

# O Campo dos Afonsos e a Estruturação da Aeronáutica Militar Brasileira (1930-1941)

Campo dos Afonsos and the Organization of the Brazilian Air Force (1930-1941)

El Campo de Afonsos y la Estructuración de la Fuerza Aérea Brasileña (1930-1941)

2º Ten QCOA Historiador Tiago Starling de Mendonça  
Centro de Documentação da Aeronáutica - CENDOC  
Seção de Patrimônio e Histórico  
Rio de Janeiro/RJ - Brasil  
starmend@hotmail.com

## RESUMO

O ato de criação do Ministério da Aeronáutica (MAER) foi marcado por diversas solenidades, dentre as quais destacou-se a cerimônia ocorrida no Campo dos Afonsos, cujo caráter marcadamente militar a diferenciou dos demais eventos. Tal solenidade é vista aqui não como o ponto de partida para uma história do MAER, mas antes como um importante marco do processo de estruturação da aeronáutica brasileira, no qual os militares desempenharam importante papel. Buscando sempre entender como ocorreu a inserção dos aviadores militares nesse processo, foram analisados os principais fatores que compõem a conjuntura brasileira ao longo da década de 1930, período de grandes mudanças políticas e econômicas no país, e de avanços no campo aeronáutico brasileiro.

**Palavras-chave:** Campo dos Afonsos. Aeronáutica. Modernização. Interiorização.

## ABSTRACT

*The creation of the Ministry of Aeronautics (MAER) was marked by several ceremonies; among them we can highlight the one occurred at Campo dos Afonsos, because of its military aspect. Such ceremony is not seen as the origin of the MAER history, but as an important basis for the structuring process of the Brazilian Aeronautics where the military personnel had a significant role. Trying to understand how the military pilots were inserted in this process, it was analyzed the main factors which formed the Brazilian context along the 1930's; a period of great political and economic changes in the country, and important advances in the Brazilian aeronautics field as well.*

**Keywords:** Campo dos Afonsos. Aeronautics. Modernization. Interiorization.

## RESUMEN

*El acto de creación del Ministerio de Aeronáutica (MAER) se marcó por varias solemnidades, entre las cuales se destaca la ceremonia que tuvo lugar en el Campo de Afonsos, cuyo carácter marcadamente militar la diferenció de los otros eventos. No se ve esta solemnidad como punto de partida para una historia de MAER, pero antes era considerada un marco importante del proceso de estructuración de aeronáutica brasileña, en el cual los militares desempeñaron un papel importante. Intentando siempre entender cómo se dio la inserción de los aviadores militares en este proceso, se analizaron los factores principales que componen la coyuntura brasileña a lo largo de la década de 1930, periodo de grandes cambios políticos y económicos del país, y de avances en el campo aeronáutico brasileño.*

**Palabras clave:** Campo de Afonsos. Aeronáutica. Modernización. Interiorización.

## INTRODUÇÃO

O objetivo deste artigo é apresentar alguns resultados do trabalho de pesquisa conduzido junto ao Núcleo Interdisciplinar de Estudos e Pesquisas em História da Educação Militar (NIEPHEM) e ao Centro de Memória do Ensino (CME), da Universidade da Força Aérea (UNIFA).

Parte de um trabalho coletivo iniciado a partir das comemorações do centenário das atividades aeronáuticas no Campo dos Afonsos (1912 – 2012), as investigações conduzidas em torno do tema Escola de Aeronáutica e o Campo dos Afonsos (1941 a 1973), vem, primeiramente, refletir sobre o contexto de criação da Escola de Aeronáutica (EsAer), em 1941, no bojo da unificação dos meios aeronáuticos brasileiros em torno do Ministério da Aeronáutica (MAER)<sup>1</sup>.

Será apresentada a reconstituição da solenidade de transferência do acervo aeronáutico do Exército para o nascente MAER, ocorrido no dia 27 de janeiro de 1941, na Guarnição dos Afonsos, localizada no Rio de Janeiro, então capital federal.

Tal solenidade é vista aqui não como um ponto de partida – embora esse enfoque possa ser dado tranquilamente – de uma história do MAER, mas como ponto de chegada; um marco no processo de

estruturação da aeronáutica militar brasileira, ocorrido, sobretudo, na década de 1930.

Busca-se, portanto, delinear os traços gerais deste contexto, quais sejam: 1- o desenvolvimento técnico-doutrinário da aviação militar, em nível mundial; 2- a emergência, a partir do governo Vargas, de um processo de centralização política, modernização e desenvolvimento econômico; e 3- a institucionalização de uma política de estruturação da aeronáutica brasileira, vista como estratégica para os objetivos do país, sobretudo nos esforços pela interiorização do território nacional.

Há também o problema da relação entre os itens supracitados e o processo de construção de uma identidade nacional sintonizada com os objetivos do estado brasileiro a partir de 1930. Essa questão sofrerá breve abordagem, objetivando apenas identificar as características principais que a permeiam, posto a necessidade de um trabalho exclusivo para tratar dos aprofundamentos que tal problema requer.

Em suma, a proposta do artigo é pensar a inserção e a atuação da aeronáutica militar brasileira diante do quadro acima descrito, propondo abordagens que possam esclarecer novos elementos desta temática.

Apesar da ampla literatura diletante sobre a aeronáutica militar brasileira, é grande a carência de

<sup>1</sup> Ver: Decreto-Lei nº 2.961 de 20 de janeiro de 1941. Cria o Ministério da Aeronáutica; Decreto-Lei nº 3.142, de 25 de março de 1941. Cria no Ministério da Aeronáutica a Escola de Aeronáutica.



trabalhos acadêmicos que abordam a história de suas instituições. Pesquisa realizada em bancos de dados digitais apontou apenas uma dissertação de mestrado relativa ao tema<sup>2</sup>. Por sua vez, há disponível nos arquivos da Força Aérea Brasileira (FAB) - e demais instituições de pesquisa – grande volume de fontes primárias, em sua maior parte inexploradas e de grande relevância para a história contemporânea do Brasil.

Este artigo, portanto, é parte do esforço para preenchimento desta lacuna na historiografia militar brasileira.

## 1 AS SOLENIDADES ALUSIVAS À CRIAÇÃO DO MAER

Em 20 de janeiro de 1941 era assinado o Decreto-Lei nº 2.961, criando o Ministério da Aeronáutica.

A despeito da guerra mundial, que se ampliava à boa parte do globo e ocupava as primeiras páginas dos noticiários, a comoção pública no Brasil em torno do conflito não era, àquela altura, significativa. Somente em meados de 1942, quando começaram os afundamentos de embarcações brasileiras, se veriam manifestações mais contundentes da população (MOUTINHO, 2004).

Na capital brasileira, palco dos acontecimentos que serão descritos a seguir, o escaldante verão impunha outras necessidades. Os anúncios de chopp e água tônica enfatizavam, com *slogans* e frases de efeito, a eficácia destas no combate ao calor<sup>3</sup>. A seção Momo vem aí, publicada semanalmente no Jornal A Noite, mantinha os cariocas informados sobre os bailes pré-carnavalescos que agitavam a cidade. Anunciavam-se eventos no Tijuca Tennis Club, no Club Ginástico Português e comentava-se já sobre o grande Baile de Carnaval do Automóvel Club do Brasil, na Rua do Passeio, elegante endereço<sup>4</sup>.

Em São Paulo, jogo realizado no Pacaembu, naquele 20 de janeiro de 1941, decidira o Campeonato Brasileiro do ano anterior. Leônidas, o Diamante Negro, e Zarzur

destacaram-se na vitória da seleção carioca sobre a paulista. O Sr. Mario Vianna, o juiz da partida, em um fenômeno impensável nos dias de hoje, foi “aplaudido pelo público e cumprimentado pelos paredores de São Paulo e Rio”. O árbitro, carioca por sinal, foi considerado pelo A Noite como “enérgico e imparcial”<sup>5</sup>.

