

Revista da

UNiFA

UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA
Uma Visão do Poder Aeroespacial

e-ISSN 2175-2567



1941 - 2021

CORPO EDITORIAL



Revista da UNIFA Publicação Semestral v. 34 n. 1 Janeiro/Junho 2021

Reitor da UNIFA

Brig Ar Lélío Walter Pinheiro da Silva Junior

Editor-Chefe

Prof. Dr. Bruno de Melo Oliveira

Editores-Assistentes

1º Ten BIB Cíntia Sales de Sousa
1º Ten BIB Cíntia Carneiro Marinho
1º Ten BIB Adriana Maria dos Santos
1º Ten BIB Leandro Henrique de Oliveira Spinola
SO R1 Roberto Fernandes Ferreira

Comitê de Ética Institucional

Vice-Reitor Acadêmico
Coordenador de Ensino da UNIFA
Pró-Reitor de Pós-Graduação e Pesquisa
Pró-Reitor de Apoio à Pesquisa
Pró-Reitor de Extensão e Cooperação
Pró-Reitor de Estudos Especializados e Idiomas
Chefe do Centro de Educação à Distância
Chefe do Centro de Estudos Avançados
Oficiais Superiores da Vice-Reitoria Acadêmica da UNIFA
Comandante da ECEMAR
Presidente da CDA
Vice-Presidente da CDA
Comandante da EAOAR

Conselho Editorial Científico

Andréa Fabiana de Lira - UFBA - BA
Claudio Rodrigues Corrêa - EGN - RJ
Erico Duarte - UFRGS - RS
Fabio Walter - UFRP - PB
Fernando de Souza Costa - INPE - SP

Flavio Neri Jasper - SEFA - DF
Francisco Eduardo Alves de Almeida - EGN - RJ
Guilherme Sandoval Góes - ESG - RJ
João Roberto Martins Filho - UFSCar - SP
Koshun Iha - ITA - SP
Lamartine Nogueira Frutuoso Guimarães - IEAv - SP
Marco Antonio Sala Minucci - IEAv - SP
Marcos Jorge Alves Gemaque - UNIFA - RJ
Thais Russomano - PUC - RS - RS
Vantuil Pereira - UFRJ - RJ

Revisão Técnica

1º Ten MSS Maristani Cristina Girotti Americo - AFA - SP
1º Ten MIS Eliane Maria Heanna Machado Matioli - AFA - SP
1º Ten BIB Cíntia Sales de Sousa - UNIFA - RJ
1º Ten BIB Cíntia Carneiro Marinho - UNIFA - RJ
1º Ten SVA Dejour Fernandes Junior - CDA - RJ
2º Ten BIB Adriana Maria dos Santos - UNIFA - RJ
2º Ten MSS Ana Carolina Aparecida Marques Soares - AFA - SP
Prof.ª Catarina Labouré Madeira Barreto Ferreira - UNIFA - RJ
Prof.ª Dr.ª Cláudia Maria Souza Antunes - UNIFA - RJ

Editoria Científica

SO R1 Roberto Fernandes Ferreira

Equipe de Edição

Diagramação
SO SDE Samuel Gonçalves Mastrange
CB SGS Lessandro Augusto da Silva Queluci
Desenvolvimento WEB
2S SAD Diego Sodré Ribeiro



Nossa capa

Arte do CB SGS Lessandro Augusto da Silva Queluci.

REVISTA DA UNIFA

Uma Visão do Poder Aeroespacial

v. 34 n. 1 janeiro/junho 2021

Rio de Janeiro - RJ

Revista da UNIFA	Rio de Janeiro	v. 34	n. 1	p. 01 - 101	jan./jun. 2021
------------------	----------------	-------	------	-------------	----------------

Os textos publicados na revista são de inteira responsabilidade de seus autores.

The authors assume full responsibility for the texts published in the journal.

Los textos publicados en la revista son de entera responsabilidad de sus autores.

Indexado em / indexed in / indexado en:   

Classificado no / classified at the / clasificado en: **WebQualis da CAPES / CAPES WebQualis / WebQualis de la CAPES**

Disponível em / Available in / Disponible en: 

Licenciada / Licensed / con licencia: 

Revista da UNIFA / Universidade da Força Aérea. – Ano 1, n. 1 (23 out.1985)-ano 20, n. 23 (nov. 2008); [nova sér.], v. 22, n. 24 (jan./jun. 2009)-v. 28, n. 37 (dez. 2015); [nova sér.], v. 29, n. 2 (dez. 2016)- . – Rio de Janeiro : Universidade da Força Aérea, 1985- .

Semestral.

A partir de janeiro/junho 2009 numerado como volume.

A partir de janeiro/junho 2016 a numeração dos fascículos recomeça a cada ano com n. 1 e a numeração dos volumes mantém a sequência do ano anterior.

ISSN 1677-4558.

e-ISSN 2175-2567.

Distribuição gratuita.

1. Força Aérea Brasil - periódicos. 2. Aeronáutica - Brasil. 3. Poder aeroespacial. I. Universidade da Força Aérea.

CDU: 355.354(81)(05)

2021

Impresso no Brasil

Printed in Brazil

Impreso en Brasil

Distribuição gratuita

free distribution

distribución gratuita

Editorial	4
<i>Editorial</i>	5
<i>Editorial</i>	6

ARTIGOS / ARTICLES / ARTÍCULOS

REVISÃO / REVIEW / REVISIÓN

Criação do Ministério da Aeronáutica do Brasil e suas primeiras atuações num contexto de guerra mundial	7
<i>Creation of the Ministry of Aeronautics of Brazil and its first actions in a context of world war</i>	15
<i>Creación del Ministerio de Aeronáutica de Brasil y sus primeras acciones en un contexto de guerra mundial</i>	23
Heitor Esperança Henrique e Andreia Elizabeth Bohn Luder	

O Ministério da Aeronáutica e as sementes de uma política pública de formação de pilotos no Brasil	31
<i>The Ministry of Aeronautics and the seeds of a public policy for pilot training in Brazil</i>	42
<i>El Ministerio de Aeronáutica y las semillas de una política pública para la formación de pilotos en Brasil</i>	53
Rejane de Souza Fontes	

Pilotos, aviões e técnicos: as ações de Salgado Filho no Ministério da Aeronáutica	64
<i>Pilots, airplanes and technicians: Salgado Filho's actions at the Ministry of Aeronautics</i>	73
<i>Pilotos, aviones y técnicos: la actuación de Salgado Filho en el Ministerio de Aeronáutica</i>	53
André Barbosa Fraga	

ESTUDO DE CASO / CASE STUDY / ESTUDIO DE CASO

Escola Assistencial da Aeronáutica: um sobrevoo histórico sobre os anos iniciais no Colégio Brigadeiro Newton Braga	91
Jussara Cassiano Nascimento	

ORIENTAÇÕES PARA SUBMISSÃO / ORIENTATIONS FOR SUBMISSION / ORIENTACIONES PARA SUBMISIÓN	101
--	-----

OITO DÉCADAS DEFENDENDO O FIRMAMENTO

Quando o Ministro Joaquim Pedro Salgado Filho pisou no Campo dos Afonsos no dia 27 de janeiro¹, ele recebia sob sua autoridade a instituição formadora dos futuros líderes da força nacional que nascia naquele ano. Na cerimônia realizada na Escola da Aeronáutica o Ministro da Guerra Eurico Gaspar Dutra transferia para Salgado Filho não apenas uma escola militar, mas também um espaço dotado de grande importância para a nascente Força Aérea Brasileira².

Naquele começo de 1941, o primeiro ministro da Aeronáutica visitou todas as unidades até então pertencentes ao Exército, a Marinha do Brasil e antiga Diretoria de Aviação Civil, pondo sob sua responsabilidade o conjunto das atividades aéreas militares e regulamentação da aeronáutica em terras brasileiras. O belo edifício institucional que então se erigia agregava toda uma ampla gama de ações e uma diversidade de pessoal qualificado que demandavam uma nova organização e uma diretriz unificadora. A herança adquirida, cuidadosamente reunida, ganhava um novo *status* dentro do aparato estatal brasileiro, crescia em importância e ganhava maiores responsabilidades. O Ministério da Aeronáutica tinha muito trabalho pela frente para gerir e expandir, ao mesmo tempo, a aviação civil e os ousados vôos militares. A partir daí, os aeroclubes se ampliaram e ganharam maior atenção do poder público, aeroportos fiscalizados cumpriam o papel de interligar às mais diversas regiões do Brasil e deste com o mundo.

Juntamente à preocupação com o uso comercial da aviação, uma ação de natureza estritamente ligada à manutenção da soberania de um país se afirmava de forma pujante. Os céus nacionais tinham um só protetor: a Força Aérea Brasileira! O braço armado do Ministério da Aeronáutica, a mais jovem das armas nacionais, igual em importância e constitucionalmente no mesmo nível que os ramos terrestre e naval da guerra, nascia em momento de beligerância mundial. Em tempos de cooperação política e militar com os Estados Unidos, as asas brasileiras adotavam os modernos métodos e os mais avançados aeroplanos de uso instrucional e operacional. Um novo e arrojado planejamento para a defesa do extenso litoral brasileiro passou a ser executado, vigiando a terra e patrulhando o mar.

A partir daquele momento, os fundamentos da Força Aérea Brasileira foram lançados, permitindo uma evolução que perdura até o hoje e vai perdurar no futuro. Muito se aprendeu em oito décadas. A experiência na Segunda Grande Guerra, a defesa da costa e as operações de observação e ataque na Itália, a cooperação com a ONU em missões de paz, a busca e salvamento em lugares de difícil acesso, o projeto aeroespacial, a aquisição de novos meios aéreos pilotados ou controlados remotamente. Muitos comandantes deixaram suas marcas.

Tudo aquilo que pode ser testemunhado hoje teve um grande começo em um venerável passado. E esta já longínqua década de 1940 que temos oportunidade de abordar nos artigos que integram esta edição comemorativa.

Boa leitura! Que venha o centenário!

Prof. Dr. Bruno de Melo Oliveira
Editor-Chefe da Revista da UNIFA

¹ O Ministério da Aeronáutica foi criado em 20 de janeiro de 1941.

² A designação inicial foi Forças Aéreas Nacionais, sendo modificada em 22 de maio de 1941 para Força Aérea Brasileira.

EIGHT DECADES DEFENDING THE FIRMAMENT

When Minister Joaquim Pedro Salgado Filho stepped at Campo dos Afonsos on January 27, he was given the authority to be in charge of the institution which trained the future leaders of the national force. At the ceremony, held at Aeronautics School, the Minister of War, Eurico Gaspar Dutra, transferred to Salgado Filho not only a military school, but also a space endowed with great importance for the nascent Brazilian Air Force.

