

# Pilotos, aviões e técnicos: as ações de Salgado Filho no Ministério da Aeronáutica

*Pilots, planes and technicians: Salgado Filho's actions at the Ministry of Aeronautics*

*Pilotos, aviones y técnicos: la actuación de Salgado Filho en el Ministerio de Aeronáutica*

André Barbosa Fraga<sup>1</sup>

## RESUMO

Este artigo analisa a atuação de Salgado Filho como primeiro ministro da Aeronáutica do Brasil. O objetivo é compreender quais foram as principais ações empregadas por ele com o intuito de unificar, sob o seu controle, todos os setores das aviações civil e militar do país e de tentar transformar a nação brasileira em uma potência aérea. Defende-se aqui que a principal estratégia adotada por ele, ao longo dos quase cinco anos em que esteve à frente da pasta (1941-1945), consistiu na elaboração de um projeto de Estado voltado à construção do que foi chamado na época de uma “mentalidade aeronáutica”.

**Palavras-chave:** Salgado Filho. Ministério da Aeronáutica. Aviação. Governo Vargas.

## ABSTRACT

*This article analyzes the performance of Salgado Filho as the first minister of Aeronautics of Brazil. The objective is to understand what were the main actions used by him in order to unify, under his control, all sectors of civil and military aviation in the country and to transform the Brazilian nation into an important air force. It is argued here that the main strategy adopted by him, over the almost five years in which he occupied the ministry (1941-1945), consisted of the elaboration of a State project aimed at the construction of what was called of a “mentality aeronautics”.*

**Keywords:** Salgado Filho. Ministry of Aeronautics. Aviation. Vargas Government.

## RESUMEN

*Este artículo analiza el desempeño de Salgado Filho como primer ministro de Aeronáutica del Brasil. El objetivo es comprender cuáles fueron las principales acciones que utilizó para unificar, bajo su control, todos los sectores de la aviación civil y militar del país y tratar de transformar la nación brasileña en una potencia aérea. Se argumenta aquí que la principal estrategia adoptada por él, durante los casi cinco años en que ocupó el ministerio (1941-1945), consistió en la elaboración de un proyecto de Estado encaminado a la construcción de lo que se denominó en la época de una “mentalidad aeronáutica”.*

**Palabras clave:** Salgado Filho. Ministerio de Aeronáutica. Aviación. Gobierno Vargas.

---

## 1 INTRODUÇÃO

O ano de 2021, desde a data de 20 de janeiro, está sendo marcado pelo aniversário de 80 anos de uma das mais importantes efemérides da história da aviação brasileira: a criação do Ministério da Aeronáutica. Tal evento representou o ápice material e simbólico das profundas transformações pelas quais o campo aéreo estava passando na década de 1930, conforme são exemplos os significativos avanços tecnológicos

---

I. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO) – Rio de Janeiro/RJ – Brasil – Doutor em História Social pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense (UFF). E-mail: andrebraga@yahoo.com.br

Recebido: 22/03/21

Aceito: 24/05/21

no uso civil e militar dos aviões. Com base nessas rápidas mudanças, o governo de Getúlio Vargas (1930-1945), em 1940, considerou estratégica a estruturação de uma pasta ministerial exclusiva para controlar todos os setores da aviação nacional, porque avaliou que ela seria capaz de potencializar o emprego das aeronaves como meios de comércio, de comunicação e de defesa.

Tal medida pôs fim ao modelo adotado por muitos anos no Brasil, no qual o setor aéreo encontrava-se dividido sob o controle de três ministérios distintos. Essa conformação teve origem com a instalação da Escola de Aviação Naval, em 23 de agosto de 1916 (BRASIL, 1916), e da Escola de Aviação Militar, em 15 de janeiro de 1919 (BRASIL, 1919), subordinadas, respectivamente, às pastas da Marinha e da Guerra. Já no que diz respeito aos serviços civis de navegação aérea, eles foram regulamentados em 22 de julho de 1925, ficando a cargo do Ministério da Viação e Obras Públicas (BRASIL, 1925). Propostas de mudanças a esse paradigma ocorriam desde a criação desses setores nas Forças Armadas, principalmente pelo papel auxiliar e incipiente dispensado a eles pela Marinha e pelo Exército, ao não possuírem qualquer independência administrativa, técnica ou operacional (TEIXEIRA, 1992, p. 21).

No período entreguerras (1918-1939), o rápido desenvolvimento da aviação fez com que as principais potências europeias reorganizassem as forças aéreas militares de seus países, tornando-as independentes da Marinha e do Exército. A Inglaterra foi a primeira, ao instituir o Ministério do Ar em abril de 1918, o qual passou a administrar toda a atividade aeronáutica militar e civil<sup>1</sup>. Já a França unificou suas forças aéreas em 1928 mantendo parte da Aviação Naval sob a administração do Ministério da Marinha. Por sua vez, a Itália introduziu o Ministério do Ar em 1929, o qual teve o controle de toda a aviação civil e militar do país, unificadas por completo (FALCONI, 2009, p. 26-28).