Futebol e carnaval ocupavam seu espaço na imprensa, sem prejuízo, contudo, para a divulgação da criação do novo ministério militar. Nos dias seguintes ao ato presidencial, os principais jornais do país divulgariam manchetes de primeira página, entrevistas, declarações e análises sobre a conjuntura aeronáutica brasileira<sup>6</sup>.

Marcando a criação do MAER, um conjunto de solenidades foi realizado. A primeira foi a posse de Joaquim Pedro Salgado Filho<sup>7</sup> como Ministro da Aeronáutica, que aconteceu em 23 de janeiro, no Palácio Monroe, então sede do Ministério da Justiça. Foi uma solenidade para a alta cúpula do governo e das Forças Armadas. Estavam presentes diversos ministros de Estado, tais como Oswaldo Aranha (Relações Exteriores), Gustavo Capanema (Educação e Saúde Pública), Valdemar Falcão (Trabalho, Indústria e Comércio), Fernando Costa (Agricultura), o anfitrião Negrão de Lima, que comandava o Ministério da Justiça interinamente, em substituição a Francisco Campos, além dos ministros das pastas militares – general Eurico Gaspar Dutra (Exército) e almirante Henrique Aristides Guilhem (Marinha) -, o general Góes Monteiro, chefe do Estado-Maior do Exército, e membros da alta oficialidade das corporações militares<sup>8</sup>.

No dia 27, Salgado Filho receberia as primeiras deferências militares a que tinha direito. Tratava-se das passagens da Diretoria de Aeronáutica Naval e da Diretoria de Aeronáutica Militar – esta, responsável pela aviação militar no Exército – aos quadros do MAER. Neste dia foram realizadas duas cerimônias. Uma, organizada pela Marinha, iniciou-se na sede de seu Ministério, às 16 horas, com a transmissão da Diretoria de

<sup>2</sup> Foram realizadas pesquisas no banco de dados SciELO e no banco de teses da CAPES. Encontrou-se o seguinte trabalho: SANNINI, Maria L. Motta Runha. A Escola de Especialistas de Aeronáutica em Guaratinguetá: uma abordagem histórica (1950 a 1955). 2006. 139 f. Dissertação (Mestrado em Educação)–Universidade São Francisco, Itatiba, 2006.

<sup>3</sup> “Não sofra calor à tã, beba chopp da Corôa! (...) na rua, em casa, no almoço ou no jantar, beba chopp (...) a temperatura baixa como que por encanto”. NÃO... (1941, p. 4).

<sup>4</sup> MOMO... (1941, p. 7).

<sup>5</sup> LEONIDAS... (1940, p. 7) e MARIO... (1940, p. 8).

<sup>6</sup> Foram consultados os seguintes periódicos: A Noite, Jornal do Commercio, Jornal do Brasil e Folha da Manhã.

<sup>7</sup> Joaquim Pedro Salgado Filho, gaúcho de Porto Alegre, nasceu em 20 de julho de 1888, formando-se em Direito no ano de 1908. Ocupou importantes cargos na vida pública brasileira, tais como Ministro do Trabalho (1932 a 1934), Ministro do Superior Tribunal Militar (1938 a 1941), Ministro da Aeronáutica (1941 a 1945), e Senador da República (1947 a 1950). Faleceu em 30 de julho de 1950, em acidente de avião ocorrido nas proximidades da cidade de São Francisco de Assis – RS (CORRÊA; SALGADO, 2007. p. 11; INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 75-76; SALGADO FILHO, 2012).

<sup>8</sup> INDISPENSÁVEL ... (1941, p. 1-2); MINISTÉRIO... (1941, p. 3).

Aeronáutica Naval. Já a cerimônia do Exército começou pela manhã, às 10 horas, no Campo dos Afonsos<sup>9</sup>.

Aos moldes da posse de Salgado Filho, ocorrida no Palácio Monroe, a cerimônia da Marinha foi bastante restrita. Estavam presentes o Ministro da Marinha, Henrique Guilhem, o então diretor de Aeronáutica Naval e segundo Ministro de Estado da Aeronáutica (1945 - 1951)<sup>10</sup>, contra-almirante Armando Figueira Trompowsky de Almeida, o general Isauro Regueira, diretor de Aeronáutica Militar (aviação do Exército), coronel Samuel Ribeiro, diretor do Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), além dos principais membros do almirantado e altos oficiais do Exército. Salgado Filho e almirante Guilhem proferiram discursos e trocaram as habituais saudações e palavras cordiais<sup>11</sup>.

A cerimônia no Campo dos Afonsos, diferentemente das demais, ocorreu em clima marcadamente militar, com direito a guarda de honra, revista à tropa formada, banda de música, e, marcando o caráter aeronáutico da guarnição, aviões – pertencentes à Escola de Aeronáutica e ao 1º Regimento de Aviação (1º R. Av.) - perfilados no aeródromo<sup>12</sup>.

Registra-se também que, nas cidades em que havia regimentos de aviação, o Exército realizou cerimônias locais, marcando a transferência destes acervos e efetivos para o MAER<sup>13</sup>.

A cobertura jornalística, somada aos registros encontrados no Livro Histórico da Escola de Aeronáutica e nas memórias deixadas por Salgado Filho<sup>14</sup>, permite reconstituir este evento singular ocorrido nos Afonsos. Sabe-se, por exemplo, da Guarda de Honra, formada para receber o novo Ministro, comandada pelo capitão

de infantaria Alexandre Sá Colares Moreira<sup>15</sup>. Recebido com as devidas honras militares, Salgado Filho dirigiu-se ao Salão Nobre da Escola, acompanhado pelo General Isauro Regueira Pedro Cavalcanti, Diretor de Aeronáutica Militar, pelo Tenente-Coronel Armando de Souza e Mello Ararigbóia, comandante da Escola de Aeronáutica do Exército, e demais oficiais. O ministro fazia-se acompanhar por seus oficiais de gabinete, cujo chefe era o coronel Dulcídio do Espírito Santo Cardoso.

No referido Salão Nobre, receberam-no o Ministro da Guerra e o Chefe do Estado-Maior do Exército. Dutra proferiu discurso no qual destacou sua passagem pela Diretoria de Aeronáutica Militar e declarou sua satisfação em ver a aeronáutica desenvolver-se e configurar-se em instituição autônoma. Salgado Filho agradeceu os votos de confiança e sucesso transmitidos pelo titular da pasta da Guerra. Após isso, a palavra passou ao coronel Amílcar Sérgio Velloso Pederneira, que, em nome dos aviadores do Exército, recordou a trajetória da aviação militar nesta instituição, agradeceu pelos alicerces do Exército na formação militar dos aviadores e falou sobre as expectativas que despertavam a criação do MAER.

Encerrados os discursos, Salgado Filho, juntamente com o Ministro da Guerra, e ladeado pelo general Isauro Regueira, pelo almirante Trompowsky de Almeida, e pelo coronel Gervásio Duncan de Lima Rodrigues, comandante do 1º Regimento de Aviação e da Guarnição dos Afonsos, dirigiu-se ao aeródromo, onde passou em revista a tropa formada por militares da companhia de guarda, banda de música, e aviadores do Exército e da Marinha<sup>16</sup>. Ao final da cerimônia, foi oferecido um coquetel no Cassino dos Oficiais.

<sup>9</sup> EM PROL... (1941, p. 1-2); INCORPORADA... (1941, p. 2); MINISTÉRIO... (1941, p. 3); TRANSFERIDO... (1941, p. 1;8); FORAM... (1941, p. 4).