In early 1941, Aeronautics First Minister visited all units hitherto belonging to the Army, the Brazilian Navy and the former Civil Aviation Directorate, assuming responsibility for all military aerial activities and aeronautical regulations in Brazil. The beautiful institutional building that was then being erected, added a wide range of actions and a diversity of qualified personnel who demanded a new organization and a unifying guideline. The acquired heritage, carefully assembled, gained a new status within the Brazilian state apparatus, grew in importance and took more responsibilities. Much work was carried out by the Ministry of Aeronautics in order to manage and expand, simultaneously, the civil aviation and the bold military flights. From then on, the aeroclubs were expanded and were given special attention by the government; the inspected airports fulfilled the role of connecting with several regions of Brazil and the world.

Alongside the concern with the commercial use of aviation, an action of a nature strictly linked to the maintenance of the sovereignty of a country was stated in a powerful way. The national skies had only one protector: the Brazilian Air Force! The armed arm of the Ministry of Aeronautics, the youngest of the national armed forces, equal in importance and constitutionally on the same level as the land and naval branches of war, was born in a moment of worldwide belligerence. In times of political and military cooperation with the United States, the Brazilian wings adopted the modern methods and the most advanced airplanes for instructional and operational use. A bold new planning for the defense of the extensive Brazilian coastline started being executed, guarding the land and patrolling the sea.

From that moment on, the foundations of the Brazilian Air Force were launched, allowing an evolution that lasts up to now and will last into the future. Much has been learned in eight decades: the experience lived in the World War II, the defense of the coast and the observation and attack operations in Italy, the cooperation with the UN in peacekeeping missions, the search and rescue in hard-to-reach places, the aerospace project, the acquisition of new piloted or remotely controlled aviation resources. Many commanders have left their marks.

Everything that can be witnessed today has had a great start in a venerable past. And we have the opportunity of addressing the distant 1940s in the articles that are part of this commemorative edition.

Good reading! Let the centenary come!

Professor Ph.D. Bruno de Melo Oliveira
Editor-Chef of the journal of the University of the Air Force

¹ The Ministry of Aeronautics was established on January 20, 1941.

² The initial designation was National Air Forces, being modified on May 22, 1941 to the Brazilian Air Force.

OCHO DÉCADAS DEFENDIENDO EL FIRMAMENTO

Cuando el ministro Joaquim Pedro Salgado Filho pisó el Campo dos Afonsos el 27 de enero¹, recibía bajo su autoridad a la institución que formaba a los futuros líderes de la fuerza nacional que nacía ese año. En la ceremonia celebrada en la Escuela de Aeronáutica, el ministro de Guerra, Eurico Gaspar Dutra, transfirió a Salgado Filho no solo una escuela militar, sino también un área de gran importancia para la naciente Fuerza Aérea Brasileña².

A principios de 1941, el primer Ministro de Aeronáutica visitó todas las unidades hasta entonces pertenecientes al Ejército, a la Marina de Brasil y a la antigua Dirección de Aviación Civil, poniendo bajo su responsabilidad todas las actividades aéreas militares y la regulación aeronáutica en tierras brasileñas. El bello edificio institucional que se estaba levantando entonces agregaba un amplio abanico de acciones y una diversidad de personal cualificado que exigía una nueva organización y una pauta unificadora. La herencia adquirida, cuidadosamente ensamblada, ganó un nuevo estatus dentro del aparato estatal brasileño, creció en importancia y ganó mayores responsabilidades. El Ministerio de Aeronáutica tenía mucho trabajo por delante para gestionar y ampliar, al mismo tiempo, la aviación civil y los atrevidos vuelos militares. A partir de entonces, los aeroclubes se expandieron y ganaron mayor atención del poder público, y los aeropuertos fiscalizados cumplieron su función de interconectar las más diversas regiones de Brasil y del resto del mundo.

Junto a la preocupación por el uso comercial de la aviación, se reivindicó con fuerza una acción estrictamente ligada al mantenimiento de la soberanía de un país. El cielo nacional solo tenía un protector: ¡la Fuerza Aérea Brasileña! El brazo armado del Ministerio de Aeronáutica, el más joven de las armas nacionales, igualado en importancia y constitucionalmente al mismo nivel que las ramas terrestre y naval de la guerra, nació en un momento de beligerancia global. En tiempos de cooperación política y militar con los Estados Unidos, las alas brasileñas adoptaron los métodos modernos y los aviones más avanzados para su uso instructivo y operativo. Se comenzó a ejecutar un nuevo y audaz plan de defensa del extenso litoral brasileño, vigilando la tierra y patrullando el mar.

A partir de ese momento, los fundamentos de la Fuerza Aérea Brasileña fueron puestos, permitiendo una evolución que dura hasta hoy y que durará en el futuro. Se ha aprendido mucho en ocho décadas. Experiencia en la Segunda Guerra Mundial, defensa costera, operaciones de observación y ataque en Italia, cooperación con la ONU en misiones de paz, búsqueda y rescate en lugares de difícil acceso, el proyecto aeroespacial, la adquisición de nuevos medios aéreos pilotados o controlados a distancia. Muchos comandantes han dejado su huella.

Todo lo que se puede presenciar hoy tuvo un gran comienzo en un pasado venerable. Y es esta ya lejana década de los 40 la que tenemos la oportunidad de abordar en los artículos que componen esta edición conmemorativa.

¡Feliz lectura! ¡Que llegue el centenario!

Professor Ph.D. Bruno de Melo Oliveira
Editor-Chefe da Revista da UNIFA

¹ El 20 de enero de 1941 se creó el Ministerio de Aeronáutica.

² La denominación inicial era Fuerzas Aéreas Nacionales, que se cambió el 22 de mayo de 1941 a Fuerza Aérea Brasileña.

Criação do Ministério da Aeronáutica do Brasil e suas primeiras atuações num contexto de guerra mundial

Creation of the Ministry of Aeronautics of Brazil and its first actions in a context of world war

Creación del Ministerio de Aeronáutica de Brasil y sus primeras acciones en un contexto de guerra mundial

Heitor Esperança Henrique^I

Andreia Elizabeth Bohn Luder^{II}

RESUMO

O setor aeronáutico brasileiro passou por grandes mudanças na década de 40. A principal delas foi a criação do Ministério da Aeronáutica, que culminou na união das forças aéreas do exército e da marinha em uma única força, tendo como consequência o envio do 1º Grupo de Aviação de Caça para lutar no teatro de operações do Mediterrâneo na Segunda Guerra Mundial. Tal ação só foi possível em decorrência da política internacional do governo brasileiro e da criação de uma comissão conjunta entre o Brasil e os Estados Unidos, que foi desempenhada pela Air Division da Joint Brasil-U.S. A Defense Commission marca significativamente o processo de organização da recém-criada Força Aérea Brasileira no setor administrativo e operacional no molde estadunidense, permitindo compreender as ações que envolvem o setor aéreo nas relações internacionais.

Palavras-chave: Ministério da Aeronáutica. Força Aérea Brasileira. Relações Internacionais. Segunda Guerra Mundial.

ABSTRACT

The Brazilian aeronautical sector underwent major changes in the 1940s, the main one being the creation of the Ministry of Aeronautics, which culminated in the union of the army and navy air forces into a single force, resulting in the sending of the 1st Group of Fighter aircraft to fight in the Mediterranean theater of operations in World War II. Such action was only possible as a result of the international policy of the Brazilian government and the creation of a joint commission between Brazil and the

United States, which was carried out by the Air Division of the Joint Brasil-U.S. Defense Commission that significantly marks the organization process of the newly created Brazilian Air Force in the administrative and operational sector in the US mold, allowing for an understanding of the actions that involve the air sector in international relations.

Keywords: Ministry of Aeronautics. Brazilian Air Force. International relations. Second World War.

RESUMEN

El sector aeronáutico brasileño experimentó importantes cambios en la década de 1940, siendo el principal la creación del Ministerio de Aeronáutica, que culminó con la unión de las fuerzas aéreas del ejército y la marina en una sola fuerza, resultando en el envío del 1er Grupo de aviones de combate para luchar en el teatro de operaciones mediterráneo en la Segunda Guerra Mundial. Tal acción solo fue posible como resultado de la política internacional del gobierno brasileño y la creación de una comisión conjunta entre Brasil y Estados Unidos, que fue realizada por la División Aérea del Conjunto Brasil-Estados Unidos. Comisión de Defensa que marca significativamente el proceso de organización de la recién creada Fuerza Aérea Brasileña en el sector administrativo y operativo en el molde estadounidense, permitiendo comprender las acciones que involucran al sector aéreo en las relaciones internacionales.

Palabras clave: Ministerio de Aeronáutica. Fuerza Aérea Brasileña. Relaciones Internacionales. II Guerra Mundial.

I. Fundação Faculdade de Filosofia, Letras e Artes de Mandaguari (FAFIMAN) – Mandaguari/PR – Brasil. Doutor em História pela Universidade Federal do Paraná. E-mail: heitorehenrique@gmail.com

II. Universidade Federal do Paraná. Curitiba/PR – Brasil. Mestranda em História pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). E-mail: andreialuder@hotmail.com

Recebido: 20/08/20

Aceito: 12/04/21

1 INTRODUÇÃO

A proposta deste artigo é trazer para o debate a criação do Ministério da Aeronáutica e sua atuação na Segunda Guerra Mundial. Para tanto, devemos saber que, anterior ao ano de 1941, o setor aéreo nacional era dividido em três: o civil, comandado pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), pertencente ao Ministério de Viação e Obras Públicas; a Arma da Aeronáutica do Exército; e a Aviação Naval da Marinha, cada uma sob o regimento das respectivas armas. Por mais que Vargas incentivasse durante o seu governo o desenvolvimento aeronáutico brasileiro, o país não possuía um corpo único que pudesse ser chamado de Força Aérea e que representasse os interesses do Estado ou garantisse o poder aéreo nacional na situação de um conflito internacional. Tal problema só foi resolvido por meio do Decreto-Lei N° 2.961, de 20 de janeiro de 1941 que cria o Ministério da Aeronáutica.

2 UM ATO POLÍTICO

O desenvolvimento do setor aéreo no panorama mundial, durante o período entre guerras, passava por um processo de amplo crescimento. O avião diminuía distâncias, aproximava pessoas e facilitava a integração nacional. No caso brasileiro, a aeronáutica nacional ensaiava seu salto nos anos 30 e foi durante o Estado Novo de Getúlio Vargas que as principais instituições da aviação foram criadas e aplicadas para facilitar a integração nacional, a comunicação, o comércio e a defesa do território.

A primeira ação de Vargas referente ao setor foi iniciar a organização de uma mentalidade aeronáutica. Seu primeiro ato foi a criação e organização do Departamento de Aviação Civil (DAC), em 22 de abril de 1931, pelo Decreto n° 19.902. Sua responsabilidade era voltada aos assuntos relativos à aeronáutica civil e comercial, e seus serviços eram distribuídos em três divisões: administrativa, operacional e de tráfego. O DAC estava associado ao Ministério de Viação e Obras Públicas. Temos, assim, a criação de um órgão responsável pelo desenvolvimento da aviação civil, mas sem ainda uma legislação própria que regulasse, de forma eficiente, a aviação civil e comercial nacional. Por enquanto, o Estado brasileiro seguiria as recomendações das convenções internacionais de aviação civil.

