devem saber*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Ariel, 1938.
- HAGER, Alice Rogers. *Wings over the Americas*. New York: The Macmillan Company, 1940.
- _____ . *Frontier by air (Brazil takes the sky road)*. New York: The Macmillan Company, 1942.
- _____ . *Brazil: giant to the South*. New York: The Macmillan Company, 1945.
- *Inauguração do Monumento a Santos-Dumont*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1942.
- MACEDO, Roberto da Mota. *A unidade histórica do Brasil*. Terceiro Congresso de Brasilidade. Rio de Janeiro: Ed. Globo, 1943.
- _____ . “Invasores repelidos”. In: *Notas Históricas*. Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1944. P. 222 e 223.
- MARCONDES FILHO, Alexandre. “A paixão da unidade”, “O senhor das alturas e das distâncias” e “O avião ‘Getúlio Vargas’”. In: *Vocações da unidade (conferências e discursos)*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1941. Pp. 197-200, 201-209 e 211-217.
- MEDEIROS, Rui Mario de. *Discurso do Rio Amazonas (“Promessas e realizações”)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.
- MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil: Decreto n. 19.902, de 22 de abril de 1931*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1936.
- _____ . *Regulamento para a concessão de subvenções aos aeroclubes, clubes de planadores e escolas civis de aviação*. Rio de Janeiro: Serviço de Publicações do DAC, 1938.
- MOSES, Herbert. *Unidade Americana*. Terceiro Congresso de Brasilidade. Rio de Janeiro: Ed. Globo, 1943.
- NAPOLEÃO, Aluizio. *Santos Dumont e a conquista do ar*. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores/Imprensa Nacional, 1941.

- _____ . *Santos Dumont y la conquista del aire*. Rio de Janeiro: Ministerio de Relaciones Exteriores/Imprensa Nacional, 1943. Traducción de Alarcón Fernandez.
- _____ . *Santos-Dumont and the conquest of the air*. Rio de Janeiro: Ministry of State for Foreign Affairs of Brazil/National Printing Office, 1945. Translated by Luiz Victor Le Cocq D' Oliveira.
- _____ . *Santos Dumont et la conquête de L'air*. Rio de Janeiro: Ministère des Relations Extérieures/Imprensa Nacional, 1947/1948. Traduit par Hortensia Hamoir Rio-Branco.
- _____ . *Santos Dumont e a conquista do ar*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957. Coleção Brasileira.
- _____ . *Santos Dumont e a conquista do ar*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia, 1988.
- _____ . *Santos Dumont and the conquest of the air*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia, 1988.
- _____ . *O encerramento da Exposição do Estado Novo*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1939.
- RODRIGUES, Lisias A. *Gaviões de penacho: a luta aérea na Guerra Paulista de 1932*. São Paulo: Tipografia Rossolillo, 1934.
- _____ . *História da conquista do ar*. Rio de Janeiro: Marques Araújo e Cia. Ltda., 1937
- _____ . *Brasileiros pioneiros do ar*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1944.
- SERRANO, Jonathas. *Como se ensina História*. São Paulo: Melhoramentos, 1935.
- _____ . *A unidade histórica do Brasil*. Quarto Congresso de Brasilidade. Rio de Janeiro: Ed. Globo, 1944.
- SEVERSKY, Alexander P. de. *A Vitória pela Força Aérea*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1943.
- SOUZA, José Garcia de. *Aviação civil*. Rio de Janeiro: Livraria-papelaria e Litho-typographia Pimenta de Mello & Cia., 1938.
- _____ . *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. I Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A., 1943.
- _____ . *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A., 1944.
- TAUNAY, Affonso de Esgragnolle. *Guia da secção histórica do Museu Paulista*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1937.
- _____ . *Bartolomeu de Gusmão: inventor do Aeróstato*. São Paulo: Leia, 1942.
- VARGAS, Getúlio. "No limiar do ano de 1938". In: *A nova política do Brasil*. Volume V (O Estado Novo: 10 de novembro de 1937 a 25 de julho de 1938). Rio de Janeiro: José Olympio, 1938. Pp. 121-128.
- _____ . "O progresso de Juiz de Fora". In: *A nova política do Brasil*. Volume XI (O Brasil na guerra: 1º de julho de 1944 a 30 de outubro de 1945). Rio de Janeiro: José Olympio, 1947. Pp. 85-88.
- VIDAL, Armando. *O Brasil na Feira Mundial de Nova York de 1940: relatório geral*. 1ª Parte. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942.
- _____ . *O Brasil na Feira Mundial de Nova York de 1940: relatório geral*. 2ª Parte. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942.

- VILLA-LOBOS, Heitor. *Canto orfeônico: marchas, canções e cantos marciais para educação consciente da “Unidade de Movimento”*. São Paulo/Rio de Janeiro: Irmãos Vitale, 1940. 1º volume.
- _____. *Canto orfeônico: marchas, canções, cantos: cívicos, marciais, folclóricos e artísticos para formação consciente da apreciação do bom gosto na música brasileira*. São Paulo/Rio de Janeiro: Irmãos Vitale, 1951. 2º volume.