No Brasil, a busca por autonomia intensificou-se na década de 1930, quando críticas mais intensas ao

desmembramento do setor aéreo ganharam corpo, tendo o ano de 1935 como marco. Nele, em 20 de fevereiro, o capitão-aviador Antonio Alves Cabral proferiu, no Clube Militar, uma conferência na qual propôs a criação no país de um “Ministério do Ar”, baseado no modelo italiano de unificação completa das aviações militares e civis. Ao término da apresentação, recebeu apoio, entre outros, do general Góis Monteiro, então ministro da Guerra<sup>2</sup>. Além disso, organizaram-se, com repercussão nos meios de comunicação, campanhas que defendiam a constituição da pasta ministerial em questão. Uma delas foi lançada em abril por aviadores da Marinha e do Exército, como o capitão de corveta Amarílio Vieira Cortez e o tenente-coronel Armando de Souza Ararigbóia (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 213).

No entanto, o governo somente se mostrou inclinado a avaliar uma reforma estrutural na área após a eclosão da Segunda Guerra. As notícias sobre as investidas vitoriosas das aviações alemãs e italianas, no início do conflito mundial, trouxeram evidências da importância da arma aérea para a garantia da segurança nacional. Diante disso, Getúlio Vargas decidiu consultar as instituições envolvidas nos setores civis e militares da aviação, solicitando a produção de pareceres informando serem favoráveis ou não à unificação. Em resposta, tanto o Exército quanto o Ministério da Viação e Obras Públicas demonstraram-se favoráveis à medida<sup>3</sup>. Por sua vez, o Estado Maior da Armada, representando a Marinha, apresentou-se contrário<sup>4</sup>. Além de conhecer a posição institucional dos órgãos e ministérios que seriam atingidos pela centralização, o presidente quis saber também a opinião individual dos militares que atuavam no ramo. Para tanto, requisitou ao capitão Nero Moura, seu piloto particular, que reunisse colegas aviadores das Forças Armadas e consultasse-os a respeito da questão, produzindo um documento no qual sintetizasse a posição predominante. O resultado foi o consentimento à fundação do novo ministério (MOURA, 1996, p. 92 e 93).

<sup>1</sup> Apenas em 1937 houve uma mudança, quando o governo inglês aceitou que a Aviação Embarcada deixasse de pertencer ao Ministério do Ar e retornasse ao controle do Ministério da Marinha (FALCONI, 2009, p. 26).

<sup>2</sup> Informação extraída do diário de Eurico Gaspar Dutra, produzido quando este ocupou, de julho de 1933 a abril de 1935, o posto de diretor da Aviação Militar. Ver: Arquivo Eurico Dutra, ED dp 1930.10.14. Pasta I.2. P. 105. CPDOC/FGV.

<sup>3</sup> O parecer elaborado pelo Estado Maior do Exército e o ofício produzido pelo ministro da Guerra Eurico Gaspar Dutra estão depositados em: Arquivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caixa 6, pacote 15, dossiês 12 e 13. Já os ofícios com os projetos de autoria do Departamento de Aeronáutica Civil e do Conselho Nacional de Aeronáutica localizam-se em: Arquivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caixa 6, pacote 15, dossiês 14 e 15.

<sup>4</sup> O memorando encaminhado ao Conselho de Segurança Nacional, com o parecer da decisão, pode ser consultado em: Arquivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caixa 1, pacote 1, doc. 2.

Examinando todas essas informações, o chefe de Estado decidiu, no segundo semestre de 1940, tornar o Ministério da Aeronáutica realidade, criando-o em 20 de janeiro de 1941, juntamente com as Forças Aéreas Nacionais (BRASIL, 1941a)<sup>5</sup>. Para não provocar atritos desnecessários entre o Exército e a Marinha, caso optasse por colocar para presidir a pasta recém-lançada o membro de uma dessas instituições, Getúlio Vargas escolheu um civil: o gaúcho Joaquim Pedro Salgado Filho. A opção por ele deve ser explicada tanto por tratar-se de alguém da confiança do presidente quanto por sua extensa experiência política e administrativa, uma vez que, formado em Direito, havia sido ministro do Trabalho, Indústria e Comércio (1932-1935) e deputado federal (1935-1937). Além disso, contava favoravelmente o fato de sua trajetória familiar e profissional possuir elementos que o aproximavam, por um lado, da segurança pública, ao ter ocupado o posto de chefe de polícia (1932), e, por outro, dos militares, tanto por ter sido filho de um coronel quanto por ter exercido a atividade de ministro do Supremo Tribunal Militar (1938-1941) (MOREIRA, 2001).