As aviações militares seguiam uma estruturação diferente. Considerada a primeira escola militar de aviação do país, a Aviação Naval Brasileira foi criada em agosto de 1916. A Aviação do Exército teve seu princípio

em 1914, passando a funcionar efetivamente somente em julho de 1919 sob a orientação técnica da Missão Militar Francesa. O elemento em comum nas aviações militares é o entendimento no pós-Primeira Guerra de que a arma da aviação seria de importância vital para os próximos conflitos. O debate que passa a existir entre os teóricos do poder aéreo é de como utilizá-la e organizá-la.

No Brasil, as aviações militares se mantiveram separadas e com funções de salvaguardar o território nacional. Porém, havia a necessidade de melhor integrar a nação brasileira. Como resposta em 1931, é efetivado o Correio Aéreo Militar (CAM), que deveria prestar contas também à Diretoria Geral dos Correios. A Marinha, no ano de 1934, iniciou um debate acerca da organização do Correio Aéreo Naval, inaugurado em 1935 e mantido em funcionamento até 1940. Suas rotas correspondiam somente à região litorânea, ficando o interior do país a cargo do CAM que, desde 1931 até 1940, foi um dos principais meios de comunicação. O CAM permitia que lugares de difícil acesso fossem vistos e se sentissem pertencentes a um projeto de nação.

Os avanços referentes à aeronáutica originavam-se principalmente da necessidade do Estado brasileiro de se atualizar em relação a essa nova tecnologia e seu uso bélico. Os avanços também ocorreram pelo fato de Getúlio Vargas ser um homem da aviação, sendo considerado pela mídia da época como o “amigo da aviação” (FRAGA, 2017, p. 137). A primeira legislação referente à aviação civil acontece às vésperas do Estado Novo. Em 1938, é criado o Código Brasileiro do Ar (CBA), um código que nasceu velho devido ao fato de ter ficado oito anos em discussão (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1990, p. 451). Enquanto isso, os assuntos referentes às armas de aviação eram de responsabilidade dos comandos do Exército e da Marinha.

No dia 20 de janeiro de 1941, por meio do Decreto-Lei N° 2.961, é criado o Ministério da Aeronáutica. Ele uniu os assuntos civis e militares numa mesma pasta, permitindo melhor controle e segurança do espaço aéreo e facilitando o uso e desenvolvimento de tecnologias voltadas ao setor aéreo. No que tange ao setor civil, a prévia organização com o DAC e CBA facilitou a sua assimilação ao Ministério, já as aviações do exército e da marinha se uniram e criaram uma força aérea denominada inicialmente como Forças Aéreas Nacionais, mas, logo em seguida, seu nome é trocado para Força Aérea Brasileira (FAB).

Todo esse processo de atualização do setor aéreo envolve questões políticas e estratégicas. A criação da FAB terminou com o divisionismo do poder aéreo. Ela passa a construir e assumir o seu papel social e político, mas, para reestruturá-la, era necessário evitar conflitos internos que poderiam ocorrer entre o exército e a

marinha. Por isso, Vargas escolhe um civil para comandar a pasta, entendendo-se que nenhuma das duas armas teria algum privilégio na reorganização dos quadros internos do setor militar. O escolhido para assumir o cargo de ministro foi o advogado gaúcho Joaquim Salgado Filho, que já havia sido Ministro do Trabalho de 1932 a 1934. Do mesmo modo, como o presidente também era um entusiasta da aviação nacional, buscou desenvolver o setor com apoio da população civil, das empresas privadas e das relações internacionais entre o governo brasileiro e o dos Estados Unidos.

3 ENTRADA NA GUERRA

Os efeitos da Guerra Mundial eram sentidos no Brasil. Vargas agia num sistema pendular entre os interesses dos Estados Unidos e da Alemanha Nazista e tentava tirar de ambos os lados acordos comerciais que favorecessem o programa de desenvolvimento industrial nacional. O governo estadunidense buscou criar um plano de cooperação político e econômico que envolvesse as repúblicas americanas. Assim, as propostas da política da “Boa Vizinhança” foram moldadas para combater a influência do Eixo no continente. Sendo assim, é proposta uma missão militar aos países da América do Sul para estreitar os vínculos entre os países beneficiários. A tentativa de uma primeira missão em 1940 teve um relativo fracasso devido à relutância do governo brasileiro em relação à presença de tropas dos EUA ocupando o Nordeste, região considerada sensível a um ataque do Eixo.

Diferentemente de Vargas, Salgado Filho era favorável a uma maior aproximação com o governo dos EUA que, durante a gestão de Roosevelt, impulsionou o desenvolvimento industrial do setor aeronáutico e garantia a infraestrutura necessária: aeroportos, rotas, mecanismos de navegação, controle de tráfego aéreo, previsão do tempo e pesquisas que iriam levar a futuras melhorias (CROUCH, 2008, p. 642-643). As empresas aéreas estadunidenses estavam amparadas pelo governo, sendo a Pan American Airways (PanAm) uma das principais empresas que se beneficiou. Durante a gestão Roosevelt, a empresa expandiu suas rotas por todo o continente americano, competindo com a alemã Lufthansa pelo mercado latino-americano. A PanAm também correspondia a uma necessidade dos militares estadunidenses de monitorar a movimentação de aeronaves do eixo pela América. Para tanto, foi criado o Airport Development Program (ADP), uma ação conjunta entre a PanAm e o governo, na qual a empresa com o apoio de suas subsidiárias, construiriam e aparelhariam aeroportos na América Latina que fossem

de interesse estratégico dos militares estadunidenses. Por ser inicialmente atuação de uma empresa civil e de sua subsidiária, não havia o desgaste da imagem do governo dos EUA, já que não era visto como uma ação intervencionista em um Estado Latino. Assim, mantinha funcionando a política da “Boa Vizinhança”.

Salgado Filho compreendia que, para a expansão do setor aéreo, era necessária a readequação, a ampliação e o aparelhamento dos aeroportos e das bases aéreas brasileiras. Porém, o governo brasileiro sozinho não tinha como disponibilizar técnicos, material e financiamento para realizar as melhorias. A saída era utilizar o ADP por meio da Panair do Brasil S.A., subsidiária da PanAm. Em 25 de julho de 1941, por meio do Decreto-Lei Nº 3.462, a Panair é autorizada a construir, melhorar e aparelhar aeroportos em Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador. A ação do Ministro ajudou a resolver o mal-estar que havia ficado entre os militares brasileiros e estadunidenses no tocante à questão nordestina, já que as bases aéreas que eram de interesse dos EUA estavam sob o ADP. Isso mantinha a imagem de neutralidade do governo brasileiro.

O ano de 1942 foi decisivo para o governo brasileiro na política externa quando foi obrigado a se posicionar escolhendo o lado dos Aliados. Os principais fatores que levaram a essa decisão foram a Conferência do Rio, a missão do ministro da Fazenda Souza Costa a Washington, o acordo político-militar assinado com os Estados Unidos e o torpedeamento de cinco navios mercantes brasileiros pelos submarinos alemães. O Brasil declarou guerra ao Eixo em 22 de agosto de 1942. Das negociações entre Brasil e EUA, foi assinado, em 23 de maio de 1942, os Acordos de Washington. Em sequência, foram criadas comissões encarregadas de auxiliar nos diálogos e negociações entre os dois países. Foram criadas duas comissões: uma com base em Washington e outra no Rio de Janeiro.

A comissão do Rio faria a ligação com as missões militar e Naval dos EUA na então capital federal brasileira, no esforço de melhorar as condições operacionais das forças armadas brasileiras.

Para a comissão em Washington a primeira tarefa seria organizar um plano de defesa do Nordeste, (...). O foco deveria ser no equipamento pelos EUA das tropas brasileiras dedicadas a defesa da região e das instalações militares estadunidenses. (OLIVEIRA, 2015, p. 53-54).

A comissão baseada no Rio de Janeiro era denominada de Joint Brazil-United States Military Commission (JBUSMC) e a de Washington Joint Brazil-United States Defense Commission (JBUSDC). Foi escolhido para representar a parte brasileira o General Estevão Leitão de Carvalho,

subordinado direto ao Ministério das Relações Exteriores. Para representar a parte estadunidense da comissão, foi escolhido o General John Garesche Ord. Na comissão mista da JBUSMC, havia o departamento da Air Division, representada pelo americano Coronel Floyd B. Wood e pelo brasileiro Coronel Aviador Vasco Alves Secco. Este último representava o Ministério da Aeronáutica em relação ao desenvolvimento e melhoramento do setor aéreo civil e da FAB. Concomitantemente a isso, as negociações para compra e aquisição dos equipamentos necessários ocorria via Lend-Lease. O programa Lend-Lease, ou Lei do Empréstimo e Arrendamento, representou o empréstimo de quantias vultuosas por parte dos Estados Unidos para os países que combatiam o Eixo durante a guerra com a opção de pagamento a juros baixos ou devolução do material no pós-guerra (OLIVEIRA, 2015, p. 46-47).

Tendo Vargas decidido enviar contingentes brasileiros para a guerra no exterior, ficou sob responsabilidade dos representantes da JBUSDC organizar as necessárias ações para treinar, transportar e incorporar as forças aliadas. Os representantes brasileiros na Comissão General Leitão de Carvalho, Vice-Almirante Álvaro Vasconcelos e Coronel Aviador Vasco Alves Secco assumiram a dupla missão de continuar as negociações de rearmamento do contingente das operações no Atlântico Sul e organizar o envio de tropas brasileiras para o exterior. Ao longo das discussões, ficou decidido o envio de uma Força Expedicionária Brasileira (FEB) e a mobilização de elementos da FAB para constituir Unidades Aéreas. A FEB e a FAB seguiriam os padrões organizacionais do Exército Americano e de sua Força Aérea e utilizariam material e equipamentos estadunidenses *via lend-lease*. (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 511-512).

A partir de abril de 1942, por meio dos acordos com os Estados Unidos, o Brasil começou a receber uma pequena quantidade de caças Curtius P-36A e de bombardeiros North American B-25B. Após a declaração de guerra, em agosto daquele ano, percebeu-se que era urgente a necessidade de dotar as unidades aéreas brasileiras com meios adequados para a defesa da costa. A partir de então, a FAB recebeu grande número de aviões Lockheed A-28A Hudson e Consolidated PB5Y-5/5A Catalina. Recebeu, também, muitos caças P-40E e P-40K, além de modernos aviões de treinamento, como o Fairchild PT-19, o Vultee BT-15 e o North American AT-6C/D (LIMA; VASCONCELOS, 2003, p. 18). Todos os aviões chegaram ao Brasil por voo direto dos Estados Unidos e, em alguns casos, foram enfrentadas difíceis situações climáticas devido à falta de equipamentos adequados para garantir boas informações aos pilotos. Ao todo, foram trazidos, em voo, por equipes brasileiras, 130 aviões em 1942, 243 em 1943, 64 em 1944 e 15 em

1945, totalizando 452 aviões nos anos que ainda duraria a guerra. (BUYERS, 2004, p. 19).