Catálogos

- BARROSO, Gustavo (org.). *Pavilhão do Mundo Português e Pavilhão do Brasil Independente. Exposição do Museu Histórico Nacional: catálogo descritivo e comentado*. [S.I.: s.n.], 1940.
- *Lucílio de Albuquerque: exposição retrospectiva*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde, 1940.
- *Pavilhão do Brasil na Exposição Histórica do Mundo Português 1940*. Lisboa: Oficinas de Neogravura Limitada, 1941. s.p.

Anais

- Anais da Câmara dos Deputados, volume XXX, 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 3ª Legislatura. Sessões de 21 a 25 de outubro de 1957. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1958.

Constituição

- BRASIL. *Constituição dos Estados Unidos do Brasil*, 10 de novembro de 1937.

Leis

- BRASIL. Lei nº. 218, de 4 de julho de 1936. Institui o “Dia do Aviador”.
- _____. Lei nº. 244, de 11 de setembro de 1936. Institui, como órgão da Justiça Militar, o Tribunal de Segurança Nacional, que funcionará no Distrito Federal sempre que for decretado o estado de guerra e dá outras providências.
- _____. Lei nº. 1704, de 15 de setembro de 1952. Concede uma subvenção extraordinária de Cr\$ 100.000,00 (cem mil cruzeiros), ao Museu Santos Dumont, em Minas Gerais.

Decretos

- BRASIL. Decreto nº. 12.167, de 23 de agosto de 1916. Cria, sem aumento de despesa, as escolas de Aviação e de Submersíveis.
- _____. Decreto nº. 12.364, de 17 de janeiro de 1917. Aprova o regulamento da Escola de Aviação Naval.

- _____. Decreto n.º. 13.417, de 15 de janeiro de 1919. Abre, ao Ministério da Guerra, o crédito especial de 2.000:000\$000, para a organização do serviço de aviação militar.
- _____. Decreto n.º. 14.121 A, de 31 de março de 1920. Aprova o regulamento para a Escola de Aviação Militar.
- _____. Decreto n.º. 4.669, de 27 de janeiro de 1923. Autoriza o Governo a abrir um crédito até a quantia de réis 200:000\$ para completar a quantia que for adquirida em subscrição pública, destinada a um monumento a Santos Dumont.
- _____. Decreto n.º. 5.492, de 16 de julho de 1928. Regula a organização das empresas de diversões e a locação de serviços teatrais.
- _____. Decreto n.º. 19.890, de 18 de abril de 1931. Dispõe sobre a organização do ensino secundário.
- _____. Decreto n.º. 19.902, de 22 de abril de 1931. Dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil.
- _____. Decreto n.º. 21.175, de 21 de março de 1932. Institui a carteira profissional.
- _____. Decreto n.º. 21.240, de 4 de abril de 1932. Nacionalizar o serviço de censura dos filmes cinematográficos, cria a “Taxa Cinematográfica para a educação popular” e dá outras providências.
- _____. Decreto n.º. 21.270, de 11 de abril de 1932. Abre o crédito de 300:000\$0 para a construção do mausoléu dos Imperadores na Catedral de Petrópolis e dá outras providências.
- _____. Decreto n.º. 22.035, de 29 de outubro de 1932. Altera o decreto n.º. 21.580, de 29 de junho de 1932, que regulamentou o de n.º. 21.175, de 21 de março de 1932, pelo qual foi instituída a carteira profissional.
- _____. Decreto n.º. 22.233, de 17 de dezembro de 1932. Concede a Alberto Santos Dumont as honras de Ministro de Estado e considera feriado o dia do seu enterramento.
- _____. Decreto n.º. 756 A, de 21 de abril de 1936. Autoriza a transladação para o Brasil, das cinzas dos Inconfidentes, e dá outras providências.
- _____. Decreto n.º. 1.054, de 21 de agosto de 1936. Abre ao Ministério da Educação e Saúde Pública o crédito especial de 559:000\$, para auxiliar a conclusão e inauguração dos monumentos a Santos Dumont e aos heróis de Laguna e Dourados.
- _____. Decreto n.º. 1.150, de 16 de outubro de 1936. Dá a denominação de "Santos Dumont", "Bartolomeu de Gusmão" e "Augusto Severo" aos aeroportos situados, respectivamente, na Ponta do Calabouço, e em Santa Cruz, nesta capital, e em Recife, no Estado de Pernambuco.
- _____. Decreto n.º. 9.471, de 23 de maio de 1942. Autoriza o Ministro de Estado da Aeronáutica a convocar reservistas da Aeronáutica.
- _____. Decreto n.º. 10.451, de 16 de setembro de 1942. Decreta mobilização geral.
- Decreto n.º. 11.278, de 8 de janeiro de 1943. Aprova o Regulamento para concessão de Subvenção aos Aeroclubes e Escolas de Aviação Civil.
- _____. Decreto n.º. 39.484, de 28 de junho de 1956. Constitui Comissões para a organização e realização das Comemorações do Ano Santos-Dumont.
- _____. Decreto n.º. 72.553, de 31 de Julho de 1973. Altera dispositivos do Regulamento da Diretoria de Documentação e Histórico, aprovado pelo Decreto n.º 67.555, de 12 de novembro de 1970, e dá outras providências.