<sup>10</sup> Ver: Souza (1997, p. 44-57).

<sup>11</sup> Ver: INCORPORADA... (1941, p. 2); MINISTÉRIO... (1941, p. 3).

<sup>12</sup> "Todos os aviões da Escola formaram em filas de nove, em frente aos hangares Gil, S. Dumont e Meneses, na seguinte ordem: North American, Stearman avançados, Stearman Primários, Muniz M-9, Savoias, Belancas, Waco, Avros e demais. Os aviões do 1º R. Av. formaram em frente aos hangares duplos". In: (LIVRO HISTÓRICO da Escola de Aviação Militar, 194-?, p. 61).

<sup>13</sup> "Segunda-feira, às 10 horas, no salão de honra da Escola de Aviação, no Campo dos Afonsos (...) entregará o Sr. Ministro Gaspar Dutra ao Sr. Dr. Salgado Filho, ministro da Aeronáutica, a diretoria de Aeronáutica. Na mesma ocasião os Srs. Comandantes de regiões, debaixo do mesmo aspecto de solenidade, deverão realizar cerimônias [...] em relação às unidades e estabelecimentos da Aeronáutica nelas sediados". A MESMA... (1941, p. 1-2).

<sup>14</sup> Corrêa; Salgado (2007).

<sup>15</sup> Maiores informações sobre o capitão de infantaria Alexandre Sá Colares Moreira, encontram-se em: Serviço Geral de Expediente e Arquivo: Seção de Arquivo. Processo nº 22227/51, de Alexandre Sá Colares Moreira (Major) requer concessão de medalha de "Campanha no Atlântico Sul". Arquivo Geral do CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E HISTÓRICO DA AERONÁUTICA.

<sup>16</sup> "A Aviação Naval estava representada pelo Sr. Almirante Armando Trompowsky e quatro esquadrilhas, commandadas [sic], respectivamente, pelos Capitães de Corveta Reynaldo de Carvalho e Ary Lima e Capitães-Tenentes José Kahl e Ruy Vieira". Ver: MINISTÉRIO... (1941, p. 3); "O Ministro Salgado Filho (...) passou em revista as duas esquadrilhas do Exército e da Marinha". Ver: EM PROL... (1941, p. 1-2).

## 2 CAMPO DOS AFONSOS: MILITARISMO, IMPONÊNCIA E LUGAR DE MEMÓRIA

Encerrava-se assim uma solenidade de importante conteúdo simbólico para o Ministério da Aeronáutica. A parada militar é uma das mais importantes formas de apresentação e representação da instituição militar. Encerra valores de disciplina e hierarquia - pilares do militarismo<sup>17</sup> -, bem como estimula as demonstrações de garbo e pundonor – pelas quais os militares são publicamente reconhecidos. E nas solenidades que marcaram o nascimento do MAER, foi justamente no Campo dos Afonsos, na manhã de 27 de janeiro de 1941, onde residiu o espaço para o cerimonial militar em todo o seu potencial simbólico, Figuras 1 e 2.

Em suas memórias, Salgado Filho esboça entendimento próximo do aqui descrito:

Tomei posse do cargo de Ministro da Aeronáutica no Gabinete do Ministro da Justiça e Negócios Interiores [...] Assinei o termo de posse no Gabinete do Ministro da Justiça, no Palácio Monroe [...] a posse foi muito concorrida e festejada. A cerimônia imponente, entretanto, foi a transferência do acervo aeronáutico do Exército e da Marinha para o recente Ministério da Aeronáutica, a qual teve lugar no Campo dos Afonsos, em 27-01-1941, no recinto da ex-Escola de Aviação do Exército [...] Havia tropa formada, cerca de quatrocentos aviões pertencentes ao Exército e à Marinha, alinhados ao fundo do campo, e ambos os Ministros passaram revista às tropas ali formadas. Foi a primeira cerimônia militar presidida por mim, como ministro. (CORRÊA; SALGADO, 2007, p. 24-25).

Acerca deste evento, marca ao Ministro a ideia de imponência. Há um contraponto com a cerimônia ocorrida no Palácio Monroe, “muito concorrida e festejada” (CORRÊA; SALGADO, 2007, p. 24-25), porém sem a ambiência militar experimentada nos Afonsos. Para um experiente homem público como Salgado Filho, que naquela altura já ocupara diversos postos da alta administração federal, solenidades de posse como aquela no referido palácio não eram algo novo em sua carreira, diferentemente do que se passou no Campo dos Afonsos, quando este Conde D’Abranhos contemporâneo<sup>17</sup> recebia da caserna suas primeiras honrarias de chefe militar.

Em proximidade com os estudos de Pollak (1992), é possível compreender as seleções mnemônicas

operadas por Salgado Filho. Se a memória é seletiva, construída em níveis tanto conscientes quanto inconscientes, subjetivos, e também elemento constituinte da identidade - coletiva ou pessoal -, é de supor que o Campo dos Afonsos tornou-se lugar privilegiado de memória para o Ministro da Aeronáutica, um dos marcos daquela fase inédita de sua carreira - o comando de uma corporação militar.

O ineditismo do ocorrido nos Afonsos - Salgado Filho destaca ser aquela a “primeira cerimônia militar” que presidira – alia-se a noção de imponência, (CORRÊA; SALGADO, 2007, p. 24-25). Esta relaciona-se diretamente aos elementos exclusivos do cerimonial militar; tropa formada, aviões militares, etc. Tais elementos formam a chave para compreender como os Afonsos foram elencados nesta categoria de lugar privilegiado na memória de Salgado Filho.

As formaturas militares guardam características que podem influenciar aspectos da memória e da subjetividade de quem delas participa ou as assiste. Sobre este aspecto, o general Lobo Viana descreve sua primeira formatura na antiga Escola Militar da Praia Vermelha, demonstrando como seu contato com este repertório de sons, movimentos e ordens, contido em uma parada militar, marcou profundamente sua memória:

Ante os vários aspectos que, aos meus olhos de recruta bisonho, pela vez primeira, se desdobram; diante dessa constante e crescente mutação de coisas; dessas sucessivas vozes de comando, toques de corneta, rufos de tambores, tinir de armas, baloiçar de pernas, estender de braços; em face dessas contramarchas e conversações, dêsses [sic] manejos de armas e evoluções, me senti aferrado, dominado por sensações estranhas, jamais conhecidas [...] Essa marcha em grave, esse vaivém das bandas marciais em ritos diferentes, essa execução quase automática dos movimentos, esse tinir metálico das armas, essa pausa, esse silêncio semiprofano, semireligioso [...] tudo isso imprimiu, selou em minha alma de neófito militar emoções tão profundas, tão indelévels que, ainda hoje, ao recordá-las, ao evocá-las, como que as sinto, as experimento como se novas fossem. (VIANA, 1961, p. 66).

O impacto exercido pela cerimônia dos Afonsos é tal que apaga da memória do Ministro a passagem de comando da Aeronáutica Naval, ocorrida no mesmo dia. Para ele, a natureza do que houve nos Afonsos “foi

<sup>17</sup> “Por sua condição de civil, Salgado Filho se comparava a esta personagem que batiza um romance de Eça de Queiroz; Conde d’Abranhos, nobre português nomeado Ministro da Marinha d’Aquém e d’Além mar, sem jamais ter tido seus pés em um navio.” (CORRÊA; SALGADO, 2007, p. 24).

a transferência do acervo aeronáutico do Exército e da Marinha para o recente Ministério da Aeronáutica”, quando o que ocorreu, segundo as demais fontes consultadas, foi uma clara separação entre as solenidades de ambas as forças.