À época da entrada do Brasil na guerra, a FAB estava composta por aproximadamente 200 pilotos e 200 elementos de manutenção de aviões, além da parte burocrática e administrativa (BUYERS, 2004, p. 44). A atuação inicial aconteceu no litoral do Brasil. Apesar de esta se encontrar ainda em fase de organização como força armada autônoma, em 1943 passou a participar mais coordenadamente no serviço de patrulhamento e proteção de comboios no Atlântico Sul e em ação conjunta com os elementos de superfície das marinhas de guerra brasileira e norte-americana. Essa atividade ficou conhecida como campanha antissubmarina. Os equipamentos utilizados pela FAB para o patrulhamento eram os Catalinas e Hudsons do 1º Grupo de Patrulhas e os Vultees Vingança da Base Aérea de Santa Cruz (TORRES, 1985, p. 112).

“A ofensiva submarina nas costas da América do Sul obrigou a organização dos comboios marítimos, como o melhor meio de defesa. A escolta naval entre Trinidad e Recife era fornecida por navios de guerra norte-americanos, de Recife para o sul a escolta era feita por navios de guerra brasileiros. A proteção aérea dos comboios, ao longo da costa brasileira, era feita por aviões brasileiros e norte-americanos em conjunto, distribuídos pelas Bases Aéreas existentes no litoral.” (INCAER, p. 9-10).

Esse patrulhamento aéreo representou um grande esforço para a FAB. Milhares de horas de voo eram realizadas mensalmente, com condições climáticas adversas e estendendo-se por todo o litoral brasileiro. A maior vitória da FAB na campanha antissubmarina foi o afundamento do submarino alemão U-199 em 31 de janeiro de 1943 no Rio de Janeiro. Lima (2003) afirma que este foi o único submarino comprovadamente afundado pelos aviões da FAB. Diante desse fato, é considerado o ato mais importante da campanha antissubmarina.

4 O 1º GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA

Semanas antes da criação oficial do 1º Grupo de Caça, foi feita a solicitação, a todas as unidades da FAB, de voluntários para formarem o grupo. As vagas para oficiais aviadores logo foram preenchidas. A maioria deles era oriunda do Rio de Janeiro e praticamente todos se encontravam na Escola da Aeronáutica. Do Nordeste, foram chamados diversos voluntários que serviam nas unidades aéreas sediadas em Fortaleza, Natal, Recife e Salvador. Dentre os muitos aviadores que se ofereceram como voluntários para integrar o grupo, havia alguns que já contavam com uma grande bagagem de experiência aviatória. Inclusive, muitos já tinham participado regularmente de algumas missões ao longo

do litoral brasileiro (LIMA; VASCONCELOS, p. 23-31). Dos voluntários que formariam o 1º Grupo de Aviação de Caça, pilotos e homens responsáveis pela manutenção dos aviões, 116 eram oriundos do Exército, 33 da Marinha, e a sua grande maioria, 226, eram integrantes da recém-criada Aeronáutica (BUYERS, 2004, p. 44-50).

Na campanha europeia, a Força Aérea Brasileira esteve representada pelo 1º Grupo de Aviação de Caça. O grupo foi criado pelo Decreto-Lei Nº 6.123, de 18 de dezembro de 1943, assinado pelo presidente Getúlio Vargas. Em 27 de dezembro, é designado como Comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça o Major Aviador Nero Moura que, na época, era membro do Gabinete do Ministro Salgado Filho e havia participado ativamente na estruturação do Ministério da Aeronáutica. O Major Nero Moura, além de comandar, foi responsável por toda sua organização e escolheu seus 36 auxiliares, entre oficiais e praças, ficando constituído do seguinte modo: comandante Major Aviador Nero Moura; o oficial de operações Capitão Aviador Oswaldo Pamplona Pinto; oficial de informações Primeiro-Tenente Aviador José Carlos de Miranda Corrêa e os comandantes de Esquadrilha Capitães aviadores Lafayette Cantarino

Rodrigues de Souza, Fortunato Câmara de Oliveira, Joel Miranda e Newton Lagares da Silva.

O Major Nero Moura delegou aos comandantes a liberdade de escolha dos futuros pilotos que integrariam as futuras Esquadrilhas de Combate. Finda a organização do grupo, se iniciam os sucessivos estágios de treinamento. A primeira fase ocorre em 3 de janeiro de 1944, com a viagem do Major Moura e de seus homens-chave do Brasil para Orlando, na Flórida, para treinamento na Escola de Tática Aplicada da Aviação do Exército. A segunda fase do treinamento ocorre na base norte-americana de Albrook Field, na Zona do Canal do Panamá. Em 18 de março de 1944, ocorre o encontro entre o grupo do Major Nero Moura e do voluntariado vindos do Brasil para se adaptarem à organização administrativa e operacional estadunidense. A terceira fase teve início em 05 de abril de 1944, quando o grupo foi deslocado para a Base Aérea de Aguadulce para o treinamento como Unidade Aérea Tática, podendo, enfim, participar ativamente, a partir do dia 11 de maio de 1944, do esquema de defesa do Canal do Panamá. Essa última fase foi marcada pelo hasteamento da Bandeira Nacional enviada pelo Ministro.

Figura 1 - Uma Bandeira que vai a Guerra.



Fonte: MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. 1975, p. 05.

A Figura 1 é o registro, ainda no Brasil, da entrega da Bandeira aos oficiais da FAB. As personalidades presentes são o Ministro Salgado Filho e sua esposa Berthe Salgado. Esta, representando a mulher brasileira, entrega aos Cap. Av. Francisco Sabroza e 1º Ten. Av. Horácio Machado a Bandeira Nacional, em uma cerimônia militar realizada na Escola da Aeronáutica em 5 de maio de 1944. Na imagem, a instituição do Ministério é representada por Salgado Filho e o Estado pela Bandeira Nacional. O Cap. Av. Francisco Sabroza e o 1º Ten. Av. Horácio Machado representam o 1º Grupo de Caça. O hasteamento da bandeira reforçou o sentimento de coletividade no grupo e o seu grau de importância ao representar a nação brasileira e as ações do Ministério nesse período de guerra.

A quarta e última fase do programa de treinamento do 1º Grupo de Caça é em Suffolk Air Field, nos Estados Unidos. A missão era adaptá-los ao avião que seria usado no Teatro de Operações do Mediterrâneo: o moderno Thunderbolt P-47. Até esse momento, os pilotos realizavam os treinamentos no Curtiss P-40. Às vésperas da ida, o grupo apresentava uma grande coesão que representava um símbolo da transformação de homens e máquinas em uma Unidade Aérea de Combate. O 1º Grupo de Aviação de Caça estava sob o controle operacional do XXII Comando Aéreo Tático, incorporado ao *350th Fighter Group* com a denominação de *1st Brazilian Fighter Squadron*, pois o efetivo brasileiro equivalia a um esquadrão de caça americano.

No dia 11 de setembro de 1944, o 1º Grupo de Aviação de Caça deixa as instalações dos Estados Unidos em direção ao Teatro de Operações do Mediterrâneo. A viagem foi realizada de navio e chegou à Itália no dia 19, já seguindo para a Base Aérea de Tarquinia em Livorno. As operações começaram no dia 31. Contudo, a supremacia aérea nos céus italianos era dos aviões aliados. Sendo assim, o grupo brasileiro operou predominantemente como unidade de caças-bombardeiros. A principal modalidade de ataque utilizada pelo 1º Grupo de Caça era o bombardeio picado, que tinha como objetivo impedir o fluxo de suprimentos para a linha de frente alemã e barrar o refluxo das tropas inimigas. O grupo também realizou missões de reconhecimento e, em menor número, missões de escolta. (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 556).

Junto do grupo de caça, participou, também na Itália a 1ª ELO (Esquadrilha de Ligação e Observação). Consistia em uma esquadrilha que estava sob comando da FEB com a função de observar o campo de guerra, fazer reconhecimento aéreo e regulação de tiro. Os grupos realizaram 682

missões em aviões tipo Piper Cub, ou L-4H na versão militar (LIMA, 1989, p. 337-340).

Em dezembro de 1944, viajam ao *front* italiano o Ministro Salgado Filho e uma comitiva de oficiais brasileiros. O objetivo era se inteirar das necessidades e deficiências que o 1º Grupo de Caça poderia ter na primordialidade de materiais para os homens, acampamento e aeronaves. E se essas necessidades poderiam ser sanadas por meio de um pedido às Comissões Conjuntas. Porém, o principal problema era a questão da substituição dos pilotos. Não havia previsão de quando isso poderia ocorrer, fato que preocupava Salgado Filho, visto que, no mês de dezembro, os pilotos brasileiros já haviam realizado 134 missões. Fatigados como estavam, poderiam ser vítimas de acidentes fatais.

A guerra terminou na Europa em 8 de maio de 1945 e o 1º Grupo de Caça realizou 444 missões. Houve baixas durante o período. O tão desejado recomplemento e a substituição dos pilotos não ocorreu, já que Vargas acreditava que a guerra logo terminaria. Mesmo assim, foi montado um segundo grupo de pilotos que se encontravam em treinamento nos Estados Unidos, quando acaba o conflito. A atuação do grupo brasileiro é considerada extremamente valorosa desde o início de sua atuação. O pessoal era dedicado e os pilotos tinham ações de veteranos de guerra devido à exímia habilidade adquirida para a execução das missões. O principal feito do 1º Grupo de Caça foi o reconhecimento aéreo, no dia 21 de abril, do deslocamento de uma unidade alemã entre Ostiglia e Gespino. No dia 22 do mesmo mês, foram realizadas 11 missões aéreas de bombardeios com 44 saídas de aviões. As ações continuaram até o dia 24. A extensa ação do grupo no dia 22 e a destruição causada nos veículos e materiais inimigos impressionaram os estadunidenses.

5 CONCLUSÃO

A guerra termina e, após ela, terminaram também o governo do Estado Novo de Getúlio Vargas e o mandato de Ministro de Salgado Filho. Mas suas ações perduram até os dias de hoje. Devido à aliança com os Estados Unidos em 1942, o Brasil passou a ser o principal parceiro na neutralização da influência do Eixo na América Latina, enquanto Vargas aproveita a oportunidade para aparelhar as forças armadas e construir a siderúrgica de Volta Redonda. Salgado Filho foi hábil em articular as negociações que envolviam o reaparelhamento de todo o setor aéreo nacional. O treinamento e a ida do 1º Grupo de Caça permitiu ao Brasil adquirir experiência de guerra, fortalecendo a recém-criada FAB.

Em 22 de abril de 1986, o 1º Grupo de Aviação de Caça e a FAB receberam, do presidente dos EUA,

Ronald Reagan, uma Citação Presidencial de Unidade por Extraordinário Heroísmo e devoção ao dever demonstrado durante as operações na Itália, o que refletia certo crédito para com as Forças Armadas das Nações Aliadas (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 564-566).