- MINAS GERAIS. Decreto n°. 3.069, de 6 de junho de 1949. Declara de utilidade pública a Fundação “Casa de Cabangú”, sediada em Santos Dumont.

Decretos-Leis

- BRASIL. Decreto-Lei n°. 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional.
- _____. Decreto-Lei n°. 483, de 8 de junho de 1938. Institui o Código Brasileiro do Ar.
- _____. Decreto-Lei n°. 617, de 15 de agosto de 1938. Autoriza a contratar, mediante concorrência pública, o estabelecimento de uma fábrica de aviões.
- _____. Decreto-Lei n°. 678, de 12 de setembro de 1938. Aprova regulamento para a concessão de subvenções aos aeroclubes, clubes de planadores e escolas civis de aviação.
- _____. Decreto-Lei n°. 849, de 9 de novembro de 1938. Autoriza o Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda a mandar cunhar na Casa da Moeda a importância de dez mil contos de réis (10.000:000\$000) em moedas divisionárias de cuproníquel.
- _____. Decreto-Lei n°. 1.187, de 4 de abril de 1939. Dispõe sobre o Serviço Militar.
- _____. Decreto-Lei n°. 1.683, de 14 de outubro de 1939. Dispõe sobre a organização de aeroclubes.
- _____. Decreto-Lei n°. 1.735, de 3 de novembro de 1939. Regula o Ensino Militar no Exército.
- _____. Decreto-Lei n°. 1.915, de 27 de dezembro de 1939. Cria o Departamento de Imprensa e Propaganda e dá outras providências.
- _____. Decreto-Lei n°. 2.012, de 10 de fevereiro de 1940. Orça a receita destinada ao “Plano Especial de Obras Públicas e Aparelhamento da Defesa Nacional” e abre o crédito especial correspondente, para a sua execução no exercício de 1940, e dá outras providências.
- _____. Decreto-Lei n°. 2.072, de 8 de março de 1940. Dispõe sobre a obrigatoriedade da educação cívica, moral e física da infância e da juventude, fixa as suas bases, e para ministrá-la organiza uma instituição nacional denominada Juventude Brasileira.
- _____. Decreto-Lei n°. 2.073, de 08 de março de 1940. Incorpora ao patrimônio da União a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e as empresas a ela filiadas.
- _____. Decreto-Lei n°. 2.176, de 6 de maio de 1940. Aprova o contrato celebrado pelo Ministério da Viação e Obras Públicas de concessão a “Construções Aeronáuticas S.A.”, para a construção, instalação e exploração de uma fábrica de aviões e hidroaviões, em Lagoa Santa, Estado de Minas Gerais.
- _____. Decreto-Lei n°. 2.271, de 03 de junho de 1940. Dispõe sobre a denominação e o registro dos aeroportos e aeródromos.
- _____. Decreto-Lei n°. 2.310, de 14 de junho de 1940. Incorpora à Juventude Brasileira a União dos Escoteiros do Brasil.
- _____. Decreto-Lei n°. 2.459, de 31 de julho de 1940. Destaca a quantia de 5.500:000\$0 da parcela destinada ao Ministério da Fazenda pelo decreto-lei n°. 2.012, de 10 de fevereiro de 1940.

- _____. Decreto-Lei n.º. 2.961, de 20 de janeiro de 1941. Cria o Ministério da Aeronáutica.
- _____. Decreto-Lei n.º. 3.047, de 13 de fevereiro de 1941. Dá denominação aos postos da hierarquia militar das Forças Aéreas Nacionais.
- _____. Decreto-Lei. n.º. 3.084, de 1 de março de 1941. Estatuto dos Militares.
- _____. Decreto-Lei n.º. 3.141, de 25 de março de 1941. Cria no Ministério da Aeronáutica a Escola de Especialistas de Aeronáutica.
- _____. Decreto-Lei n.º. 3.142, de 25 de março de 1941. Cria no Ministério da Aeronáutica a Escola de Aeronáutica.
- _____. Decreto-Lei n.º. 3.302, de 22 de maio de 1941. Dá nova denominação às Forças Aéreas Nacionais e aos seus estabelecimentos.
- _____. Decreto-Lei n.º. 3.317, de 29 de maio de 1941. Abre, pelo Ministério da Aeronáutica, o crédito especial de 1.700:000\$0 para despesas com a construção da Fábrica Nacional de Aviões, em Lagoa Santa, Estado de Minas Gerais.
- _____. Decreto-Lei n.º. 3.318, de 29 de maio de 1941. Abre, pelo Ministério da Aeronáutica, o crédito especial de 2.000:000\$0, para aquisição da aparelhagem de fabricação do avião North-American, NA-44.
- _____. Decreto-Lei n.º. 3.323, de 30 de maio de 1941. Aprova os uniformes ao uso dos oficiais e praças da Força Aérea Brasileira.
- _____. Decreto-Lei n.º. 3.411, de 10 de julho de 1941. Abre, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de 14.000:000\$0, para a Fábrica Nacional de Motores.
- _____. Decreto-Lei n.º. 4.048, de 22 de janeiro de 1942. Cria o Serviço Nacional de Aprendizagem dos Industriários (SENAI).
- _____. Decreto-Lei n.º. 4.073, de 30 de janeiro de 1942. Lei orgânica do ensino industrial.
- _____. Decreto-Lei n.º. 4.127, de 25 de fevereiro de 1942. Estabelece as bases de organização da rede federal de estabelecimentos de ensino industrial.
- _____. Decreto-Lei n.º. 4.244, de 9 de abril de 1942. Lei orgânica do ensino secundário.
- _____. Decreto-Lei n.º. 4.330, de 23 de maio de 1942. Regula a convocação dos pilotos civis da Aeronáutica.
- _____. Decreto-Lei n.º. 4.545, de 31 de julho de 1942. Dispõe sobre a forma e a apresentação dos símbolos nacionais, e dá outras providências.
- _____. Decreto-Lei n.º. 4.605, de 21 de agosto de 1942. Abre ao Ministério da Viação e Obras Públicas o crédito especial de 30.763:200\$0, para a fábrica nacional de motores.
- _____. Decreto-Lei n.º. 4.791, de 5 de outubro de 1942. Institui o Cruzeiro como unidade monetária brasileira, e dá outras providências.
- _____. Decreto-Lei n.º. 4.937, de 9 de novembro de 1942. Assegura o pleno funcionamento dos estabelecimentos fabris militares e civis produtores de material bélico.
- _____. Decreto-Lei n.º. 4.968, de 18 de novembro de 1942. Estabelece o local para a futura construção da Escola de Aeronáutica e dá outras providências.