É compreensível esse esquecimento, na medida em que a transferência do acervo aeronáutico da Marinha foi um rito de gabinete, semelhante àquele do Palácio Monroe e aos inúmeros dos quais experimentara Salgado Filho. Diferentemente do que se passou no Campo dos Afonsos, não houve no Ministério da Marinha os elementos marcadamente militares que constituíam algo novo na carreira do primeiro Ministro da Aeronáutica, tampouco os aeroplanos estacionados no aeródromo, junto aos aviadores de ambas as forças, reunidos para

prestar continência a seu mais novo comandante.

De certa forma, esta maior visibilidade à cerimônia ocorrida no Campo dos Afonsos manifestou-se também na cobertura jornalística, uma vez que um maior número de linhas são dedicadas a tal acontecimento, enquanto que, invariavelmente, a transferência da Aeronáutica Naval aparece sempre no final das reportagens, como que em um caráter de informação complementar.

Faz-se necessário entender como os elementos aqui elencados, sobretudo o caráter marcadamente militar da cerimônia dos Afonsos – em comparação às demais solenidades, contribuíram para a referida cobertura jornalística. Tal investigação, entretanto, avança para além dos objetivos deste artigo.



**Figura 1:** Campo dos Afonsos, 27 de janeiro de 1941. Os Ministros Salgado Filho e Eurico Gaspar Dutra, ladeados pelas demais autoridades, passam em revista tropa composta por aviadores do novo ministério. Em primeiro plano, militares oriundos do Exército, distinguidos pelo cinturão, quepe e sapatos escuros. Ao fundo, aviadores da Marinha, que, à semelhança do Almirante Trompowsky (1º da dir. para esq.), portavam-se em farda inteiramente branca, incluindo quepe e sapatos, e sem cinturão.  
Fonte: Arquivo Histórico do Museu Aeroespacial (MUSAL).



**Figura 2:** Campo dos Afonsos, 27 de janeiro de 1941; Solenidade de transferência da Aeronáutica Militar do Exército para o MAER. Da esq. para a dir.: Coronel Gervásio Duncan, Min. Salgado Filho, Min. Dutra, General Isaura Regueira e Almirante Trompowsky, passando em frente a uma esquadrilha de aeroplanos North American.  
Fonte: Arquivo Histórico do Museu Aeroespacial (MUSAL).

### 3 A CRIAÇÃO DO MAER E O DESENVOLVIMENTO TÉCNICO-DOCTRINÁRIO DA AVIAÇÃO NO PERÍODO ENTRE GUERRAS

O MAER foi criado com base nas doutrinas militares que preconizavam a formação de um organismo aglutinador de toda a estrutura aeronáutica de um país, seja a resultante dos meios e pessoal das armas de aviação do Exército e da Marinha, seja o aparato proveniente do controle à aviação civil.

Assim, com o surgimento do MAER, o pessoal e meios das diretorias de aeronáutica de Exército e Marinha, bem como toda infraestrutura e quadros do Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), foram incorporados ao novo Ministério, que se constituía, portanto, de um braço armado – a Força Aérea Brasileira (FAB)<sup>18</sup> – e um braço civil: o DAC. Tinha este a função de regulamentar e supervisionar a atividade aérea civil, inserindo a mesma em uma lógica de defesa do Estado, principalmente no que tange à formação de uma reserva militar estratégica de meios aéreos e pessoal especializado (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991; RIBEIRO, 2001).

À luz do contexto histórico internacional da época, em seus aspectos geopolíticos e técnico-militares, a criação do MAER relaciona-se ao amplo desenvolvimento aeronáutico experimentado na primeira metade do século XX, que ensejou a formulação de novas doutrinas para a utilização da arma aérea e influenciou decisivamente a condução das batalhas e das grandes estratégias durante a Segunda Guerra Mundial.

Entre 1918 a 1939 – os vinte e um anos que separaram a Primeira da Segunda Guerra –, a aviação militar experimentou um acelerado desenvolvimento técnico. Os aviões do início da Primeira Guerra eram bastante rudimentares. Em sua maioria, constituíam-se em biplanos com estrutura de madeira e fios, revestida com tecido e cabine do piloto aberta. Tais aparelhos dificilmente ultrapassavam os 120 km/h e limitavam-se a uma altitude de três mil metros. Sua capacidade de fogo era bastante reduzida, sendo os combates aéreos travados com pistolas e rifles; manuseados pelos próprios pilotos, ou por um segundo elemento, geralmente observador aéreo (NETO, 2010; NEWDICK, 2010).

Ao longo deste conflito observaram-se importantes aprimoramentos. O aviador francês Roland Garros

obteve, em 1915, a sincronização do tiro de metralhadora com as hélices do aeroplano, de modo que, ao disparo dos projéteis, não se corria mais o risco de acertar sua própria fuselagem. Tal inovação logo foi copiada pelos alemães. Já em 1918, boa parte dos aviões já contava com estruturas metálicas na fuselagem e nas asas. As táticas de combate aéreo se aprimoravam, juntamente com o desenvolvimento de novos modelos dotados de maior combatividade (NETO, 2010; NEWDICK, 2010). O número das frotas demonstra essa evolução. Contados na casa das centenas ao início da guerra, no final, os aviões figuravam aos milhares. A França, por exemplo, dispunha de 4.500 aeroplanos em operação. A Alemanha, mesmo derrotada, mantinha 2.400 aparelhos (NETO, 2010, p. 13).

Já no final da década de 1930, os aviões eram, em sua maioria, robustos monoplanos dotados de uma capacidade de combate infinitamente superior; eram mais velozes, alcançavam maiores altitudes, maior autonomia de voo, e portavam armamentos de maior capacidade destrutiva (NEWDICK, 2010, p. 37).

Este acentuado progresso técnico fomentou transformações relacionadas ao emprego militar dos meios aéreos. Enquanto a aeronáutica da Primeira Guerra esteve limitada às contingências e objetivos das forças terrestre e naval, voltada principalmente ao reconhecimento e regulação dos tiros de artilharia – as primeiras batalhas aéreas surgiram como os esforços dos beligerantes em negar ao inimigo tais possibilidades –, a Segunda Guerra ficou marcada como o conflito em que a aviação militar desempenhou papel decisivo, sendo utilizada em praticamente todos os teatros de guerra, baseando-se em concepções tanto estratégicas quanto táticas e, muitas vezes, a partir de corporações militares autônomas – desvinculadas dos Exércitos e das Marinhas.

Masson (2011, p. 233) assinala que, neste conflito, “a aviação adquiriu *status*, demonstrou ser uma potência formidável, revelando-se indispensável, sem eliminar ou diminuir as outras forças”. Já Santos (1989, p. 45) entende que “somente com a Segunda Guerra Mundial aparece de modo plenamente explícito o caráter decisivo do Poder Aéreo”.

Relacionam-se diretamente a essas mudanças as reflexões e proposições de diversos teóricos do poder aeronáutico, dentre os quais será destacado o pensamento de Giulio Douhet<sup>19</sup>.

<sup>18</sup> O braço armado do MAER foi originalmente denominado Forças Aéreas Nacionais (FAN). Por meio do Decreto-Lei nº 3.302, de 22 de maio de 1941, criou-se a atual denominação: Força Aérea Brasileira (FAB). Assim foi feito para acentuar o caráter brasileiro da nova corporação militar (CORRÊA; SALGADO, 2007, p. 36; INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 146).

<sup>19</sup> Outros importantes teóricos do poder aéreo são: William B. Mitchell, Hugh Trenchard e Alexander P. Seversky. Para maiores detalhes sobre suas respectivas biografias e obras. Ver: Santos (1989).