Um desempenho elogiável por parte dos Estados Unidos na guerra só foi possível graças à criação do Ministério da Aeronáutica, que uniu as unidades aéreas do Exército e da Marinha e originando a FAB

e lançando as bases do poder aéreo nacional. Os desafios de caráter técnico e administrativo foram grandes e a aproximação com os EUA auxiliou em um princípio de padronização da força aérea e do setor civil, acelerando o desenvolvimento de todo o setor aeronáutico. Assim, voltar os olhos para o princípio do Ministério da Aeronáutica auxilia na análise de como as relações econômicas e políticas interagiram e moldaram o setor, bem como o desenrolar dos jogos de poderes e influências durante a Segunda Guerra Mundial.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Decreto-Lei Nº 483, de 8 de junho de 1938. **Institui o Código Brasileiro do Ar**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del0483.html. Acessado em: 14 jun. 2020.
- BRASIL. Decreto-Lei Nº 2961, de 20 de janeiro de 1941. **Cria o Ministério da Aeronáutica**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2961-20-janeiro-1941-412859-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acessado em: 14 jun. 2020.
- BRASIL. Decreto-Lei Nº 3.302, de 22 de maio de 1941. **Dá nova denominação às Forças Aéreas Nacionais e aos seus estabelecimentos**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3302-22-maio-1941-413224-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acessado em: 14 jun. 2020.
- BRASIL. Decreto-Lei Nº 3.462, de 25 de julho de 1941. **Autoriza a Panair do Brasil, S.A., a construir, melhorar e aparelhar os aeroportos em Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador, e dá outras providências**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3462-25-julho-1941-413450-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 14 jun. 2020.
- BRASIL. Decreto-Lei Nº 6.123, de 18 de dezembro de 1943. **Cria o 1º Grupo de Aviação de Caça**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-6123-18-dezembro-1943-416120-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 14 jun. 2020.
- BUYERS, J. W. **A história do 1º Grupo de Caça 1943-1945**. Maceió: J. W. Buyers, 2004.
- CROUCH, T. D. **Asas**. Tradução de Antônio Braga e Alexandre Martins. Rio de Janeiro: Record, 2008.
- CUNHA, I. C. **Ideologia e propaganda na cooperação Brasil – Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial: o caso das empresas aéreas**. Mestrado em Relações Internacionais, Universidade de Brasília. 2008.
- DAVIES, R. E. G. **Transbrasil: an airline and its aircraft**. Virginia: Paladwr Press, 1997.
- HISTÓRIA da América Latina. A América Latina após 1930: Estado e política. Organizador: Leslie Bethell; tradução Antonio de Padua Danesi. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015.
- FAY, C. M. **Crise nas alturas: a história da aviação civil no Brasil (1927-1975)**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2013.
- INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **A Participação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial**. Opúsculo.
- INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1990. v. 2.
- INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Villa Rica, 1991. v. 3.
- JORDAN, D.; WIEST, A. **Atlas da Segunda Guerra Mundial: volume único**. São Paulo: Editora Escala, 2008.

LIMA, R. M. “**Senta a Pua!**” 2. ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1989.

LIMA, R. M.; VASCONCELOS, J. R. M. **Heróis dos Céus**: a iconografia do 1º grupo de aviação de caça na campanha da Itália: 1944-1945. Rio de Janeiro: Action, 2003.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. **Avestruzes no céu da Itália**. Rio: Editora Gráfica Brasileira, 1975.

MOURA, G. **Relações exteriores do Brasil: 1939-1950**: mudanças na natureza das relações Brasil-Estados Unidos durante e após a Segunda Guerra Mundial. Brasília: FUNAG, 2012.

OLIVEIRA, D. **Aliança Brasil-EUA**: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Curitiba: Juruá, 2015.

SIQUEIRA, D. L. Fronteiras. A patrulha aérea e o adeus do arco e flecha. **Revista Aeronáutica Editora**, Rio de Janeiro, 1987.

TEIXEIRA, A. M. **FAB – Força Aérea Brasileira**: os reflexos do alinhamento com os Estados Unidos entre 1941 e 1948. Curitiba: Juruá, 2015.

TORRES, A. M. **Overnight Tapachula**. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1985.

SALGADO, M.; CORRÊA, E. **Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica do Brasil**. 1. ed. Rio de Janeiro: Adler, 2007.

Creation of the Brazilian Ministry of Aeronautics and its first performances in a context of world war

Creación del Ministerio de Aeronáutica de Brasil y sus primeras acciones en un contexto de guerra mundial

Criação do Ministério da Aeronáutica do Brasil e suas primeiras atuações num contexto de guerra mundial

Heitor Esperança Henrique^I

Andreia Elizabeth Bohn Luder^{II}

ABSTRACT

The Brazilian aeronautical sector underwent major changes in the 1940s. One of these changes was the creation of the Ministry of Aeronautics, which culminated in the union of the army and navy air forces in a single force, resulting in the sending of the 1st Fighter Aviation Group to fight in the Mediterranean operation theater in World War II. This action was only possible as a result of the Brazilian government international policy and the creation of a joint commission between Brazil and the United States, which was carried out by the Joint Brazil-U.S Air Division. The Defense Commission significantly marks the process of organizing the newly created Brazilian Air Force in the administrative and operational sector in the U.S. mold, allowing to understand the actions that involve the airline industry in international relations.

Keywords: Ministry of Aeronautics. Brazilian Air Force. International Relations. World War II.

RESUMEN

El sector aeronáutico brasileño experimentó grandes cambios en la década de 1940. El principal fue la creación del Ministerio de Aeronáutica, que culminó con la unión de las fuerzas aéreas del ejército y la marina en una sola fuerza, lo conllevó al envío del 1er Grupo de Aviación de Caza para combatir en el teatro de operaciones del Mediterráneo en la Segunda Guerra Mundial. Dicha acción solo fue posible debido a la política internacional del gobierno brasileño y a la creación de una comisión conjunta entre Brasil y Estados Unidos, la cual fue

llevada a cabo por la División Aérea del JointBrazil-U.S. La Comisión de Defensa marca significativamente el proceso de organización de la recién creada Fuerza Aérea Brasileña en el sector administrativo y operacional en el modelo estadounidense, permitiendo entender las acciones que involucran al sector aéreo en las relaciones internacionales.

Palabras clave: Ministerio de Aeronáutica. Fuerza Aérea Brasileña. Relaciones internacionales. Segunda Guerra Mundial.

RESUMO

O setor aeronáutico brasileiro passou por grandes mudanças na década de 40. A principal delas foi a criação do Ministério da Aeronáutica, que culminou na união das forças aéreas do exército e da marinha em uma única força, tendo como consequência o envio do 1º Grupo de Aviação de Caça para lutar no teatro de operações do Mediterrâneo na Segunda Guerra Mundial. Tal ação só foi possível em decorrência da política internacional do governo brasileiro e da criação de uma comissão conjunta entre o Brasil e os Estados Unidos, que foi desempenhada pela Air Division da Joint Brasil-U.S. A Defense Commission marca significativamente o processo de organização da recém-criada Força Aérea Brasileira no setor administrativo e operacional no molde estadunidense, permitindo compreender as ações que envolvem o setor aéreo nas relações internacionais.

Palavras-chave: Ministério da Aeronáutica. Força Aérea Brasileira. Relações Internacionais. Segunda Guerra Mundial.

I. Fundação Faculdade de Filosofia, Letras e Artes de Mandaguari (FAFIMAN) – Mandaguari/PR – Brazil. PhD in History by Universidade Federal do Paraná. E-mail: heitorehenrique@gmail.com

II. Universidade Federal do Paraná. Curitiba/PR – Brazil. Master's degree Student in History by Universidade Federal do Paraná (UFPR). E-mail: andreialuder@hotmail.com

Received: 08/20/20

Accepted: 04/12/21

The acronyms and abbreviations contained in this article correspond to the ones used in the original article in Portuguese.

1 INTRODUCTION

The purpose of this article is to discuss the creation of the Ministry of Aeronautics and its performance in World War II. Therefore, it must be known that, prior to 1941, the national air sector was divided into the civilian, commanded by the Department of Civil Aviation (DAC), which belonged to the Ministry of Road and Public Works; the Army Aeronautics Arm; and the Navy Naval Aviation, each under the regiment of the respective arms. Although Vargas encouraged Brazilian aeronautical development during his administration, the country did not have a single corps that could be called Air Force and that represented the interests of the state or guaranteed national air power during an international conflict. This problem was only solved through Decree-Law No. 2,961 of January 20, 1941, which creates the Ministry of Aeronautics.

2 A POLITICAL ACT

The development of the air sector in the world, during the period between wars, was going through a process of broad growth. The plane decreased distances, brought people together and facilitated national integration. In Brazil, the national aeronautics designed its development in the 1930s and it was during Estado Novo that the main aviation institutions were created and employed to facilitate national integration, communication, trade and defense of the territory.

Vargas' first action regarding the sector was to start organizing an aeronautical mentality. His first act was the creation and organization of the Department of Civil Aviation (DAC) on April 22, 1931, through Decree No. 19.902. DAC was responsible for issues related to civil and commercial aeronautics, and was distributed in three divisions: administrative, operational and traffic. DAC was associated with the Ministry of Transport and Public Works. Therefore, it was created a body which was responsible for the development of civil aviation, but without legislation that efficiently regulated national civil and commercial aviation. For now, the Brazilian State would follow the recommendations of international civil aviation conventions.

The military air forces followed a different structure. Considered the first military aviation school in the country, the Brazilian Naval Aviation was created in August 1916. The Army Aviation was created in 1914, but its operations started effectively only in July 1919 under the technical guidance of the French Military

Mission. The common element in the military aviation is the post-World War I understanding that the aviation arm would be of vital importance to the next conflicts. The debate that follows among air power theorists is how to use it and organize it.

In Brazil, military air forces remained separate and responsible for safeguarding the national territory. However, it was necessary to better integrate the Brazilian nation. As a response in 1931, the Military Air Mail (CAM) was created, which should also be under the General Post Office responsibility. In 1934 the Navy began a debate about the organization of the Naval Air Mail, inaugurated in 1935 and kept in operation until 1940. Its routes included only the coastal region, while the countryside was in charge of CAM which, from 1931 to 1940, was one of the main means of communication. CAM allowed hard-to-reach places were seen and included in a nation project.

The advances related to aeronautics originated mainly because the Brazilian State needed to be updated in relation to this new technology and its war use. The advances also occurred because Getúlio Vargas is an aviation man, being considered by the media of the time as the "friend of aviation" (FRAGA, 2017, p. 137). The first legislation on civil aviation takes place on the eve of the Estado Novo. In 1938, the Brazilian Air Code (CBA) was created belatedly after it had been slowly discussed for eight years (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1990, p. 451). Meanwhile, the issues concerning the aviation arms were under the responsibility of the Army and the Navy commands. On January 20, 1941, through the Decree-Law, Law No. 2,961, the Ministry of Aeronautics was created. Civil and military issues were brought together, allowing better control and security of the airspace and facilitating the use and the development of technologies aimed at the airline industry. With regard to the civil sector, the previous organization with DAC and CBA facilitated its assimilation to the Ministry, while the air forces of the army and the navy came together and an air force initially called National Air Forces was created, being called Brazilian Air Force afterwards (FAB).