- _____. Decreto-Lei n°. 5.215, de 21 de janeiro de 1943. Considera de caráter essencialmente militar a Fábrica Nacional de Motores e sua Comissão Construtora, e dá outras providências.
- _____. Decreto-Lei n°. 6.101, de 14 de dezembro de 1943. Dá nova designação aos alunos da Escola da Aeronáutica.
- _____. Decreto-Lei n°. 103, de 13 de janeiro de 1967. Dispõe sobre a elevação do capital social da Fábrica Nacional de Motores S.A. e de sua transferência para o setor privado.

Depoimentos

- ALMEIDA, Ângelo Nolasco de. *Ângelo Nolasco de Almeida (depoimento, 1986)*. Rio de Janeiro: CPDOC, 1990. dat.
- GUEDES, Paulo Pinto. *Paulo Pinto Guedes (depoimento, 1978)*. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC-História Oral, 1985. dat.
- LOTT, Henrique Batista Duffles Teixeira. *Henrique Teixeira Lott (depoimento, 1978)*. Rio de Janeiro: CPDOC, 2002.
- PEIXOTO, Ernani do Amaral. *Ernani do Amaral Peixoto (depoimento, 1977-84)*. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC-História Oral, 1985. dat.
- SILVEIRA, José. Entrevista realizada pela Associação Brasileira de Imprensa (ABI) em 25/07/1978 e doada ao CPDOC em 15/08/1996.
- TEIXEIRA, Francisco. *Francisco Teixeira (depoimento, 1983/1984)*. Rio de Janeiro: CPDOC, 1992. dat.
- VASCONCELOS, Ivan Maia de. *Ivan Maia de Vasconcelos (depoimento, 1988/1989)*. Rio de Janeiro: CPDOC/PETROBRÁS, 1990. dat.

Sites

- <http://www.bases.cinemateca.gov.br>
- <http://www.monumentosdorio.com.br>

Bibliografia

Dicionários

Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro do CPDOC/FGV.

Verbetes:

- CHATEAUBRIAND, Assis
- DIÁRIO DA NOITE
- DUARTE, Paulo (1)
- FÁBRICA NACIONAL DE MOTORES
- LIMA, Negrão de
- NEUTRALIDADE DO BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL
- POLÍTICA DA BOA VIZINHANÇA

- REVOLTA COMUNISTA DE 1935
- REVOLTA INTEGRALISTA
- REVOLUÇÃO DE 1930
- REVOLUÇÃO DE 1932
- SALGADO FILHO, Joaquim Pedro.
- TRIBUNAL DE SEGURANÇA NACIONAL (TSN)

KURY, Mário da Gama. *Dicionário de mitologia grega e romana*. 8ª edição. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

Verbetes:

- Ariadne
- Ícaro

LEITE, José Roberto Teixeira. *Dicionário crítico de pintura no Brasil*. Rio de Janeiro: Artlivre, 1988.

Verbete:

- Despertar de Ícaro

Enciclopédia

Enciclopédia Einaudi. Vol. 1 Memória-história. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1984.

Verbete:

- Coleção

Teses e Dissertações

- BLOTTA, Celine Gomes da Silva. *A presença brasileira nas Comemorações Centenárias de Portugal*. Dissertação de mestrado em História. Rio de Janeiro: Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2009.
- BORGES, Daniel Cabral. *Imagens e comunicação visual no discurso político da Era Vargas*. Dissertação de mestrado em Design. Rio de Janeiro: PUC, 2006.
- BORGES, Mirelle Ferreira. *Heitor Villa-Lobos, o músico educador*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2008.
- BREFE, Ana Cláudia Fonseca. *Um lugar de memória para a Nação: o Museu Paulista reinventado por Affonso d'Esgragnolle Taunay (1917-1945)*. Tese de doutorado em História. Campinas/SP: Universidade Estadual de Campinas, 1999.
- CARVALHO, Luiz Felipe de. *Educação e unidade nacional no Estado Novo: o primeiro Congresso de Brasilidade (1941)*. Dissertação de mestrado em Educação. Rio de Janeiro: UFRJ, 2010.