Já em 1909, Giulio Douhet (1927 apud SANTOS, 1989, p. 23) chamava a atenção para a guerra no ar e sua “iminência de tornar-se campo de batalha de não menos importância que a terra e o mar [...]”. Este general italiano, combatente na Primeira Guerra, escreveu uma série de artigos e livros dedicados ao problema da aviação, dos quais se destaca **O Domínio do Ar**, de 1921, sua obra mais difundida e que se tornou um clássico do pensamento militar contemporâneo<sup>20</sup>.

Douhet via a aviação como o elemento capaz de promover um desfecho rápido e favorável para a guerra, o que traria a vantagem de minimizar as baixas e os dispêndios econômicos provocados por uma longa guerra defensiva, aos moldes do que foi a Primeira Guerra Mundial. Os meios aéreos eram vistos, portanto, como o principal elemento estratégico de um conflito, aquele capaz de levá-lo a bom termo.

Douhet defendeu os bombardeios estratégicos como a forma por excelência do emprego aeronáutico. Através dos ataques às retaguardas e centros urbanos do inimigo, este veria solapadas suas forças produtivas, seus recursos econômicos, sua organização logística, e, principalmente, sua vontade de lutar. Considerava-se essencial atingir o moral da população, que, desacostumada a conviver com os rigores da guerra – bom lembrar que até o final do século XIX o *front* era um espaço bem demarcado, alheio às populações civis<sup>21</sup>, pressionariam seus respectivos governos até a capitulação.

O italiano, e este é o ponto que mais nos interessa, defendia a constituição de uma força aérea independente, autônoma às demais forças armadas, garantindo assim os meios para a configuração de um poder aéreo sólido. Este seria, segundo Douhet, o elemento chave para assegurar a vitória em um conflito.

Em meados dos anos 30, quando se iniciou no Brasil a campanha para a criação do Ministério do Ar<sup>22</sup>, potências como Inglaterra, França, Alemanha e Itália já possuíam suas forças aéreas independentes. A Alemanha, por exemplo, fez de sua *Luftwaffe* o principal

trunfo para compensar a redução de suas demais forças armadas imposta pelo Tratado de Versalhes (1919)<sup>23</sup>.

Douhet também se preocupava com a aviação civil, que era pensada em uma lógica estratégica de defesa nacional. Destaca-se a ênfase na formação de uma reserva de pessoal e maquinário, para utilização em caso de guerra:

A aviação civil emprega aviões, treina pilotos e mantém-nos praticando, utiliza vários acessórios de aviação. Por outras palavras, ela prepara e mantém, prontos para uso, meios que podem ser diretamente utilizados para fins de defesa nacional [...] Daí o interesse dos órgãos da defesa nacional ao desenvolvimento da aviação civil, uma vez que os meios que esta prepara podem também servir a fins de defesa nacional. (DOUHET, 1988, p. 117-118).

Um dia após a criação do MAER, Salgado Filho, em entrevista ao jornal *A Noite*, destacou as principais preocupações que norteariam sua gestão. Dentre elas, figuravam a formação de uma reserva aeronáutica e a ampliação do correio aéreo. Percebe-se, assim, a relação próxima entre as concepções estruturais do MAER e os postulados de Douhet. Segue o relato de Salgado Filho:

Uma de 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 [...] estrutura e abrangência nacional para os aero clubes. (SALGADO FILHO, 1941, p. 1-3).

Em apenas um ano da gestão de Salgado Filho à frente do MAER, o número de aeroclubes no país praticamente dobrara (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 179). Esse expressivo aumento muito se deve à Campanha Nacional de Aviação, promovida pela Aeronáutica com o apoio do empresário Assis Chateaubriand, que emprestava o prestígio dos veículos de comunicação ligados aos Diários Associados para promover a campanha, incentivando a pilotagem aérea por entre a juventude brasileira e equipando os aeroclubes com aeroplanos de instrução<sup>24</sup>.

O incentivo à expansão dos aeroclubes – instituições dedicadas a formar os quadros da aeronáutica civil –

<sup>20</sup> Para maiores detalhes sobre a obra e o pensamento de Giulio Douhet. Ver: Douhet, (1998); Santos (1989).

<sup>21</sup> “Para a maior parte da população européia não-combatente, a guerra [Napoléônica] significou, provavelmente, nada mais que uma interrupção ocasional em seu ritmo normal de vida [...] As operações militares da atualidade mataram pessoas, direta e indiretamente, e destruíram equipamentos industriais, mas, como foi visto, elas o fizeram em uma escala que afetou seriamente o ritmo normal de vida e desenvolvimento dos países” (HOBBSAWM, 1996, p. 93-94, tradução nossa).

<sup>22</sup> A **Campanha pelo Ministério do Ar**, que se concentrou nos anos de 1934 e 1935, constituiu-se de uma série de artigos e palestras em defesa da criação de um ministério único para a aviação. Entre os principais artífices da campanha figurava um grupo de oficiais aviadores que travava contato com o desenvolvimento da aeronáutica europeia, sobretudo a italiana, no início dos anos 30. Eram eles: capitão de mar e guerra Antônio Augusto Schorch e capitães Antônio Alves Cabral e José Vicente de Faria Lima. Também há de se destacar a participação do Capitão Aurélio de Lyra Tavares, do tenente coronel Lysias Augusto Rodrigues, do capitão de fragata Luiz Leal Netto dos Reys e do capitão tenente Virginius Brito de Lamare (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991; LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975).

<sup>23</sup> Ver: Churchill (2005).

<sup>24</sup> Ver: Corrêa; Salgado (2007); INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (1991).

seria uma das iniciativas voltadas para a formação de uma reserva estratégica de pilotos nacionais, indo ao encontro do que propunha Douhet e também às análises de especialistas, como o capitão de fragata Netto dos Reis, aviador oriundo da Marinha e ativo participante das articulações pela criação do MAER.

É o problema das reservas um dos mais graves com que se vai defrontar o novo ministério. A média atual é de vinte homens especializados em outros campos da aeronáutica para cada piloto das forças aéreas. Devemos, creio eu, lançar uma campanha dos aeroclubs, como já fizemos com os tiros de guerra. (REIS, 1941, p. 8).

Outras medidas que vieram solucionar, de forma mais imediata, a necessidade de pessoal militar – pilotos e especialistas – do MAER, seriam o envio de civis brasileiros para os EUA, a fim de se formarem nas escolas de aviação militar norte-americanas<sup>29</sup>, bem como a criação, no Brasil, dos Centros de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica (CPOR Aer.) e da Escola Técnica de Aviação, esta voltada à formação de sargentos da reserva (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991; LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975)<sup>26</sup>.

Durante os anos da guerra, foram convocados às fileiras do MAER 476 pilotos formados nos EUA ou no CPOR Aer., bem como formaram-se 15 turmas de sargentos especialistas (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991; LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975)<sup>27</sup>.

#### 4 A ESTRUTURAÇÃO DA AERONÁUTICA MILITAR: DESENVOLVIMENTO E INTERIORIZAÇÃO ATRAVÉS DO CORREIO AÉREO

Nas proposições de Douhet para o desenvolvimento do poder aeronáutico, sublinham-se as possibilidades de utilização da aviação como fator de desenvolvimento interno, sobretudo em ações de dinamização das comunicações e transportes.

[...] o transporte aéreo está destinado a desenvolver-se. O primeiro estágio deste desenvolvimento será o estabelecimento de linhas aéreas de longa distância

– que pouparão tempo – e outras sobre regiões empobrecidas que não dispõem de ferrovias. No segundo caso, o transporte aéreo solucionará o difícil problema de comunicações em tais regiões. (DOUHT, 1988, p. 109).