This entire process of the airline industry updating involves political and strategic issues. FAB's creation put an end to the division of air power. It starts building up and takes a social and political role but, for its reorganization, it was necessary to avoid internal conflicts that could occur between the army and the navy. Therefore, Vargas chooses a civilian to command the post, being understood that neither the two arms would have any privilege in the reorganization of the internal staff of the military sector. The gaúcho¹ attorney

Joaquim Salgado Filho, who had been Minister of Labor from 1932 to 1934, was chosen to take office. Similarly, like the president, the minister was also a national aviation enthusiast, and he sought to develop the sector with the support of the civilian population, private companies and international relations between the Brazilian and the USA governments.

3 ENTRY INTO THE WAR

The effects of world war affected Brazil. Vargas acted in a pendulum system between the United States and Nazi Germany interests and tried to take trade agreements from both sides that favored the national industrial development program. The U.S. government sought to create a plan for political and economic cooperation that could involve the American republics. Thus, the proposals of the “Good Neighbor” policy were planned to combat the Axis influence on the continent. Therefore, a military mission to the countries of South America is proposed in order to strengthen the bonds between the beneficiary countries. The attempt at a first mission in 1940 was a relative failure due to the Brazilian government’s reluctance to the presence of the U.S. troops which occupied the Northeast, a region considered sensitive to an Axis attack.

Unlike Vargas, Salgado Filho was favorable to a closer approach with the U.S. government which, during Roosevelt’s administration, boosted the industrial development of the aeronautical sector and guaranteed the necessary infrastructure: airports, routes, navigation mechanisms, air traffic control, weather forecast and research which would lead to future improvements (CROUCH, 2008, p. 642-643). U.S. airlines were under government support and Pan American Airways (PanAm) was one of the top companies which benefited. During Roosevelt’s administration, the company expanded its routes throughout the American continent, competing with the German Airline Lufthansa for the Latin American market. PanAm also corresponded to the U.S. military necessity to monitor the movement of axle aircraft across America. To this end, the Airport Development Program (ADP) was created, a joint action between PanAm and the government, in which the company, with the support of its subsidiaries, would build and equip airports in Latin America that were of strategic interest of the U.S. military. Because it was initially the performance of a civil company and of its subsidiary, there was no hurt on the U.S. government image, since it was not seen as an interventionist action in a Latin State. Thus, it kept the “Good Neighbor” policy running.

Salgado Filho understood that, for the air sector expansion, it was necessary to refit, expand and equip the Brazilian airports and air bases. However, the Brazilian government itself could not provide technicians, material and funding for the improvements. The way out was to use ADP through Panair do Brasil S.A., a subsidiary of PanAm. On July 25, 1941, through Decree-Law No. 3,462, Panair is authorized to build, improve and equip airports in Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió and Salvador. The Minister’s action helped solve the unease that had remained between the Brazilian and U.S. military regarding the northeastern issue, since the air bases that were of the U.S. interest were under the ADP. This kept the Brazilian government image of neutrality.

The year 1942 was decisive for the Brazilian government in foreign policy when it was forced to position itself by choosing the Allied side. The main factors that led to this decision were Rio Conference, the Finance Minister Souza Costa mission to Washington, the political-military agreement signed with the United States and the torpedoing of five Brazilian merchant ships by German submarines. Brazil declared war in the Axis on August 22, 1942. Washington Agreements were signed on May 23, 1942, from the negotiations between Brazil and the United States. Following, committees were set up to assist the dialogues and negotiations between the two countries. Two committees were created: one based in Washington and the other in Rio de Janeiro.

Rio Commission would link the U.S. military and naval missions in Rio de Janeiro, which was the Brazilian federal capital in an effort to improve the operational conditions of the Brazilian armed forces.

For the committee in Washington, the first task would be to organize a defense plan for the Northeast,(...). The focus should be the equipping of the Brazilian troops, which were responsible for the defense of the region and the U.S. military facilities. (OLIVEIRA, 2015, p. 53-54).

The Commission based in Rio de Janeiro was called the Joint Brazil-United States Military Commission (JBUSMC) and the one in Washington, the Joint Brazil-United States Defense Commission (JBUSDC). General Estevão Leitão de Carvalho, a direct subordinate to the Ministry of Foreign Affairs, was chosen to represent the Brazilian side. To represent the American side of the commission, General John Garesche Ord was chosen. In the joint committee of JBUSMC, there was the air division department, represented by the American Colonel Floyd B. Wood and Brazilian Colonel Aviator Vasco Alves Secco. The latter represented the Ministry of Aeronautics in relation to the development and improvement of the

civil air sector and FAB. In addition, negotiations for the purchase and acquisition of the necessary equipment took place via Lend-Lease. Lend-Lease program, or Loan and Lease Act, represented the loan of large amounts by the United States to the countries that fought the Axis during the war with the option of paying at low interest rates or returning the material in the post-war period (OLIVEIRA, 2015, p. 46-47).

Having Vargas decided to send Brazilian contingents to the war abroad, it was responsibility of JBUSDC representatives to organize the necessary actions to train, transport and incorporate the allied forces. The Brazilian representatives in the Commission, General Leitão de Carvalho, Vice Admiral Álvaro Vasconcelos, and Colonel Aviator Vasco Alves Secco, took on the dual mission of continuing negotiations to rearm the contingent of operations in the South Atlantic and organizing the sending of Brazilian troops abroad. Throughout the discussions, it was decided to send a Brazilian Expeditionary Force (FEB) and the mobilization of FAB elements to constitute Air Units. FEB and FAB would follow the organizational standards of the U.S. Army and Air Force and would use U.S. material and equipment via lend-lease. (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 511-512).

From April 1942, through the United States agreements, Brazil began to receive a small number of Curtius P-36A fighters and North American B-25B bombers. After the declaration of war, in August, 1942 it could be noticed that it was urgent to provide the Brazilian air units with adequate means for the defense of the coast. Since then, FAB has received a large number of Lockheed A-28A Hudson and Consolidated PBY-5A Catalina aircraft. It also received many P-40E and P-40K fighters, as well as modern training aircraft such as the Fairchild PT-19, the Vultee BT-15 and North American AT-6C/D (LIMA; VASCONCELOS, 2003, p. 18). All the planes were brought from the United States to Brazil via direct flight and, in some cases, adverse weather conditions were faced due to the lack of appropriate instruments to ensure precise information to the pilots. In total, 130 planes were piloted by Brazilian teams in 1942; 243 in 1943; 64 in 1944; and 15 in 1945, totaling 452 aircraft during the years the war would still last. (BUYERS, 2004, p. 19).

At the time of Brazil's entry into the war, FAB was had approximately 200 pilots and 200 aircraft maintenance technicians, in addition to the bureaucratic and administrative areas (BUYERS, 2004, p. 44). The initial performance took place on the coast of Brazil. Although it is still in the organization phase as an autonomous armed force, in 1943 it began to participate in a more coordinated

way in patrolling and protecting of convoys in the South Atlantic and in joint action with the surface elements of the Brazilian and North American navy. This activity became known as the anti-submarine campaign. The equipment used by FAB for patrolling were the Catalinas and the Hudsons of the 1st Patrol Group and the Vultees Revenge of Santa Cruz Air Base (TORRES, 1985, p. 112).

"The submarine offensive off the coasts of South America has forced the organization of sea convoys as the best means of defense. The naval escort between Trinidad and Recife was provided by American warships, from Recife to the south the escort was made by Brazilian warships. The air protection of the convoys, along the Brazilian coast, was made by using Brazilian and North American aircraft, distributed by the air bases on the coast." (INCAER, p. 9-10).

This air patrol represented a great effort for FAB. Thousands of flight hours were carried out monthly, with adverse weather conditions and along the Brazilian coast. FAB's biggest victory in the anti-submarine campaign was the sinking of the German submarine U-199 on January 31, 1943 in Rio de Janeiro. Lima (2003) states that this was the only submarine proven to be sunk by FAB aircraft. That's why it is considered the most important act of the anti-submarine campaign.

4 THE 1ST FIGHTER AVIATION GROUP

Weeks before the official creation of the 1st Fighter Group, all FAB units were requested to volunteer to form the group. The vacancies for aviator officers were soon filled. Most of them came from Rio de Janeiro and practically all of them were in the School of Aeronautics. From the Northeast, several volunteers were called who served in the air units based in Fortaleza, Natal, Recife and Salvador. Among the many aviators who volunteered to join the group, there were some who already had a load of experience as an aviator. In addition, many had already regularly participated in some missions over the course of the Brazilian coast (LIMA; VASCONCELOS, p. 23-31). The volunteers who would form the 1st Fighter Aviation Group, pilots and men responsible for maintaining the aircraft, 116 were from the Army, 33 from the Navy, and the vast majority, 226, were members of the newly created Aeronautics (BUYERS, 2004, p. 44-50).

In the European campaign, the Brazilian Air Force was represented by the 1st Fighter Aviation Group. The group was created through Decree-Law No. 6,123 of December 18, 1943, signed by President Getúlio Vargas. On December 27, Major Aviator Nero Moura, who was a member of Minister Salgado Filho

office and had actively participated in structuring the Ministry of Aeronautics, is designated Commander of the 1st Fighter Aviation Group. Major Nero Moura, in addition to commanding, was responsible for its entire organization and chose his 36 auxiliaries, including officers and privates, consisting of Commander Major Aviator Nero Moura; operations officer Captain Aviator Oswaldo Pamplona Pinto; information officer First Lieutenant Aviator José Carlos de Miranda Corrêa, and squadron commanders Captain Lafayette Cantarino Rodrigues de Souza, Captain Fortunato Câmara de Oliveira, Captain Joel Miranda and Captain Newton Lagares da Silva.

Major Nero Moura gave freedom of choice to the commanders of the pilots who would integrate the future Combat Squadrons. After the group organization, the successive training stages started. The first phase takes place on January 3, 1944, with the journey of Major Moura and his keymen from Brazil to Orlando, Florida, for training at the Army's School of Applied Aviation Tactics. The second phase of the training takes place at the North American base at Albrook Field in the Panama Canal Zone. On March 18, 1944, there was a meeting

between Major Nero Moura group and the volunteers from Brazil to adapt to the American administrative and operational organization. The third phase began on April 5, 1944, when the group moved to Aguadulce Air Base for training as a Tactical Air Unit and, finally being allowed to actively participate, from May 11, 1944, in the Panama Canal defense scheme. This last phase was marked by the raising of the National Flag sent by the Minister.

Figure 1 is the record, still in Brazil, of the delivery of the Flag to FAB officers. The personalities present are Minister Salgado Filho and his wife Berthe Salgado, who was representing the Brazilian woman. The National Flag was delivered to Capt. Aviator Francisco Sabroza and 1st Lt. Aviator Horacio Machado, in a military ceremony held at the School of Aeronautics on May 5, 1944. In the figure, the institution of the Ministry is represented by Salgado Filho and the State by the National Flag. Capt. Aviator Francisco Sabroza and 1st Lt. Aviator Horacio Machado represent the 1st Fighter Group. The raising of the flag reinforced the feeling of collectivity in the group and its degree of importance in representing the Brazilian nation and the actions of the Ministry during the war.