- CHERÑAVSKY, Analía. *Um maestro no gabinete: música e política no tempo de Villa-Lobos*. Dissertação de mestrado em História. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2003.
- FALCONI, Paulo Gustavo. *Aviação naval brasileira: rivalidades e debates (1941-2001)*. Tese de doutorado em História. São Paulo: UNESP, 2009.
- GALINARI, Melliandro Mendes. *A Era Vargas no pentagrama: dimensões político-discursivas do canto orfeônico de Villa-Lobos*. Tese de doutorado em Letras. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2007.
- MINELLA, Jorge Lucas Simões. *Pan-Americanismo no Brasil: uma abordagem conceitual a partir do Estado Novo*. Dissertação de mestrado em História. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2013.
- MIRANDA, Gabriela Alves. *Doutores da Batalha da Borracha: os médicos do Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA) e o recrutamento de trabalhadores para os seringais em tempo de guerra (1942-1943)*. Dissertação de Mestrado em História das Ciências e da Saúde. Rio de Janeiro: Casa de Oswaldo Cruz – FIOCRUZ, 2013.
- MONTEIRO, Carla Rafaela. *Entre o Tejo e os Jerônimos: a Exposição Histórica do Brasil nas Comemorações dos Centenários de Portugal em 1940*. Dissertação de mestrado em História. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2011.
- MONTEIRO, Ednardo Monteiro Gonzaga do. *Canto orfeônico: Villa-Lobos e as representações sociais da Era Vargas*. Dissertação de mestrado em Educação. Petrópolis: Universidade Católica de Petrópolis, 2009.]
- NASCIMENTO, Rosana Andrade Dias do. *O “Brasil Colonial” e a Exposição do mundo português de 1940*. Tese de doutorado em História. Salvador/BA: Universidade Federal da Bahia, 2008.
- PRADO, Adonia Antunes. *Os conceitos de homem e de educação no período do Estado Novo (1937-1942)*. Tese de doutorado em Educação. Rio de Janeiro: UFRJ, 1995.
- ROSA, Cristina Souza de. *Imagens que educam: o cinema educativo no Brasil dos anos 1930-1940*. Dissertação de mestrado em História. Niterói/RJ: UFF, 2002.
- SILVA, Alex Gomes da. *Cultura luso-brasileira em perspectiva: Portugal, Brasil e o projeto cultural da revista Atlântico (1941-1945)*. Dissertação de mestrado em História. São Paulo: USP, 2011.
- SILVA, Ana Paula da. *“A lição da mocidade reta”: um olhar sobre biografias de Getúlio Vargas para crianças e jovens (1937-1945)*. Dissertação de mestrado em Educação. Rio de Janeiro: UERJ, 2011.

Livros e Artigos

- AGUIAR, Ronaldo Conde. *Almanaque da Rádio Nacional*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.
- ANDERSON, Benedict R. *Comunidades imaginadas: reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- ARAUJO, Ricardo Benzaquen de. “O dono da casa – Notas sobre a imagem do poder no ‘mito Vargas’”. In: *Religião e Sociedade*, v. 13, nº 2, 1986. Pp. 102-122.

- BARROS, Orlando de. “Santos Dumont, Anésia Pinheiro Machado e as campanhas para doação de aviões”, 2011, mimeo.
- BEZERRA, José Augusto. “Ex-líbris: a marca de propriedade do livro”. *Revista do Instituto do Ceará*. Fortaleza, vol. 120, 2006. Pp. 129-144.
- BILAC, Olavo; BOMFIM, Manoel. *Através do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- BOMENY, Helena. “Três decretos e um ministério: a propósito da educação no Estado Novo”. In: PANDOLFI, Dulce (org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999. Pp. 137-166.
- BURKE, Peter. “A história dos acontecimentos e o renascimento da narrativa”. In: _____ (org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1992. Pp. 327-348.
- CAMPOS, André Luiz Vieira de. *Políticas internacionais de saúde na Era Vargas: o Serviço Especial de Saúde Pública, 1942-1960*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2006.
- CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Multidões em cena: propaganda política no varguismo e no peronismo*. 2ª ed. São Paulo: UNESP, 2009.
- CARONE, Edgard. *O Estado Novo (1937-1945)*. São Paulo: DIFEL, 1976.
- CARVALHO, José Murilo de. “Vargas e os militares”. In: PANDOLFI, Dulce (org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999. Pp. 341-345.
- _____. “Vargas e os militares: aprendiz de feiticeiro”. In: D’ARAUJO, Maria Celina (org.). *As instituições brasileiras da Era Vargas*. Rio de Janeiro: EdUERJ/Ed. FGV, 1999. Pp. 55-81.
- _____. “Vargas e os militares: aprendiz de feiticeiro”. In: *Forças Armadas e política no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006. Pp. 102-117.
- CASTRO, Celso. *O espírito militar: um estudo de antropologia social na Academia das Agulhas Negras*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.
- _____. *A invenção do Exército brasileiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.
- CATROGA, Fernando. *O céu da memória: cemitério romântico e culto cívico dos mortos em Portugal (1756-1911)*. Coimbra: Minerva, 1999.
- _____. *Memória, História e Historiografia*. Coimbra: Quarteto, 2001.
- CODATO, Adriano Nervo; GUANDALINI Jr, Walter. “Os autores e suas ideias: um estudo sobre a elite intelectual e o discurso político do Estado Novo”. *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, n.º. 32, 2003. Pp. 145-164.
- COPSTEIN, Jayme. *Notas curiosas da espécie humana: histórias que a história não conta*. 2ª ed. Porto Alegre: AGE, 2002.
- CORREIA, Jonas. *Santos-Dumont na literatura, na poesia e na música*. [S. I.: s.n.], 1975. Separata de Revista do IGHMB, n. 68 e 69, 1 e 2, sem/74. Vol. 54, ano XXXIII.
- D’ARAUJO, Maria Celina (org.). *As instituições brasileiras da Era Vargas*. Rio de Janeiro: EdUERJ/Ed. FGV, 1999.
- D’ARAUJO, Maria Celina. *O Estado Novo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.
- _____. *A era Vargas*. São Paulo: Moderna, 2004.
- DARÓZ, Carlos Roberto Carvalho. “Medo que vem do céu: o efeito psicológico da aviação durante a Revolução de 1932”. *Revista da UNIFA*, Rio de Janeiro, v. 26, n. 32, jul. 2013. Pp. 9-16.