O foco do presente artigo está voltado justamente para a atuação do primeiro ministro da Aeronáutica, ao longo dos quase cinco anos em que esteve à frente do cargo (1941-1945). O objetivo é compreender quais ações foram definidas e seguidas por ele para ser bem-sucedido na difícil tarefa de integrar as aviações do Exército, da Marinha e o Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), bem como de tentar transformar a nação brasileira em uma potência aérea. Defende-se aqui que a principal estratégia empregada por Salgado Filho com esse intuito consistiu na elaboração de um projeto, ou seja, de uma “conduta organizada para atingir finalidades específicas” (VELHO, 1994, p. 101), voltado à construção do que foi chamado na época de uma “mentalidade aeronáutica” (RODRIGUES, 1941). Tal expressão serviu para representar a tentativa ampla de se generalizar a conscientização da população a respeito da necessidade de um esforço coletivo para o desenvolvimento da navegação aérea.

Após definir o norte que daria para a sua administração, o ministro aproveitou as comemorações do Dia do Aviador, ocorridas no mês de outubro de 1941, durante a “Semana da Asa”, com o intuito de divulgar ao grande público a frase-programa cunhada por ele para sintetizar a meta de realizações traçada para a sua pasta: “Pilotos para o Brasil, aviões para os pilotos e técnicos para os aviões. Esta é a flâmula aeronáutica” (A MANHÃ, 1941b,

p. 13). Ou seja, perseguiu-se a meta de dotar o país de uma quantidade significativa de aviadores preparados e competentes, de aeronaves de treinamento para formá-los e de profissionais capazes de projetar e de fazer a manutenção dos aviões. Acompanharemos a partir de agora o desenvolvimento dessa tríade pilotos, aviões e técnicos, em suas faces civil e militar, consideradas, pelo ministério, interdependentes no processo de construção da mentalidade aeronáutica.

## 2 PILOTOS PARA O BRASIL

Assim que assumiu a pasta, Salgado Filho anunciou, como uma de suas principais preocupações, aumentar o número de pilotos militares no Brasil. Dada a complexidade de tal objetivo, o governo passou a investir também em uma reserva aérea, formada por jovens civis, estimulados a aprenderem noções básicas do universo da aviação (A NOITE, 1941a, p. 3). Com esse intuito, o ministro da Aeronáutica incentivou o surgimento e o fortalecimento de organizações de ensino pré-aeronáutico, sendo as mais importantes a Escola Ativa da Juventude do Ar e os Escoteiros do Ar. A primeira delas, criada em 1940, no Rio de Janeiro, pelo ex-aviador do Exército Armando Pinto Ferreira, chegou a ter, em fevereiro de 1941, 7.000 associados, de todos os estados do Brasil (A NOITE, 1941b, p. 8). Já os Escoteiros do Ar foram criados em Curitiba, pelo major-aviador Godofredo Vidal, no ano de 1938. Contudo, o crescimento significativo da organização ocorreu após Salgado Filho fundar, em 19 de abril de 1944, a Federação Brasileira de Escoteiros do Ar (FBE-Ar), responsável por estimular a fundação de entidades nos diversos estados do país (A NOITE, 1944, p. 7).

O Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) procurou colaborar com a iniciativa, ao publicar livros incentivando as crianças a seguirem a carreira de piloto (GRIECO, 1941). Para facilitar a adesão, o Ministério da Aeronáutica investiu, a partir de agosto de 1941, recursos públicos nos aeroclubes e nas escolas de aviação civil, por intermédio de subvenções que reduziam o preço das horas de voo dos cursos de pilotagem. Os jovens com o secundário concluído poderiam receber um abatimento de 50% no valor da instrução (A MANHÃ, 1941a, p. 13). Esses incentivos financeiros colaboraram para a multiplicação de tais entidades. Se antes de 1941 elas eram apenas 20,<sup>6</sup> em 30 de novembro de 1943 o número de escolas de aviação civil e de aeroclubes chegou a 202 (SOUZA, 1944, p.

<sup>5</sup> Em 22 de maio de 1941, as Forças Aéreas Nacionais passaram a se chamar Força Aérea Brasileira (FAB) (BRASIL, 1941d).

<sup>6</sup> Arquivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caixa 6, pacote 17, dossiê 4.

279-284). Esse aumento substancial de unidades teve um impacto direto na quantidade de pilotos formados. Em 1930, o Brasil possuía 145 deles, brevetados pelo Aeroclubes do Brasil. No início de 1942, o cenário era outro, já tendo 1.100 civis recebido diplomas de aviador (CULTURA POLÍTICA, 1942, p. 214).

Já na face militar da mentalidade aeronáutica, a principal ação de Salgado Filho, com o fim das Escolas de aviação da Marinha e do Exército, foi reestruturar a formação dos oficiais aviadores, adaptando-a aos novos tempos, para atender a essa juventude que passaria a chegar cada vez mais bem preparada. Sendo assim, procurando corrigir erros considerados recorrentes no passado, como a falta de investimento e a elevada indisciplina, o ministro criou, em 25 de março de 1941, a Escola de Aeronáutica (BRASIL, 1941c), localizada no Campo dos Afonsos, nas dependências que haviam pertencido à aviação militar. O ensino dado aos pilotos compreendia um curso de três anos, constituído por Instrução fundamental, Instrução militar e Instrução Aeronáutica (CULTURA POLÍTICA, 1941, p. 224). A preocupação que norteou a medida foi a de formar, em grande número, pilotos altamente qualificados, de alto nível intelectual (extensos conhecimentos técnicos) e perfeita condição física.