Figure 1 - A Flag that goes to War.



Source: MINISTRY OF AERONAUTICS. 1975, p. 05.

The fourth and final phase of the 1st Fighter Group training program is at Suffolk Air Field in the United States. The mission was to adapt them to the plane that would be used in the Mediterranean Theater of Operations: the modern Thunderbolt P-47. Until that time, the pilots were being trained on Curtiss P-40. On the day before the departure, the group presented a great cohesion that represented a symbol of the transformation of men and machines into an Air Combat Unit. The 1st Fighter Aviation Group was under the operational control of the XXII Tactical Air Command, incorporated into the 350th Fighter Group named 1st Brazilian Fighter Squadron, because the Brazilian personnel was equivalent to an American fighter squadron.

On September 11, 1944, the 1st Fighter Aviation Group leaves the United States toward the Mediterranean Theater of Operations. The voyage was made by ship and arrived in Italy on the 19th, going to Tarquinia Air Base in Livorno. Operations began on the 31st. However, air supremacy in the Italian skies belonged to allied aircraft. Thus, the Brazilian group operated predominantly as a unit of fighter-bombers. The main mode of attack used by the 1st Fighter Group was the dive bomber, which aimed to prevent the flow of supplies to the German front line and to stop the enemy troop withdrawal. The group also conducted reconnaissance missions and, to a lesser extent, escort missions (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 556).

Besides the hunting group, the 1st ELO (Liaison and Observation Squadron) also participated in Italy. It consisted of a squadron that was under the command of FEB, whose objective was to observe the war field, doing aerial reconnaissance and artillery calibration. The groups carried out 682 missions in Piper Cub aircraft, or L-4H in the military version (LIMA, 1989, p. 337-340).

In December 1944, Minister Salgado Filho and a retinue of Brazilian officials traveled to the Italian front. The goal was to get acquainted with the needs and shortcomings that the 1st Fighter Group could have concerning the necessary materials for men, camp and aircraft and if these needs could be solved through a request to the Joint Committees. However, the main problem was the pilot replacement. There was no prediction for pilots' substitution. Only in December, Brazilian pilots had already carried out

134 missions. Salgado Filho was worried because the airmen were fatigued and could be victims of fatal accidents.

The war ended in Europe on May 8, 1945, and the 1st Fighter Group carried out 444 missions. There were casualties during the period. The so desired pilot recompletion and replacement did not occur, since Vargas believed that the war would soon end. Even so, a second group of pilots who were being trained in the United States was assembled when the conflict ended. The Brazilian group was considered extremely valuable since the beginning of its performance. The staff was dedicated and the pilots behaved like war veterans due to the excellent skills they got during their training for the mission executions. The main 1st Fighter Group achievement was the aerial reconnaissance, on April 21, aimed for the displacement of a German unit between Ostiglia and Gespino. On April 22, 11 aerial bombing missions were carried out with 44 aircraft sorties. The actions continued until April 24. Americans were impressed by the group extensive action on April 22 and the enemy vehicle and material destruction.

5 CONCLUSION

The war ended, Getúlio Vargas' Estado Novo¹ government and Minister Salgado Filho mandate also ended. But their actions have influenced current governments. Due to the alliance with the United States in 1942, Brazil became the main partner in neutralizing the Axis influence in Latin America, while Vargas takes the opportunity to equip the armed forces and build Volta Redonda steel works. Salgado Filho was skilled in articulating the negotiations that involved the entire national air sector reequipment. The 1st Fighter Group training and participation in the war allowed Brazil to acquire war experience, strengthening the newly created FAB.

On April 22, 1986, the 1st Fighter Aviation Group and FAB received from the US President, Ronald Reagan, a Presidential Unity Citation for Extraordinary Heroism and Performance of Duty demonstrated during military operations in Italy, which gave some credit to the Allied Nations Armed Forces (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 564-566).

A commendable performance by the United States in the war was only possible thanks to the creation

of the Ministry of Aeronautics, which brought together the Army and Navy air units and created FAB, launching the national air power foundations. The technical and administrative challenges were great and the approach with the U.S. helped the beginning of the air force and the civil sector

standardization, accelerating the development of the entire aeronautical sector. Thus, the beginning of the Ministry of Aeronautics helps analyse how economic and political relations interacted and shaped the sector, as well as the unfolding of power games and influences during World War II.

REFERENCES

- BRASIL. Decreto-Lei Nº 483, de 8 de junho de 1938. **Institui o Código Brasileiro do Ar**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/De10483.html. Acessado em: 14 jun. 2020.
- BRASIL. Decreto-Lei Nº 2961, de 20 de janeiro de 1941. **Cria o Ministério da Aeronáutica**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2961-20-janeiro-1941-412859-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acessado em: 14 jun. 2020.
- BRASIL. Decreto-Lei Nº 3.302, de 22 de maio de 1941. **Dá nova denominação às Forças Aéreas Nacionais e aos seus estabelecimentos**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3302-22-maio-1941-413224-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acessado em: 14 jun. 2020.
- BRASIL. Decreto-Lei Nº 3.462, de 25 de julho de 1941. **Autoriza a Panair do Brasil, S.A., a construir, melhorar e aparelhar os aeroportos em Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador, e dá outras providências**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3462-25-julho-1941-413450-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 14 jun. 2020.
- BRASIL. Decreto-Lei Nº 6.123, de 18 de dezembro de 1943. **Cria o 1º Grupo de Aviação de Caça**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-6123-18-dezembro-1943-416120-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 14 jun. 2020.
- BUYERS, J. W. **A história do 1º Grupo de Caça 1943-1945**. Maceió: J. W. Buyers, 2004.
- CROUCH, T. D. **Asas**. Tradução de Antônio Braga e Alexandre Martins. Rio de Janeiro: Record, 2008.
- CUNHA, I. C. **Ideologia e propaganda na cooperação Brasil – Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial: o caso das empresas aéreas**. Mestrado em Relações Internacionais, Universidade de Brasília. 2008.
- DAVIES, R. E. G. **Transbrasil: an airline and its aircraft**. Virginia: Paladwr Press, 1997.
- HISTÓRIA da América Latina. A América Latina após 1930: Estado e política. Organizador: Leslie Bethell; tradução Antonio de Padua Danesi. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015.
- FAY, C. M. **Crise nas alturas: a história da aviação civil no Brasil (1927-1975)**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2013.
- INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **A Participação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial**. Opúsculo.
- INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1990. v. 2.
- INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Villa Rica, 1991. v. 3.
- JORDAN, D.; WIEST, A. **Atlas da Segunda Guerra Mundial: volume único**. São Paulo: Editora Escala, 2008.

LIMA, R. M. “**Senta a Pua!**” 2. ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1989.

LIMA, R. M.; VASCONCELOS, J. R. M. **Heróis dos Céus**: a iconografia do 1º grupo de aviação de caça na campanha da Itália: 1944-1945. Rio de Janeiro: Action, 2003.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. **Avestruzes no céu da Itália**. Rio: Editora Gráfica Brasileira, 1975.

MOURA, G. **Relações exteriores do Brasil: 1939-1950**: mudanças na natureza das relações Brasil-Estados Unidos durante e após a Segunda Guerra Mundial. Brasília: FUNAG, 2012.

OLIVEIRA, D. **Aliança Brasil-EUA**: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Curitiba: Juruá, 2015.

SIQUEIRA, D. L. Fronteiras. A patrulha aérea e o adeus do arco e flecha. **Revista Aeronáutica Editora**, Rio de Janeiro, 1987.

TEIXEIRA, A. M. **FAB – Força Aérea Brasileira**: os reflexos do alinhamento com os Estados Unidos entre 1941 e 1948. Curitiba: Juruá, 2015.

TORRES, A. M. **Overnight Tapachula**. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1985.

SALGADO, M.; CORRÊA, E. **Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica do Brasil**. 1. ed. Rio de Janeiro: Adler, 2007.

Creación del Ministerio de Aeronáutica de Brasil y sus primeras actuaciones en un contexto de guerra mundial

Creation of the Brazilian Ministry of Aeronautics and its first performances in a context of world war

Criação do Ministério da Aeronáutica do Brasil e suas primeiras atuações num contexto de guerra mundial

Heitor Esperança Henrique^I

Andreia Elizabeth Bohn Luder^{II}

RESUMEN

El sector aeronáutico brasileño experimentó grandes cambios en la década de 1940. El principal fue la creación del Ministerio de Aeronáutica, que culminó con la unión de las fuerzas aéreas del ejército y la marina en una sola fuerza, lo conllevó al envío del 1er Grupo de Aviación de Caza para combatir en el teatro de operaciones del Mediterráneo en la Segunda Guerra Mundial. Dicha acción solo fue posible debido a la política internacional del gobierno brasileño y a la creación de una comisión conjunta entre Brasil y Estados Unidos, la cual fue llevada a cabo por la División Aérea del JointBrazil-U.S. La Comisión de Defensa marca significativamente el proceso de organización de la recién creada Fuerza Aérea Brasileña en el sector administrativo y operacional en el modelo estadounidense, permitiendo entender las acciones que involucran al sector aéreo en las relaciones internacionales.

Palabras clave: Ministerio de Aeronáutica. Fuerza Aérea Brasileña. Relaciones internacionales. Segunda Guerra Mundial.

ABSTRACT

The Brazilian aeronautical sector underwent major changes in the 1940s. One of these changes was the creation of the Ministry of Aeronautics, which culminated in the union of the army and navy air forces in a single force, resulting in the sending of the 1st Fighter Aviation Group to fight in the Mediterranean operation theater in World War II. This action was only possible as a result of the Brazilian government international policy and

the creation of a joint commission between Brazil and the United States, which was carried out by the Joint Brazil-U.S Air Division. The Defense Commission significantly marks the process of organizing the newly created Brazilian Air Force in the administrative and operational sector in the U.S. mold, allowing to understand the actions that involve the airline industry in international relations.

Keywords: Ministry of Aeronautics. Brazilian Air Force. International Relations. World War II.

RESUMO

O setor aeronáutico brasileiro passou por grandes mudanças na década de 40. A principal delas foi a criação do Ministério da Aeronáutica, que culminou na união das forças aéreas do exército e da marinha em uma única força, tendo como consequência o envio do 1º Grupo de Aviação de Caça para lutar no teatro de operações do Mediterrâneo na Segunda Guerra Mundial. Tal ação só foi possível em decorrência da política internacional do governo brasileiro e da criação de uma comissão conjunta entre o Brasil e os Estados Unidos, que foi desempenhada pela Air Division da Joint Brazil-U.S. A Defense Commission marca significativamente o processo de organização da recém-criada Força Aérea Brasileira no setor administrativo e operacional no molde estadunidense, permitindo compreender as ações que envolvem o setor aéreo nas relações internacionais.