- FAY, Cláudia Musa. “O avião e seu século, uma história contemporânea”. In: RUSSOMANO, Thais; CASTRO, João de Carvalho. *Fisiologia aeroespacial: conhecimentos essenciais para voar com segurança*. Porto Alegre: EdIPUCRS, 2012. Pp. 9-26.
- FERNANDO, Jorge. *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*. 5ª ed. São Paulo: Geração Editorial, 2007.
- FERREIRA, Jorge. *Trabalhadores do Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 1997.
- FERREIRA, Raquel França dos Santos. “Uma história da Campanha Nacional da Aviação (1940-1949): o Brasil em busca do seu ‘Brevê’”. *Revista Cantareira*, edição 17, jul-dez, 2012. Pp. 75-86.
- FONSECA, Cristina M. Oliveira. *Saúde no Governo Vargas (1930-1945): dualidade institucional de um bem público*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2007.
- FRAGA, André Barbosa. *Os heróis da pátria: política cultural e história do Brasil no governo Vargas*. Curitiba: Prismas, 2015.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca. “Diplomacia em celuloide: Walt Disney e a política de boa vizinhança”. In: *Transit Circle – Revista brasileira de estudos americanos*, vol. 3. Niterói: ABEA, 2004. Pp. 60-79.
- GALVÃO, M. R. (Coord.). *Cine Jornal Brasileiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1938-1946*. São Paulo: Fundação Cinemateca Brasileira, 1982.
- GARCIA, Nelson Jahr. *Estado Novo: ideologia e propaganda política*. São Paulo: Loyola, 1982.
- GARCIA, Tânia da Costa. *O “it verde e amarelo” de Carmen Miranda (1930-1946)*. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2004.
- GARFIELD, Seth. “As raízes de uma planta que hoje é o Brasil: os índios e o Estado-Nação na era Vargas”. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 20, nº 39, 2000. Pp. 13-36.
- GIDDENS, Anthony. “Elementos da teoria da estruturação”. In: *A constituição da sociedade*. 2ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 2003. Pp. 1-46.
- GOMES, Angela de Castro. “O redescobrimto do Brasil”. In: OLIVEIRA, L. L.; VELLOSO, M. P.; GOMES, A. M. de C. (org.). *Estado Novo: ideologia e poder*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982. Pp. 109-150.
- _____. *História e historiadores*. 2ª. ed. Rio de Janeiro: FGV, 1999.
- _____. *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: FGV, 2005.
- _____ (org.). *Ministério do Trabalho: uma história vivida e contada*. Rio de Janeiro: CPDOC, 2007.
- GORDINHO, Margarida Cintra (org.). *Transportes no Brasil*. São Paulo: Marca D’Água, 2003.
- GOULART, Silvana. *Sob a verdade oficial: ideologia, propaganda e censura no Estado Novo*. São Paulo: Marco Zero, 1990.
- GROHMANN, Jorge Basadre. *Historia de la República del Perú (1822-1933)*. Tomo 13. Lima: Empresa Editora El Comercio S. A., 2014.
- HARTOG, François; REVEL, Jacques (org.). *Les usages politiques du passé*. Paris: Éditions de L’École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2001.
- HOBSBAWN, Eric & RANGER, Terence (org.). *A invenção das tradições*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2008.
- HOCHMAN, Gilberto; FONSECA, Cristina M. Oliveira. “O que há de novo? Políticas de saúde pública e previdência, 1937-45”. In: PANDOLFI, Dulce (org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999. Pp. 73-93.