Com esse intuito, os jovens ingressantes nos quadros da nova escola passariam a ser submetidos a uma severa seleção e formação, na qual se desenvolveriam qualidades morais esperadas dos pilotos, feitas de “serena coragem, de tranquilo e consciente arrojo, e sobretudo de inalterável sangue-frio”<sup>7</sup> e da “apuração de senso da responsabilidade e da disciplina de voo”<sup>8</sup>. O Ministério da Aeronáutica procurou guiar-se pelo seguinte direcionamento: “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”<sup>9</sup>. O objetivo era o de formar mais e melhor. Por isso, houve empenho para acelerar a produção de oficiais aviadores. Segundo projeção depositada no fundo Salgado Filho, o planejamento conduzido pela pasta seria capaz de fazer os números aumentarem de 145 alunos matriculados e 24 efetivamente diplomados em 1941 para 1.100 matriculados e 256 diplomados em 1946.<sup>10</sup>

### 3 AVIÕES PARA OS PILOTOS

No que diz respeito à construção da face civil de uma mentalidade aeronáutica, o incentivo ao crescimento vertiginoso do número de pilotos precisava ser acompanhado de esforços semelhantes em relação à quantidade de aviões disponíveis para a formação dos aviadores. A fim de elevar a oferta de aeronaves, o ministro desenvolveu a Campanha Nacional de Aviação (CNA), pela qual se requisitava a doação particular de dinheiro a ser utilizado na compra de aviões de treinamento, então ofertados gratuitamente aos mais diversos aeroclubes brasileiros. A iniciativa, lançada em 1941, foi fruto de uma parceria entre Salgado Filho e o jornalista Assis Chateaubriand (SOUZA, 1944, p. 210).

Dada a quantia vultuosa necessária à aquisição de um aparelho aéreo, a campanha esteve voltada principalmente aos empresários. Uma quantidade significativa deles aceitou o convite, como José Joaquim da Cunha, fazendeiro em Ituiutaba, Minas Gerais, que fez uma doação, em 3 de março de 1944, para a aquisição do avião “Vila de Tefé”<sup>11</sup>. Contudo, classes menos favorecidas também contribuíram para os equipamentos aeronáuticos do Brasil. Por exemplo, Salgado Filho recebeu, em 23 de novembro de 1942, 1.500 cruzeiros provenientes de arrecadação espontânea feita entre operários da indústria de Construção e Mobiliário da cidade de Campo Grande, Mato Grosso.<sup>12</sup>

O resultado da campanha mostrou-se promissor, excedendo as expectativas mais otimistas. A edição de abril de 1943 da revista *Cultura Política* registrava, até aquele momento, 315 aparelhos doados, o que fez com que cerca de 250 aeroclubes, de vários estados do país, recebessem aeronaves (ESCOBAR FILHO, 1943, p. 75). Aproximadamente, 600 aviões foram obtidos pela campanha até o final do Estado Novo.<sup>13</sup> A análise de tal iniciativa revela ter sido ela capaz de, em um curto período de tempo, desenvolver e transformar significativamente a aviação civil do Brasil, já que, além de obter centenas de aparelhos aéreos de treinamento, estimulou também a fundação de aeroclubes, a construção de campos de pouso e hangares, a formação de centenas de pilotos e a entrega da mesma quantidade de brevês.

<sup>7</sup> Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIII, fot. 346/2. CPDOC/FGV.

<sup>8</sup> Idem.

<sup>9</sup> Idem.

<sup>10</sup> Arquivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caixa 15, doc. 84.

<sup>11</sup> Arquivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caixa 8, pacote 23, dossiê 12.

<sup>12</sup> Arquivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caixa 15, doc. 94.

<sup>13</sup> Arquivo Getúlio Vargas, GV c 1945.07.27, microfilme rolo 8 fot. 895/2. CPDOC/FGV; e Arquivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caixa 9, pacote 29, dossiê 3.

No que diz respeito à oferta de aeronaves visando à construção da face militar da mentalidade aeronáutica, os esforços de Salgado Filho voltaram-se principalmente para fortalecer a indústria nacional do setor da aviação, tornando o país menos dependente de outras nações. A principal ação tomada por ele, enquanto esteve à frente do ministério, foi a de concluir os dois empreendimentos considerados pelo governo Vargas capazes de garantir a autonomia brasileira na produção de aparelhos aéreos e de seus componentes, dando passos largos para o país tornar-se uma potência aérea: a Fábrica Nacional de Aviões e a Fábrica Nacional de Motores. Ao garantirem ao Brasil o domínio da tecnologia e uma produção em série, elas forneceriam os aviões de combate para a Força Aérea Brasileira.