Além de Douhet, influentes personalidades da aviação brasileira discorriam sobre as possibilidades do uso aeronáutico para fins de integração nacional.

Já em 1915, Alberto Santos-Dumont falava sobre as possibilidades da aviação como vetor de integração e encurtamento de distâncias. No início da década de 1920, o brigadeiro<sup>28</sup> Newton Braga - um dos primeiros brasileiros a completar uma travessia aérea sobre o Oceano Atlântico - advertia sobre a conveniência para o Brasil da utilização da aviação como vetor de integração e comunicação entre os diversos pontos de seu vasto território (SALES, 2011, p. 14-15).

A Revista Defesa Nacional<sup>29</sup>, periódico pautado pela defesa da modernização das forças armadas através do progresso industrial brasileiro - da qual o Newton Braga era ativo colaborador, nela atuando como propagandista do desenvolvimento aeronáutico-militar -, defendeu, em 1926, a concepção da arma aérea como promotora da integração nacional. Falava-se em busca por uma nação, uma nação desconhecida de si mesmo, separada; de um lado seu litoral dinâmico, de outro seu imenso *binterland* (SALES, 2011, p. 10;15-16).

Interessante observar como os princípios do correio aéreo se aplicam ao que é descrito acima. De grande importância para a integração do território nacional, tal serviço surgiu no Exército, em 1931, com o nome de Serviço Postal Aéreo Militar, mudado logo em seguida para Correio Aéreo Militar (CAM)<sup>30</sup>. Fazia rotas para diversos pontos do interior brasileiro, a maioria deles desprovidos de infraestrutura viária satisfatória, e também para países vizinhos, como Bolívia e Paraguai. Em 1941, com a criação do MAER, uniu-se estrutura e pessoal do CAM e do Correio Aéreo Naval para a criação do Correio Aéreo Nacional (CAN). Sob a gestão deste Ministério, o CAN passou por outra importante expansão.

Uma análise mais aprofundada sobre a atuação do

<sup>25</sup> Tal intercâmbio é feito no bojo da aproximação diplomática entre EUA e Brasil, durante os primeiros anos da Segunda Guerra Mundial. Para mais detalhes sobre este processo. Ver: McCann (1995); Corrêa; Salgado (2007).

<sup>26</sup> Os CPOR Aer. tinham sede nas cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre. Todos os centros faziam parte de um sistema único de formação, cada etapa da mesma sendo cumprida em um respectivo centro. Já a Escola Técnica de Aviação funcionava em São Paulo, destinando-se à formação de sargentos técnicos; pessoal especialista nas atividades de apoio ao voo, tais como manutenção, armamentos, meteorologia, etc. (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991).

<sup>27</sup> Lavenère-Wanderley apresenta números com ligeira divergência aos do INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, seriam, segundo o primeiro autor, 461 Oficiais convocados.

<sup>28</sup> Considera-se aqui a patente na qual o referido militar encerrou sua carreira.

<sup>29</sup> Maiores informações sobre a atuação de A Defesa Nacional encontram-se em: Sales (2009).

<sup>30</sup> Para maiores detalhes, ver: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (1991); Lavenère-Wanderley (1975); Rodrigues (1987); Souza (1986).

CAM/CAN foge aos propósitos deste artigo. Por certo, é de se destacar seu pioneirismo em levar a aeronáutica para os rincões do território brasileiro, posto que até então a maior parte das rotas aéreas, sejam civis ou militares, eram feitas beirando as regiões desenvolvidas do litoral<sup>31</sup>. Esta presença da aviação no interior nacional guarda importantes implicações estratégicas, seja em nível de defesa – a aviação militar presente em regiões de fronteira, muitas de integração precária com o restante do país, por força de estradas praticamente inacessíveis<sup>32</sup> – ou mesmo através da atuação da aeronáutica militar nos projetos de integração territorial e modernização nacional.

O Brasil, nos primeiros anos do século XX, vivia um contexto de urgência por modernização, baseada nos valores de progresso e civilização (NEVES, 2010; OLIVEIRA, 2010). Nesse processo, os militares configuravam-se em importantes atores nos debates afetos a questões de industrialização. A estes, interessava principalmente o desenvolvimento de indústria de base nacional, que forneceria os meios para a modernização das forças armadas (GOMES, et al., 2007; LEOPOLDI, 2010).

A ascensão de Getúlio Vargas ao poder, em 1930, rompeu a hegemonia política das oligarquias agrárias e iniciou um período de modernização capitalista no país. Para alcançar tal intento, Vargas buscava a formação de um estado forte, centralizado - capaz de suplantar as autonomias regionais e as oposições ideológicas - aliada a uma política de expansão interna, rumo às fronteiras agrícolas do centro-norte brasileiro (CAPELATO, 2010; CARVALHO, 1999; SALES, 2009; SKIDMORE, 2003; PANDOLFI, 2010; VELHO, 1979).

Nessa expansão para o Oeste, a aeronáutica militar - posteriormente aglutinada em torno do MAER - teve lugar de destaque, principalmente através do correio aéreo, atuando sistematicamente no transporte de bens e na comunicação “entre o oeste e o sudeste industrializado” (GARFIELD, 2004, p. 142, tradução nossa).

Em pronunciamento no ano de 1938, Vargas, ressaltando a ocupação desigual do espaço brasileiro,

articula sua política de expansão territorial aos objetivos de busca por recursos naturais, fomento ao desenvolvimento econômico e a defesa militar, bem como expansão do mercado interno. Em tal política de interiorização, o eixo central seria o desenvolvimento dos transportes.

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 [...] 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 industrial [...] Persistiremos na disposição de suprimir as barreiras que separam zonas e isolam regiões, de sorte que o corpo econômico nacional possa evoluir homogêneamente [sic], e a expansão do mercado interno se faça sem entraves de nenhuma espécie. Reequipando portos, remodelando o material ferroviário e construindo novas linhas, abrindo rodovias e aparelhando a frota mercante, conseguiremos articular, em função desse objetivo, os meios de transporte e os escoadouros da produção. (VARGAS, 1938, p. 6-7).

No rol dos transportes, a aviação possuía vantagens incomparáveis e oferecia grandes possibilidades ao desenvolvimento nacional. Vargas, em 1931, destacava estes aspectos:

Pela extensão do seu território, pela vastidão do seu litoral, pelas dificuldades de suas comunicações internas, pela necessidade da difusão e da divulgação de fatos que interessem às suas populações disseminadas em regiões distantes e ignoradas, por todas estas razões, o Brasil precisava ser dotado de um aparelhamento aéreo perfeito e eficiente. (SOUZA, 1944 apud PORTO, 2005, p. 29).

Se não foi o primeiro chefe de estado a perceber as possibilidades da aviação para o Brasil, Vargas com certeza foi o primeiro a implantar medidas consistentes visando o desenvolvimento aeronáutico. Destacam-se a criação e a ampliação do correio aéreo - acompanhada da consequente expansão da infraestrutura aeronáutica ao longo do território nacional, a estruturação de uma legislação versando sobre os temas aeronáuticos, o incentivo à indústria aeronáutica nacional, bem como a criação do MAER<sup>33</sup>.

<sup>31</sup> Ver: Lavanère-Wanderley (1975).

<sup>32</sup> Diversas regiões fronteiriças do Brasil, como Foz do Iguaçu, Amapá, ou Acre, eram atendidas pelas linhas do CAM/CAN, constituindo este serviço a forma mais dinâmica de comunicação entre tais regiões e o restante do país.