- HORTA, José Silvério Baia. “A Juventude Brasileira: da mobilização ao civismo”. In: *O hino, o sermão e a ordem do dia: regime autoritário e a educação no Brasil (1930-1945)*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994. Pp. 205-287.
- INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. *História geral da aeronáutica brasileira*. Vol. 1 (Dos primórdios até 1920). Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Itatiaia, 1988.
- _____. *História geral da aeronáutica brasileira*. Vol. 2 (De 1921 às vésperas da criação do ministério da aeronáutica). Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Itatiaia, 1990.
- _____. *História geral da aeronáutica brasileira*. Vol. 3 (Da criação do Ministério da Aeronáutica ao final da Segunda Guerra Mundial). Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Villa Rica, 1991.
- _____. *Patronos do INCAER*. Rio de Janeiro: INCAER, 2008.
- KANTOROWICZ, Ernst H. *Os dois corpos do rei: um estudo sobre a teologia política medieval*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- KINDLIMANN, Oscar Gregorio Gagliardi. *Jorge Chávez Dartnell: centenario de la hazaña del cruce de los Alpes (1910-2010)*. Lima: Universidad Alas Peruan, 2010.
- LACERDA, Aline Lopes de. “Fotografia e propaganda política: Capanema e o projeto editorial *Obra getuliana*”. In: GOMES, Angela de Castro (org.). *Capanema: o ministro e seu ministério*. Rio de Janeiro: FGV, 2000. Pp. 103-139.
- LAGO, Pedro Corrêa do. *Documentos e autógrafos brasileiros na coleção Pedro Corrêa do Lago*. São Paulo: Salamandra, 1997.
- LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda, 1975.
- LEHMKUHL, Luciene. “O Ícaro da modernidade: a homenagem de Lucílio de Albuquerque a Santos-Dumont”. In: CARDOSO, Heloísa Helena Pacheco; MACHADO, Maria Clara Tomaz (org.). *História: narrativas plurais, múltiplas linguagens*. Uberlândia: EDUFU, 2005. Pp. 217-236.
- _____. “Nas asas da modernidade”. *Revista de História da Biblioteca Nacional*, ano 2, n.º. 24, setembro de 2007. Pp. 70-75.
- _____. *O Café de Portinari na Exposição do Mundo Português: modernidade e tradição na imagem do Estado Novo brasileiro*. Uberlândia: EDUFU, 2011.
- LEIRNER, Piero de Camargo. *Meia-volta volver: um estudo antropológico sobre a hierarquia militar*. Rio de Janeiro: FGV, 1997.
- LENHARO, Alcir. *Sacralização da Política*. 2ª ed. Campinas/SP: Papirus, 1986.
- LIMA, Valentina da Rocha (org.). *Getúlio: uma história oral*. Rio de Janeiro: Record, 1986.
- LINHARES, Antonio Pereira. *Aviação Naval Brasileira 1916-1941*. 2ª ed. Rio de Janeiro: GAIA, 2001.
- LISSOVSKY, Mauricio; SÁ, Paulo Sérgio Moraes de. “O novo em construção: o edifício-sede do Ministério da Educação e Saúde e a disputa do espaço arquitetável nos anos 1930”. In: GOMES, Angela de Castro (org.). *Capanema: o ministro e seu ministério*. Rio de Janeiro: FGV, 2000. Pp. 49-71.
- LONDRES, Cecília. “A invenção do patrimônio e a memória nacional”. In: BOMENY, Helena (org.). *Constelação Capanema: intelectuais e políticas*. Rio