Desde a década de 1930, Getúlio Vargas tinha a intenção de instalar uma fábrica de aviões no Brasil preparada para fornecer aparelhos ao Exército e à Marinha. Para tanto, constituiu uma comissão, na qual, em setembro de 1934, foi incluído o engenheiro francês e construtor de aeronaves René Couzinet, especialista convidado pelo presidente para participar da iniciativa. Após longos estudos, a comissão escolheu, para a instalação de tal indústria, Lagoa Santa, localizada a 50 quilômetros de Belo Horizonte/MG, e, portanto, longe do litoral, tornando o empreendimento menos vulnerável aos ataques inimigos (SOUZA, 1944, p. 455-457).

Resolvida essa questão, lançou-se um edital de concorrência para contratação de uma empresa encarregada de instalar e de explorar a fábrica. O governo se comprometeu a obter, dos Estados Unidos, a licença de construção do avião *North American NA-44* e a encomendar anualmente aviões, hidroaviões e sobressalentes (BRASIL, 1938). A empresa Construções Aeronáuticas S.A., que tinha Antônio Lartigau Seabra como um dos principais acionistas e René Couzinet como Diretor-Técnico, apresentou uma proposta e obteve a licitação.

A partir de 1940, focou-se na construção da fábrica. No entanto, o contexto da Segunda Guerra prejudicou as negociações com os Estados Unidos, impedindo o envio do maquinário necessário. A criação do Ministério da Aeronáutica gerou expectativa de que a situação mudasse. Efetivamente, Salgado Filho, no dia em que tomou posse, declarou empenho em acelerar a construção da

Fábrica Nacional de Aviões (A VANGUARDA, 1941, p. 1). Com esse objetivo, em 29 de maio de 1941, abriu crédito especial de mil e setecentos contos de réis para custear o empreendimento (BRASIL, 1941e) e de dois mil contos de réis para bancar parte das despesas de aquisição, com os norte-americanos, da aparelhagem exigida (BRASIL, 1941f).

Contudo, a desconfiança dos Estados Unidos em relação ao Diretor-Técnico da fábrica brasileira, René Couzinet, acusado de colaboração franco-alemã,<sup>14</sup> mostrou-se um grande obstáculo para a liberação dos equipamentos encomendados. Diante disso, o governo Vargas solicitou, em setembro de 1942, a venda a brasileiros das ações da empresa pertencentes a estrangeiros, o que ocorreu em 10 de dezembro, quando Francisco Pignatari, dono da Companhia Aeronáutica Paulista, adquiriu a maior parte delas. Com isso, René Couzinet desfez-se dos títulos que possuía e, junto com os técnicos trazidos da Europa, afastou-se da Construções Aeronáuticas, em janeiro de 1943.<sup>15</sup>

Apesar disso, os Estados Unidos não liberaram os equipamentos, alegando, no começo de 1943, “escassez de máquinas, ferramentas e materiais de avião”.<sup>16</sup> Somente em 26 de agosto do mesmo ano os norte-americanos autorizaram o envio da tecnologia.<sup>17</sup> Nos meses que se seguiram, a nova administração da Construções Aeronáuticas ainda precisou empregar muitas ações para a fábrica funcionar, fazendo com que os primeiros aviões ficassem prontos apenas em 1946.

Para o projeto de autonomia ser completo, restava ao país dominar também as técnicas de construção de motores. Com esse intuito, o ministro da Viação e Obras Públicas, após a anuência do presidente, requisitou, em 26 de outubro de 1938, estudos sobre a viabilidade da ereção de uma fábrica desse componente no país (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1990, p. 589). Em julho de 1940, Getúlio Vargas liberou cinco mil e quinhentos contos de réis para que ela começasse a sair do papel (BRASIL, 1940). O coronel engenheiro Antônio Guedes Muniz, a quem coube, em agosto, a tarefa de concluir o projeto da Fábrica Nacional de Motores (FNM) e de cuidar de sua instalação, escolheu erguê-la em Xerém, distrito do município de Duque de Caxias, Rio de Janeiro.<sup>18</sup>

<sup>14</sup> Arquivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caixa 67, pasta 3, doc. 12..

<sup>15</sup> Arquivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caixa 6, pasta 7, doc. 2.; e Arquivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caixa 67, pasta 3, doc. 17.

<sup>16</sup> Arquivo Nacional. Fundo Gabinete Civil da Presidência da República, BR AN RIO 35, Série Ministérios, Subsérie Aeronáutica. Lata 513. Processo n°. 1.122/43.

<sup>17</sup> Arquivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caixa 65, pasta 1, doc. 17.

<sup>18</sup> Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIX, fot. 802/4. CPDOC/FGV.