<sup>33</sup> Interessante observar as atividades do Conselho Nacional de Aeronáutica: “Criado o Conselho por disposições contidas no Código do Ar, iniciamos os nossos trabalhos a 27 de setembro de 1938. E, até o dia 20 do corrente mez [...] discutimos e aprovamos 34 pareceres, relativos a vários assumptos [...], quase todos de grande interesse para a aeronáutica brasileira, pois alguns deles firmavam pontos de doutrina na jurisprudência do país, citaremos apenas os que julgamos de maior relevância: Garantia de responsabilidade para com terceiros; denominação aos aeroportos e campos de pouso no território nacional; Matrícula de aeronaves adquiridas com reserva de domínio; responsabilidades dos proprietários de aeronaves para com terceiros; garantia das viagens aéreas nas apólices de seguro; despacho consular das aeronaves comerciais; [...] estatutos do Aero Club do Brasil; Abolição dos impostos que incidem sobre a gasolina de aviação [...] diretrizes da política aérea nacional [...] Criação e organização do Ministério do Ar [...]”. CONSELHO... (1941, p. 3). Sobre incentivo à indústria nacional, ver: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AEROANÁUTICA (1991).



## 5 AERONÁUTICA MILITAR, MODERNIZAÇÃO E IDENTIDADE NACIONAL

A partir de 1930, o já propalado caráter estratégico da aviação para o desenvolvimento e a integração do território brasileiro incorporava-se aos esforços institucionais do estado. Onze anos depois, a criação do MAER representou um dos marcos do referido processo.

A década de 1930, período em que surge e expande-se o correio aéreo, corresponde também à fase de construção das Forças Armadas enquanto ator político, dentro do processo de nacionalização da política. Segundo Carvalho:

A nacionalização da política inclui pelo menos três dimensões: a criação de atores nacionais, de uma agenda nacional e de um centro nacional decisivo forte. Eu diria que a relação entre Vargas e os militares faz parte desse processo [...] (CARVALHO, 1999, p. 341).

De acordo com a ótica proposta pelo autor, pode-se melhor delinear o contexto, no Brasil, da década de 1930, cenário da estruturação aeronáutica brasileira. Identificamos uma agenda nacional – a modernização capitalista –, um centro forte de poder – o governo federal –, e a criação de atores nacionais, dos quais os militares, *pioneers* do sertanismo alado no Brasil, desempenharam crucial papel na consolidação e sustentação do governo Vargas<sup>38</sup>.

O papel da aeronáutica dentro desse processo de nacionalização da política não se restringiu somente às dimensões logísticas do transporte aeronáutico – em seu inegável caráter dinamizador. A atuação sertanista da aviação militar guarda um sentido de formação e/ou ampliação de uma identidade nacional.

Interessante analisar as declarações do Ministro Salgado Filho, publicadas em *A Noite*:

[...] tive uma impressão comovente e confortadora sobre o preparo dos nossos aviadores militares que, cortando os céus do Brasil, em todos os sentidos, atravessando os rios e as montanhas, realizam um trabalho fecundo de Brasilidade. Na rota do Tocantins, onde tiveram que construir, com suas próprias mãos, os campos de pouso, no interior do Rio Grande, em zonas ainda não marcadas no mapa, vencendo os temporais do litoral, os moços do Correio Aéreo revelaram-se verdadeiros heróis. Graças a eles, hoje a aviação é olhada com simpatia, com respeito e patriotismo. (DEPOIMENTO..., 1941, p. 3).

No discurso do Ministro, o correio aéreo é associado ao trabalho desgastante – abertura manual

de aeródromos –, pioneirismo – alcance a regiões não mapeadas –, e heroísmo – luta contra as intempéries naturais. A tudo isso se relaciona o trabalho fecundo de brasilidade, que levou a aviação ao sertão, incutindo na população destas regiões valores de respeito, simpatia e patriotismo para com a mesma.

Segundo Porto (2005), que analisa o transporte aéreo na região Centro-Oeste, durante o período aqui abordado, a aeronáutica foi utilizada pelo poder federal não somente como fator de dinamização logística, mas como um poderoso elemento difusor da política modernizante e de suas “benesses”:

Convencer o homem do interior de que teria facilitada a sua vida, mediante a inserção de sua região a uma próspera economia de mercado, foi tarefa devida a esses fascinantes instrumentos tecnológicos e o avião apresentou um dos melhores desempenhos nesse mister, pois ao encurtar distâncias saltando os obstáculos naturais, antes tão difíceis de transpor, fazia o homem do interior sonhar com dias melhores. (PORTO, 2005, p. 158).

No esforço empreendido em prol da centralização política, o Estado Novo assumiu um arsenal discursivo que gravitou em torno da formação de uma nova identidade nacional, a qual seria construída a partir do direcionamento estatal. Temas como progresso e modernidade são recorrentes nos discursos do regime varguista (CAPELATO, 2010). Neste sentido, a apropriação do avião como um instrumento de modernidade<sup>35</sup>, insere-se no discurso governamental proposto a partir de 1930, “quando o nacionalismo passou a ser sistematicamente incorporado à ideologia do regime” (VELHO, 1979, p. 141).

Ressalta-se também a evocação do mito bandeirante – e os aviadores militares passam a ser os bandeirantes do ar, consagrados em canção da FAB<sup>36</sup>, da década de 1940 –, em conjunto com a exaltação às belezas naturais – uma reapropriação de um ufanismo edênico de longa tradição no Brasil, turbinada pela busca varguista de um “verdadeiro sentido de brasilidade” (VARGAS, 1940, p. 3-4)<sup>37</sup>. Todos esses temas são recorrentes nos discursos governamentais e de seus ideólogos, fazendo da expansão territorial um prato cheio para “qualquer especialista em mitos [...] e é claro que tudo tem a ver com a justificação e legitimação do autoritarismo estatal” (VELHO, 1979, p. 145).

Nacionalismo, centralização, modernização, desenvolvimento, interiorização, mito bandeirante. Esses

<sup>34</sup> Sobre a relação entre militares e governo Vargas, ver: Carvalho (1999).

<sup>35</sup> (SEVCENKO, 1992 apud PORTO, 2005). “A aeronáutica, como meio de transporte, é um ideal de modernidade, de urgência para um país periférico e atrasado economicamente em relação aos países centrais e industrializados”. Sales (2011, p. 15).

<sup>36</sup> A canção “Bandeirantes do Ar” foi criada nos primeiros anos do MAER, pelo cadete da EsAer Luiz Felipe de Magalhães. Segue trecho da letra: “Sobre mares, planícies, sobre montes/ Viveremos por sempre a voar/ Bandeirantes de novos horizontes/ Para a bandeira da Pátria elevar”. Porto (2012).

<sup>37</sup> Sobre a construção de um nacionalismo calcado na exaltação da natureza, ver: Carvalho (1998); Garfield (2004).

temas foram muito bem sintetizados por Negrão de Lima, Ministro interino da Justiça, em palavras dirigidas a Salgado Filho, por ocasião de sua posse enquanto Ministro da Aeronáutica:

O problema da nossa unidade, pensamento central e constante do nosso grande chefe o Sr. Getúlio Vargas, e que será, talvez, o seu maior e mais alto título à benemerência nacional, não estaria plenamente resolvido sem que o problema da aviação fosse tratado em termos decisivos e em correspondência com a nova fase da vida brasileira [...] O grande drama da nossa terra estará talvez, Sr. Ministro, nesta nossa famosa e decantada extensão de território, thema [sic] tão preferido do nosso orgulho nacional. Vivemos a angústia e a responsabilidade da nossa própria grandeza geográfica e a nossa aviação tem o poder de fazer com que as vozes do nosso comando e as vozes do nosso interesse não morram nesse imenso [sic] Brasil [...]. Ao criar o Ministério da Aeronáutica, o Sr. Presidente da República traçou, com este gesto, todo um programma [sic] e reconheceu toda uma realidade. Para a vida do Brasil a aviação passa a ser alguma coisa de indispensável à existência nacional [...] Recebe V. Ex. uma obra que já foi realizada nos seus aspectos fundamentais pela dedicação dos nossos vanguardeiros da aviação civil e pelo espírito de sacrifício e pela nobreza dos nossos marinheiros e soldados do ar, bandeirantes do Brasil Novo. (A POSSE... 1941, p. 3).