- de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, Bragança Paulista (SP): Ed. Universidade de São Francisco, 2001. Pp. 85-101.
- LOPES, Sonia de Castro. *Lourival Fontes: as duas faces do poder*. Rio de Janeiro: Litteris Ed., 1999.
 - MATTOS, Marco. “A história do coração de Santos-Dumont”. *Revista Aeronáutica*. Rio de Janeiro, n°. 284, jun./ago./set., 2013. Pp. 48-50.
 - MAUAD, Ana Maria. “As três Américas de Carmen Miranda: cultura política e cinema no contexto da política da boa vizinhança”. In: *Transit Circle – Revista brasileira de estudos americanos*, vol. 1. Niterói: ABEA, 2002. Pp. 52-77.
 - MAUSS, Marcel. “Ensaio sobre a dádiva: forma e razão da troca nas sociedades arcaicas”. In: *Sociologia e Antropologia*. São Paulo: Cosacnaify, 2008. Pp. 183-314.
 - MOURA, Gerson. *Tio Sam chega ao Brasil: a penetração cultural americana*. São Paulo: Brasiliense, 1984.
 - MOURA, Nero. *Um voo na história*. Rio de Janeiro: FGV, 1996.
 - NASSER, David. *Eu fui guarda-costas de Getúlio*. Rio de Janeiro: O Cruzeiro, 1947.
 - NEGRÃO, João Henrique Botteri. *Selvagens e incendiários: o discurso anticomunista do governo Vargas e as imagens da guerra civil espanhola*. São Paulo: Associação Editorial Humanitas/Fapesp, 2005.
 - NORA, Pierre. “Entre memória e história: a problemática dos lugares”. In: *Projeto História*. São Paulo: PUC, n°. 10, dezembro de 1993. Pp. 7-28.
 - NUNES, Clarice. “As políticas públicas de educação de Gustavo Capanema no governo Vargas”. In: BOMENY, Helena (org.). *Constelação Capanema: intelectuais e políticas*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, Bragança Paulista (SP): Ed. Universidade de São Francisco, 2001. Pp. 103-125.
 - OLIVEIRA, Lúcia Lippi. “O pensamento de Almir de Andrade” e “O pensamento de Azevedo Amaral” In: OLIVEIRA, L. L; VELLOSO, M. P; GOMES, A. M. de C. (org.). *Estado Novo: ideologia e poder*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982. Pp. 31-47 e Pp. 48-70.
 - PALMA, Ricardo. *Tradiciones Limeñas*. Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1994.
 - PARADA, Maurício. *Educando corpos e criando a nação: cerimônias cívicas e práticas disciplinares no Estado Novo*. Rio de Janeiro: PUC-Rio/Apicuri, 2009.
 - PEIXOTO, Alzira Vargas do Amaral. *Getúlio Vargas, meu pai*. Porto Alegre: Editora Globo, 1960.
 - PEREIRA, Victor Hugo Adler. “Os intelectuais, o mercado e o Estado na modernização do teatro brasileiro”. In: BOMENY, Helena (org.). *Constelação Capanema: intelectuais e políticas*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, Bragança Paulista (SP): Ed. Universidade de São Francisco, 2001. Pp. 59-84.
 - PETRELLA, Yara Ligia Mello Moreira et al. “Restauração da fotopintura ‘Retrato em tamanho natural de Santos Dumont’, do fotógrafo Giovanni Sarracino”. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. sér. V. 6/7. P. 161-180 (1998-1999). Editado em 2003.
 - PINTO, Sérgio Murillo. “A doutrina Góis: síntese do pensamento militar no Estado Novo”. In: PANDOLFI, Dulce (org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999. Pp. 291-307.
 - POLLAK, Michael. “Memória, esquecimento, silêncio”. *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 2, n° 3, 1989. Pp. 3-15.

- RAMOS, Maria Bernardete. “Homens de pedra-e-cal do Estado Novo português: estatuária e virilidade da nação”. In: SZESZ, C. M.; RIBEIRO, M. M. T.; BRANCATO, S. M. L. et al. (org.). *Portugal-Brasil no século XX: sociedade, cultura e ideologia*. Bauru/SP: EDUSC, 2003. Pp. 343-368.
- SANTOS-DUMONT, Alberto. *Os meus balões*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1973.
- SCHWARTZMAN, Simon (org.). *Estado Novo, um Autorretrato*. Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1982.
- _____; BOMENY, Helena M. B.; COSTA, Vanda M. R. “Contenção das mulheres, mobilização dos jovens”. In: *Tempos de Capanema*. Rio de Janeiro: Paz e Terra; São Paulo: EDUSP, 1984. Pp. 107-140.
- SEITENFUS, Ricardo. *O Brasil vai à Guerra*. São Paulo: Manole, 2003. Pp. 270-275.
- SILVA, Edmundo de Macedo Soares e. *Um construtor do nosso tempo: depoimento ao CPDOC*. Rio de Janeiro: Fundação CSN, 1998.
- SILVA, Salomão L. Quadros da. “A Era Vargas e a economia”. In: D’ARAUJO, Maria Celina (org.). *As instituições brasileiras da Era Vargas*. Rio de Janeiro: EdUERJ/Ed. FGV, 1999. Pp. 137-154.
- SOUZA, José Inácio de Melo. “Trabalhando com cinejornais: relato de uma experiência”. In: CAPELATO, Maria Helena et alii (org.). *História e cinema: dimensões históricas do audiovisual*. São Paulo: Alameda, 2011. 2ª ed. Pp. 117-133.
- TINHORÃO, José Ramos. *A música popular no romance brasileiro*. Vol. III, século XX (2ª parte). São Paulo: Ed. 34, 2002.
- TOMAIN, Cássio dos Santos. “*Janela da alma*”: cinejornal e Estado Novo – fragmentos de um discurso totalitário. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2006.
- TOTA, Antonio Pedro. *O imperialismo sedutor: a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- VARGAS, Getúlio. *Diário*. Volume II (1937-1942). São Paulo: Siciliano; Rio de Janeiro: FGV, 1995.
- VELHO, Gilberto. *Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.
- VELLOSO, Mônica Pimenta. “Cultura e poder político: uma configuração do campo intelectual”. In: OLIVEIRA, L. L.; VELLOSO, M. P.; GOMES, A. M. de C. (org.). *Estado Novo: ideologia e poder*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982. Pp. 71-108.
- VIANNA, Hermano. *O mistério do samba*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar/Ed. UFRJ, 2002.
- VIANNA, Marly de A. G.; SILVA, Érica S. da; GONÇALVES, Leandro P. (org.). *Presos políticos e perseguidos estrangeiros na Era Vargas*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2014.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. “As Forças Armadas e a política de defesa no Brasil e na Argentina – 1997”. *Revista da Escola Superior de Guerra*, Rio de Janeiro, ano XIII, n.º. 37, 1998. Pp. 65-91.