Com a criação do Ministério da Aeronáutica, este passou a atuar em parceria com o Ministério da Viação e Obras Públicas, contribuindo mais de perto para o desenvolvimento da fábrica em questão, inclusive injetando dinheiro. A fim de concretizar o projeto brasileiro de autonomia no setor aéreo, o coronel Muniz viajou para os Estados Unidos, no início de 1941, com o intuito de negociar a aquisição do maquinário e da patente de um motor necessários à FNM. Contudo, a conjuntura externa, marcada pela expectativa de entrada dos norte-americanos na Segunda Guerra Mundial, prejudicou as negociações, uma vez que a prioridade deles naquele momento era utilizar a totalidade da produção para proteção própria e da Inglaterra.<sup>19</sup>

A situação foi alterada em março de 1942, quando os Estados Unidos, buscando uma participação mais ativa do Brasil na proteção do continente americano, concederam ao Ministério da Aeronáutica brasileiro cinquenta milhões de dólares, dos quais o presidente autorizou o detentor da pasta a empregar um milhão e novecentos mil na compra do maquinário a ser instalado na FNM.<sup>20</sup> Tal aproximação permitiu ao Brasil fechar contrato de cessão de tecnologia com as empresas Wright Aircraft Engines e Fairchild Engine and Airplane Corporation. Ao longo dos anos de 1943 e 1944, finalmente chegaram ao país as matérias-primas e máquinas essenciais ao funcionamento da fábrica, permitindo que os primeiros motores ficassem prontos no segundo semestre de 1944 (CULTURA POLÍTICA, 1944, p. 48 e 49).

#### 4 TÉCNICOS PARA OS AVIÕES

Dando continuidade à construção da face civil da mentalidade aeronáutica, a pasta de Salgado Filho procurou incentivar os jovens a, quando adultos, optarem pelas profissões técnicas do campo aéreo, como mecânica ou engenharia. Para tanto, contou com o auxílio do DIP, o qual publicou livros voltados aos estudantes brasileiros, em que apresentou, de maneira empolgante, os ofícios de construção e manutenção de aeronaves e convocou os “pequeninos calculadores de raízes cúbicas, de curvas trigonométricas, de equações de 2º grau!” a ficarem a postos para se tornarem “futuros cirurgiões de pássaros mecânicos” (GRIECO, 1941, p. 27). Para facilitar a formação dos interessados, o Ministério da Aeronáutica, desde agosto de 1941, estruturou uma

política de concessão de subvenções aos aeroclubes e às Escolas de Aviação Civil, destinada à redução do preço da matrícula nos cursos de formação de mecânico de aviação e de radiotelegrafista de voo (CULTURA POLÍTICA, 1943, p. 41 e 42).

Entre tantas ações empregadas com o intuito de despertar nas novas gerações o interesse por essas ocupações, Salgado Filho identificou no aeromodelismo a melhor estratégia para alcançar esse objetivo. Inclusive, a principal definição dessa modalidade no país, elaborada, em 1940, por Dominique Pierre Gay, técnico do Aeroclube do Brasil, passou a servir perfeitamente, em 1941, aos interesses do Ministério da Aeronáutica: “primeira escola teórica e prática da aviação” (GAY, 1940, p. 2). Dessa forma, por tratar-se de atividade que envolvia a construção de aviões em escala reduzida, ela permitia que o praticante adquirisse, além de paciência e disciplina, conhecimentos técnicos e práticos de cálculo, métrica, aerodinâmica, pintura, desenho, funcionamento de motores, funilaria e marcenaria.

Diante disso, o Ministério da Aeronáutica realizou diversas ações direcionadas a essa prática, demonstrando a importância atribuída a ela para a formação do futuro quadro de profissionais técnicos da aviação. Em agosto de 1941, lançou uma campanha voltada a instalar um “Aeromodelo Clube” em cada unidade escolar brasileira (O IMPARCIAL, 1941, p. 4). Dois meses depois, criou o Primeiro Campeonato Nacional de Aeromodelismo, disputado entre menores de 21 anos, durante a “Semana da Asa” daquele ano, com inscrições gratuitas e prêmios em dinheiro (O JORNAL, 1941, p. 5). Em 1943, para manter a atividade ainda mais em evidência, Salgado Filho ampliou o número de competições anuais, passando estas a ocorrerem em outros meses além de outubro (DIÁRIO DA NOITE, 1943, p. 3). Ou seja, o estímulo, entre os jovens brasileiros, à prática do aeromodelismo tornou-se a medida governamental mais importante para formar uma reserva aérea de construtores aeronáuticos.

Por sua vez, no âmbito militar, a principal ação de Salgado Filho para fortalecer a formação dos técnicos de aparelhagem aérea foi a criação, em 25 de março de 1941, da Escola de Especialistas de Aeronáutica (BRASIL, 1941b). Tal unidade de instrução, instalada no Galeão, nas antigas dependências da extinta Escola de Aviação Naval, serviu à formação

<sup>19</sup> Arquivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caixa 72, pasta 4, doc. 1.

<sup>20</sup> Arquivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caixa 72, pasta 5, doc. 23.

e ao aperfeiçoamento do pessoal que ingressava no curso de Oficial Mecânico, destinado aos suboficiais e primeiros-sargentos mecânicos de Avião, Rádio, Armamento e Fotógrafos; no curso de Especialistas, voltado aos praças das Forças Armadas e aos civis alistados voluntariamente; e em outros cursos, especialmente autorizados pelo ministro e destinados a formar e aperfeiçoar eventualmente o Corpo de Pessoal Subalterno da Aeronáutica (ESQUADRILHA, 1943, p. 4).