## CONCLUSÃO

Em 27 de janeiro de 1941, o MAER, criado por Decreto-Lei do dia 20 do mesmo mês, com Ministro já empossado, nascia de fato perante seu efetivo, por meio das solenidades de transferência das aviações militares do Exército e da Marinha. Notadamente, a cerimônia ocorrida no Campo dos Afonsos revestiu-se de um

importante significado, posto seu caráter marcadamente militar, em contraste com os demais eventos.

Em função disso, tornou-se os Afonsos um importante lugar de memória, marcando a criação do MAER. Isso ficou claro quando se analisou os comentários de Salgado Filho sobre sua posse como Ministro da Aeronáutica. Fica a necessidade, para futuras pesquisas, de melhor dimensionar esta representação dos Afonsos, buscando identificar o lugar por este ocupado nas memórias coletivas sobre a criação do MAER.

Foi visto aqui como o período entre guerras, sobretudo a década de 1930, foi palco de um substancial avanço técnico da aviação, acompanhado pela ebulição de novas doutrinas do emprego do poder aéreo, que preconizavam – em linhas gerais – o uso estratégico da aviação militar e a unificação das aeronáuticas em torno de um ministério único. Tais doutrinas eram discutidas abertamente no Brasil neste período, reflexo de um meio aéreo que se estruturava.

A criação do MAER representou um importante passo nos esforços de estruturação da aeronáutica brasileira. Tal política percebeu importantes avanços a partir de 1930, quando Vargas elenca a aviação como fator estratégico para o desenvolvimento nacional – sobretudo como meio de transporte dinamizador, que viria a desempenhar importante papel no processo de interiorização do território.

Para além da dinamização logística que emprestou aos esforços de interiorização, a aeronáutica militar configurou-se em um importante veículo da propaganda modernizante do Estado Novo, relacionando-se intimamente com a identidade nacional forjada nesse período e com o papel político dos militares na estabilização do regime varguista.

## REFERÊNCIAS:

A POSSE do Ministro Salgado Filho. **Jornal do Commercio**. Rio de Janeiro, 24 jan. 1941. p. 3.

CAPELATO, M. H. O Estado Novo: o que trouxe de novo? In: DELGADO, L. A. N.; FERREIRA, J. (Org.). **O tempo do nacional-estatismo**: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. (O Brasil Republicano; v. 2).

CARVALHO, J. M. O motivo edênico no imaginário social brasileiro. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo, 1998, v. 13, n. 38. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext)>. Acesso em: 17 jun. 2012.

\_\_\_\_\_. Vargas e os Militares. In: PANDOLFI, D. (Org.). **Repensando o Estado Novo**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1999.

CORRÊA, E.; SALGADO, M. **Salgado Filho**: Primeiro Ministro da Aeronáutica do Brasil. Rio de Janeiro: Adler, 2007.

DOUHET, G. **O domínio do ar**. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1998.

\_\_\_\_\_. **Il Dominio dell'Aria**: saggio sull'arte della guerra aerea. Roma: [s.n.], 1927.

GARFIELD, S. A Nationalist Environment: Indians, Nature, and the Construction of the Xingu National Park in Brazil. **Luso-Brazilian Review**, Wisconsin, v. 41, n. 1, p. 139-167, 2004.

GOMES, Â. M. C. et al. **O Brasil Republicano: sociedade e política (1930-1964)**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007. v. 10.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA - INCAER. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Vila Rica, 1991. v. 3.

LAVENÈRE-WANDERLEY, N. F. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975.

LEOPOLDI, M. A. A economia política do primeiro Governo Vargas (1930-1945): a política econômica em tempos de turbulência. In: DELGADO, L. A. N.; FERREIRA, J. (Org.). **O tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. (O Brasil Republicano; v. 2).

LIVRO HISTÓRICO da Escola de Aviação Militar. Rio de Janeiro: [Escola de Aviação Militar?], [194-?].

MASSON, P. **A Segunda Guerra Mundial**. São Paulo: Contexto, 2011.

MOUTINHO, A. C. M. O Medo Veio do Mar. **Nossa História**. Rio de Janeiro, n. 11, p. 38-43, set. 2004.

NETO, R. B. Aviões dos Ases. In: ABRIL COLEÇÕES (Org.). **Biplanos, Triplanos e Hidroaviões: 1914-1945**. São Paulo: Abril, 2010.

DEPOIMENTO do capitão de fragata Netto dos Reis. **A Noite**. Rio de Janeiro, 23 de jan. 1941. p. 8.

NEVES, M. S. Os Cenários da República: o Brasil na virada do século XIX para o século XX. In: DELGADO, L. A. N.; FERREIRA, J. (Org.). **O Tempo do Liberalismo Excludente**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. (O Brasil Republicano; v. 1).

NEWDICK, T. **Aviões de Guerra: dos primeiros combates ao bombardeio estratégico da II Guerra Mundial (1794 a 1945)**. São Paulo: Escala, 2010. v. 1.

OLIVEIRA, L. L. Sinais da Modernidade na Era Vargas: vida literária, cinema e rádio. In: DELGADO, L. A. N.; FERREIRA, J. (Org.). **O Tempo do Nacional-Estatismo:**

do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. (Brasil Republicano; v. 2).

PANDOLFI, D. C. Os anos 1930: as incertezas do regime. In: DELGADO, L. A. N.; FERREIRA, J. (Orgs.). **O Tempo do Nacional-Estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. (Brasil Republicano; v. 2).

POLLAK, M. Memória e Identidade Social. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, 1992. p. 200-212.

PORTO, M. L. **História do transporte aéreo no Centro-Oeste brasileiro (1930-1960)**. Goiânia: UCG, 2005.

RIBEIRO, L. **Traçando os caminhos dos céus: o Departamento de Aviação Civil - DAC: 1931 - 2001**. Rio de Janeiro: Action, 2001.

SALES, M. V. **O debate sobre o desenvolvimento da Aeronáutica Militar Brasileira na revista A Defesa Nacional entre 1913 e 1927**. 2009. 183 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Aeroespaciais) – Universidade da Força Aérea. Rio de Janeiro, 2009.

\_\_\_\_\_. O Debate Sobre a Criação da Aviação Militar Brasileira (1911–1927). **Revista da UNIFA**. Rio de Janeiro, v. 24, n. 29, p. 7-17, dez. 2011.

SALGADO FILHO. **Trabalho, ação e Patriotismo: palavras do ministro da Aeronáutica, Sr. Salgado Filho. A Noite**. Rio de Janeiro, 20 jan. 1941, p. 1-3.

SANTOS, M. **Evolução do Poder Aéreo**. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1989.

SKIDMORE, T. E. **Uma História do Brasil**. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

SOUZA, J. G. A Epopéia do Correio Aéreo. **Revista Aeronáutica**, Rio de Janeiro, 1986.

VELHO, O. G. **Capitalismo Autoritário e Campesinato: um estudo comparativo a partir da fronteira em movimento**. Rio de Janeiro: Difel, 1979.

VIANA, L. Reminiscências da Lendária Escola Militar da Praia Vermelha, em 1878 – 1885. In: CIDADE, F. P. **Cadetes e Alunos Militares Através dos Tempos (1878 – 1932)**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1961.