O grande interesse do Ministério da Aeronáutica pela formação adequada dos responsáveis em conservar e reparar toda a aparelhagem envolvida na aviação militar foi dar solução às críticas intensas recebidas pelas antigas escolas de aviação do Exército e da Marinha. O teor delas dizia respeito à falta de manutenção dos equipamentos e das aeronaves, o que havia gerado, no passado, significativos prejuízos, financeiros e na formação de oficiais. Afinal, a eficiência da Força Aérea Brasileira dependia de técnicos bem-preparados para garantir a integridade dos aviões (aparelhos caros, delicados e de curta duração), das cargas transportadas e da vida dos pilotos e passageiros.<sup>21</sup>

Justamente por isso, Salgado Filho estruturou o Parque dos Afonsos para atender a reparações e revisões, fabricação de peças e, eventualmente, construção de aviões completos, do 1º Regimento de Aviação, da Escola de Aeronáutica e do Correio Aéreo Nacional. Com o intuito de cumprir suas funções, o Parque dispunha, em 1943, de mais de 800 homens em suas oficinas, entre mecânicos, ajustadores, carpinteiros, caldeireiros, pintores e artífices de rádio.<sup>22</sup> A Escola de Especialistas de Aeronáutica desenvolveu-se bastante após sua criação, tanto que, até setembro de 1944, já havia formado mais de trezentos sargentos, entre mecânicos de avião, radiotelegrafistas de voo e de terra, fotógrafos aéreos e mecânicos de armamento, em seis turmas.<sup>23</sup>

Apesar do empenho na ampliação da Escola de Especialistas de Aeronáutica, a capacidade dela de formar novos quadros mostrou-se inferior à demanda crescente por especialistas, sobretudo após a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Para solucionar essa questão, Salgado Filho, com o auxílio de John Paul Riddle, proprietário de uma rede particular de ensino técnico-profissional

aeronáutico dos Estados Unidos, conseguiu trazer uma unidade dela para o Brasil, inaugurando-a em São Paulo, no dia 2 de maio de 1944, sob o nome de Escola Técnica de Aviação. A nova instituição foi criada para aumentar a formação de especialistas para a Reserva da Aeronáutica. No entanto, em virtude dos esforços de guerra, todos os diplomados no local acabaram ingressando automaticamente no serviço ativo da Força Aérea Brasileira. A intensificação das relações com os Estados Unidos, em decorrência da participação do Brasil no conflito mundial, tornou possível não somente a montagem da escola, mas a vinda de técnicos e instrutores norte-americanos para ajudar na capacitação dos alunos (CAVALCANTI, s/d, p. 43 e 45).

## 5 CONCLUSÃO

Este artigo analisou as principais ações materiais e simbólicas empregadas por Salgado Filho, enquanto esteve à frente da pasta da Aeronáutica, com o intuito de reunir as condições necessárias à transformação da nação em uma potência aérea. Para isso, o ministro utilizou os quatro anos e nove meses em que ocupou o cargo a fim de implementar um projeto de Estado voltado à construção de uma mentalidade aeronáutica. Tal expressão consistiu em um conjunto de ideias, princípios e ações, a ser internalizado por toda a população, relacionado à importância decisiva da aviação para o país.

Após a criação do novo ministério, Salgado Filho intensificou medidas de fortalecimento das faces civil e militar da mentalidade aeronáutica, ao divulgar, durante a “Semana da Asa” de 1941, o slogan que nortearia a sua administração: “Pilotos para o Brasil, aviões para os pilotos e técnicos para os aviões”. Tal frase sintetizou o plano de formar, em quantidade expressiva, aviadores altamente qualificados (agremiações do ar, aeroclubes e Escola de Aeronáutica), fazer crescer a quantidade de aeronaves para treinamento e proteção do território (Campanha Nacional de Aviação, Fábrica Nacional de Aviões e Fábrica Nacional de Motores) e dispor de profissionais especializados para projetá-las e consertá-las (aeromodelismo, Escola de Especialistas de Aeronáutica e Escola Técnica de Aviação).

<sup>21</sup> Arquivo Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilme rolo 70, pasta XIII, fot. 346/2 e 347/1. CPDOC/FGV.

<sup>22</sup> Idem. Fot. 349/2.

<sup>23</sup> Arquivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caixa 8, pacote 23, dossiê 13.

## REFERÊNCIAS

**A MANHÃ.** “Por uma grande reserva aérea”. Rio de Janeiro, sábado, 9 de agosto de 1941a, p. 13.

**A MANHÃ.** “Asas e Motores”. Rio de Janeiro, domingo, 19 de outubro de 1941b, p. 13.

**A NOITE.** “Trabalho, ação e patriotismo”. Rio de Janeiro, terça-feira, 21 de janeiro de 1941a, p. 3.

**A NOITE.** “Ainda a questão da ‘mentalidade do ar’”. Rio de Janeiro, sexta-feira, 14 de fevereiro de 1941b, p. 8.

**A NOITE.** “Preparando os futuros ‘áses’ do Brasil”. Rio de Janeiro, terça-feira, 18 de abril de 1944, p. 7.

**A VANGUARDA.** “O Ministério do Ar”. Cássia-MG, domingo, 26 de janeiro de 1941, p. 1.

**BRASIL. Decreto n.º. 12.167, de 23 de agosto de 1916.** Cria, sem aumento de despesa, as escolas de Aviação e de Submersíveis.

**BRASIL. 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.

**BRASIL. Decreto n.º. 16.983, de 22 de julho de 1925.** Aprova o regulamento para os Serviços Civis da Navegação Aérea.

**BRASIL. Decreto-Lei n.º. 617, de 15 de agosto de 1938.** Autoriza a contratar, mediante concorrência pública, o estabelecimento de uma fábrica de aviões.

**BRASIL. Decreto-Lei n.º. 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.º. 2.012, de 10 de fevereiro de 1940.

**BRASIL. Decreto-Lei n.º. 2.961, de 20 de janeiro de 1941a.** Cria o Ministério da Aeronáutica.

**BRASIL. Decreto-Lei n.º. 3.141, de 25 de março de 1941b.** Cria no Ministério da Aeronáutica a Escola de Especialistas de Aeronáutica.

**BRASIL. Decreto-Lei n.º. 3.142, de 25 de março de 1941c.** Cria no Ministério da Aeronáutica a Escola de Aeronáutica.

**BRASIL. Decreto-Lei n.º. 3.302, de 22 de maio de 1941d.** Dá nova denominação às Forças Aéreas Nacionais e aos seus estabelecimentos.

**BRASIL. Decreto-Lei n.º. 3.317, de 29 de maio de 1941e.** 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.

**BRASIL. Decreto-Lei n.º. 3.318, de 29 de maio de 1941f.** 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.

CAVALCANTI, B. de L. **Trajectoria Especialista:** ensaio sobre a Escola de Especialistas de Aeronáutica. Brasília: Ideal, s/d.

**CULTURA POLÍTICA.** “Panorama da atividade governamental”. Ano I, num. 3, maio. Rio de Janeiro: DIP, 1941, p. 219-227.

**CULTURA POLÍTICA.** “O primeiro aniversário da instalação do Ministério da Aeronáutica”. Ano II, num. 13, março. Rio de Janeiro: DIP, 1942, p. 211-215.

**CULTURA POLÍTICA.** “Crônica do Brasil na guerra (de agosto de 1942 a agosto de 1943)”. Ano III, num. 31, 22 de agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1943, p. 27-47.

**CULTURA POLÍTICA.** “Um mês de realizações governamentais”. Ano IV, num. 45, outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1944, p. 48 e 49.

**DIÁRIO DA NOITE.** “Amanhã o desfile da Juventude Brasileira”. Rio de Janeiro, sexta-feira, 3 de setembro de 1943, p. 3.

ESCOBAR FILHO. “Variações sobre a Campanha Nacional de Aviação”. **Cultura Política**, ano III, num. 26, abril. Rio de Janeiro: DIP, 1943, p. 73-76.

**ESQUADRILHA.** “Escola de Especialistas de Aeronáutica do Galeão”. Rio de Janeiro, ano II, num. 10, janeiro de 1943, p. 4, 5 e 10.

FALCONI, P. G. **Aviação naval brasileira:** rivalidades e debates (1941-2001). Tese de doutorado em História. Franca: UNESP, 2009.

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

GRIECO, D. **O Brasil tem asas:** passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira). Rio de Janeiro: DIP, 1941.

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.

LAVENÈRE-WANDERLEY, N. F. **História da Força Aérea Brasileira**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda, 1975.

MOREIRA, R. L. Verbete “SALGADO FILHO, Joaquim Pedro”. In: ABREU, Alzira Alves de et al (coord.). **Dicionário histórico-biográfico brasileiro pós-1930**. 2ª ed. 5º volume. Rio de Janeiro: Ed. FGV/CPDOC, 2001, p. 5.207-5.209.

MOURA, N. **Um voo na história**. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

**O IMPARCIAL**. “Centros juvenis de aviação”. Rio de Janeiro, domingo, 17 de agosto de 1941, p. 4.

**O JORNAL**. “Será realizado no próximo dia 25 o 1º Campeonato Nacional de Aeromodelismo”.

Rio de Janeiro, domingo, 12 de outubro de 1941, p. 5.

RODRIGUES, L. A. “Evolução aeronáutica brasileira – Futuro aeronáutico do Brasil”. **Dos Jornais**, ano I, n. 6, novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941, p. 75-77.

SOUZA, J. G. **A verdade sobre a história da Aeronáutica**. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A., 1944.

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

VELHO, G. **Projeto e metamorfose**: antropologia das sociedades complexas. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.