Palavras-chave: Ministério da Aeronáutica. Força Aérea Brasileira. Relações Internacionais. Segunda Guerra Mundial.

I. Fundación Facultad de Filosofía, Letras y Artes de Mandaguari (FAFIMAN) – Mandaguari/PR – Brazil. Doctor en Historia por la Universidad Federal de Paraná. E-mail: heitorehenrique@gmail.com

II. Universidade Federal do Paraná. Curitiba/PR – Brasil. Mestranda em História pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). E-mail: andreialuder@hotmail.com

Recibido: 20/08/20

Aceptado: 12/04/21

Las siglas y abreviaturas contenidas en el artículo corresponden a las del texto original en lengua portuguesa.

1 INTRODUCCIÓN

El objetivo de este artículo es analizar la creación del Ministerio de Aeronáutica y su participación en la Segunda Guerra Mundial. Para ello es necesario tener en cuenta que antes del año 1941, el sector de la aviación nacional estaba dividido en tres sectores: el sector civil, comandado por el Departamento de Aviación Civil (DAC), que pertenecía al Ministerio de Transportes y Obras Públicas; el Arma de la Aeronáutica del Ejército; y la Aviación Naval de la Marina, cada una bajo el regimiento de sus respectivas armas. Por mucho que Vargas impulsara el desarrollo de la aeronáutica brasileña durante su gobierno, el país no contaba con un organismo que pudiera llamarse Fuerza Aérea y que pudiera representar los intereses del Estado o garantizar el poder aéreo nacional en la situación de un conflicto internacional. Este problema sólo se resolvió mediante el Decreto-Ley N.º 2.961, del 20 de enero de 1941, que creó el Ministerio de Aeronáutica.

2 UN ACTO POLÍTICO

El desarrollo de la industria aérea en el escenario mundial, durante el período de entre guerras, estaba experimentando un proceso de amplio crecimiento. El avión acortó las distancias, acercó a las personas y facilitó la integración nacional. En el caso brasileño, la aeronáutica nacional ensayaba su salto en la década de 1930 y fue durante el Nuevo Estado de Getúlio Vargas que se crearon y aplicaron las principales instituciones de la aviación para facilitar la integración nacional, la comunicación, el comercio y la defensa del territorio.

La primera acción de Vargas respecto al sector fue iniciar la organización de una mentalidad aeronáutica. Su primer acto fue la creación y organización del Departamento de Aviación Civil (DAC), el 22 de abril de 1931, mediante el Decreto n.º 19902. Su responsabilidad se centraba en los asuntos relacionados con la aeronáutica civil y comercial, y sus servicios se distribuían en tres divisiones: administrativa, operativa y de tráfico. El DAC estaba asociado al Ministerio de Transportes y Obras Públicas. Así tenemos la creación de una agencia responsable del desarrollo de la aviación civil, pero todavía sin una legislación propia que regule eficazmente la aviación civil y comercial nacional. Por el momento, el Estado brasileño seguiría las recomendaciones de los convenios internacionales de aviación civil.

La aviación militar siguió una estructura diferente. Considerada la primera escuela de aviación militar del país, la Aviación Naval brasileña fue creada en agosto de 1916. La Aviación del Ejército tuvo su inicio en 1914, y sólo empezó a funcionar eficazmente en julio de 1919 bajo la

dirección técnica de la Misión Militar Francesa. El elemento común de la aviación militar es la comprensión posterior a la Primera Guerra de que el arma de la aviación sería de vital importancia para los conflictos venideros. El debate entre los teóricos del poder aéreo es cómo utilizarlo y organizarlo.

En Brasil, la aviación militar permaneció separada y con funciones de salvaguarda del territorio nacional. Sin embargo, era necesario integrar mejor a la nación brasileña. Como respuesta, en 1931 se estableció el Correo Aéreo Militar (CAM), que también debería depender de la Dirección General de Correos. La Marina, en 1934, inició un debate sobre la organización del Correo Aéreo Naval, inaugurado en 1935 y mantenido en funcionamiento hasta 1940. Sus rutas correspondían únicamente a la región costera, dejando el interior del país a cargo del CAM, que, de 1931 a 1940, fue uno de los principales medios de comunicación. El CAM permitió que lugares de difícil acceso fueran vistos y se sintieran pertenecientes a un proyecto de nación.

Los avances respecto a la aeronáutica se originaron principalmente por la necesidad del Estado brasileño de actualizarse respecto a esta nueva tecnología y su uso bélico. Los avances también se dieron porque Getúlio Vargas era un hombre de la aviación, siendo considerado por los medios de comunicación de la época como el “amigo de la aviación” (FRAGA, 2017, p. 137). La primera legislación referente a la aviación civil se produce en vísperas del Estado Novo. En 1938, se crea el Código Brasileño del Aire (CBA), un código que nació viejo debido a que permaneció ocho años en discusión (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1990, p. 451). Mientras tanto, los temas relacionados con las armas de aviación eran responsabilidad de los mandos del Ejército y la Marina.

El 20 de enero de 1941, mediante el Decreto-Ley n.º 2961, se creó el Ministerio de Aeronáutica. Unió los asuntos civiles y militares en una sola cartera, permitiendo un mejor control y seguridad del espacio aéreo y facilitando el uso y desarrollo de tecnologías destinadas al sector aéreo. En cuanto al sector civil, la organización previa con el DAC y el CBA facilitó su asimilación al Ministerio, mientras que las aeronaves del ejército y la marina se unieron y crearon una fuerza aérea que inicialmente se llamó Fuerzas Aéreas Nacionales, pero que poco después pasó a llamarse Fuerza Aérea Brasileña (FAB).

Todo este proceso de modernización del sector aéreo implica cuestiones políticas y estratégicas. La creación de la FAB terminó con la división del poder aéreo. Comenzó a construirse y a asumir su papel social y político, pero para reestructurarla era necesario evitar a los conflictos internos que podían producirse entre el ejército y la Marina. Por esta razón, Vargas eligió a un civil para comandar la cartera, en el entendido de que ninguna de las dos armas tendría privilegios en la reorganización del personal interno del ejército. El

elegido para asumir el cargo de ministro fue Joaquim Salgado Filho, un abogado de Rio Grande do Sul que ya había sido ministro de Trabajo de 1932 a 1934. Asimismo, como el presidente era también un entusiasta de la aviación nacional, trató de desarrollar el sector con el apoyo de la población civil, las empresas privadas y las relaciones internacionales entre los gobiernos de Brasil y Estados Unidos.

3 ENTRADA EN LA GUERRA

Los efectos de la Guerra Mundial se sintieron en Brasil. Vargas actuó en un sistema pendular entre los intereses de Estados Unidos y la Alemania nazi y trató de tomar de ambas partes acuerdos comerciales que favorecieron el programa de desarrollo industrial nacional. El gobierno de EE.UU. trató de crear un plan de cooperación política y económica con las repúblicas americanas. Así, las propuestas de la política del “ Buen Vecino” se configuraron para combatir la influencia del Eje en el continente. Así, se propone una misión militar en los países de América del Sur para reforzar los lazos entre los países beneficiarios. El intento de una primera misión en 1940 tuvo un relativo fracaso debido a la reticencia del gobierno brasileño en relación a la presencia de tropas estadounidenses ocupando el Nordeste, región considerada sensible a un ataque del Eje.

A diferencia de Vargas, Salgado Filho era partidario de una relación más estrecha con el gobierno de Estados Unidos que, durante la administración de Roosevelt, impulsó el desarrollo industrial del sector de la aviación y aseguró la infraestructura necesaria: aeropuertos, rutas, mecanismos de navegación, control del tráfico aéreo, previsión meteorológica e investigaciones que llevarían a futuras mejoras (CROUCH, 2008, p. 642-643).

Las aerolíneas estadounidenses recibieron el apoyo del gobierno, y Pan American Airways (PanAm) fue una de las principales compañías beneficiadas. Durante el gobierno de Roosevelt, la compañía amplió sus rutas por el continente americano, compitiendo con la alemana Lufthansa por el mercado latinoamericano. PanAm también respondió a la necesidad de los militares estadounidenses de vigilar el movimiento de los aviones del Eje a través de América. Para ello, se creó el Airport Development Program (ADP), una acción conjunta entre PanAm y el gobierno, en la que la empresa, con el apoyo de sus filiales, construiría y equiparía aeropuertos en América Latina que fueran de interés estratégico para el ejército estadounidense. Al ser inicialmente obra de una empresa civil y su filial, la imagen del gobierno estadounidense no se vio afectada, ya que no se consideró una acción intervencionista en un Estado latinoamericano. Así, se mantuvo la política del “ Buen Vecino”.

Salgado Filho entendió que la expansión de la industria aérea requería la mejora, readecuación, expansión y equipamiento de los aeropuertos y bases aéreas de Brasil. Sin embargo, el gobierno brasileño no podía proporcionar por sí solo los técnicos, el material y la financiación para realizar las mejoras. La solución fue utilizar el ADP a través de Panair do Brasil S.A., una filial de PanAm. El 25 de julio de 1941, por el Decreto-Ley nº 3462, Panair fue autorizada a construir, mejorar y equipar los aeropuertos de Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió y Salvador. La acción del ministro ayudó a resolver el malestar que había quedado entre los militares brasileños y estadounidenses sobre la cuestión del Nordeste, ya que las bases aéreas que interesaban a los Estados Unidos estaban bajo el ADP. Esto mantuvo la imagen de neutralidad del gobierno brasileño.

El año 1942 fue decisivo para el gobierno brasileño en materia de política exterior, ya que se vio obligado a tomar partido por el lado de los Aliados. Los principales factores que llevaron a esta decisión fueron la Conferencia de Río, la misión del ministro de Hacienda Souza Costa a Washington, el acuerdo político-militar firmado con Estados Unidos y el torpedeo de cinco buques mercantes brasileños por parte de submarinos alemanes. Brasil declaró la guerra al Eje el 22 de agosto de 1942. Como resultado de las negociaciones entre Brasil y Estados Unidos, se firmaron los Acuerdos de Washington el 23 de mayo de 1942. Posteriormente, se crearon comisiones para ayudar en los diálogos y negociaciones entre los dos países. Se crearon dos comisiones: una con sede en Washington y otra en Río de Janeiro.

La comisión de Río se pondría en contacto con las misiones militares y Naval de EE.UU. en la entonces capital federal brasileña en un esfuerzo por mejorar las condiciones de funcionamiento de las fuerzas armadas brasileñas.

Para la comisión de Washington la primera tarea sería organizar un plan de defensa para el noreste, (...). El objetivo debía ser el equipamiento por parte de EEUU de tropas brasileñas dedicadas a la defensa de la región y de las instalaciones militares estadounidenses. (OLIVEIRA, 2015, p. 53-54).

La comisión con sede en Río de Janeiro se denominó Joint Brazil-United States Military Commission (JBUSMC) y la comisión con sede en Washington, Joint Brazil-United States Defense Commission (JBUSDC). El general Estevão Leitão de Carvalho fue elegido para representar al lado brasileño, reportando directamente al Ministerio de Relaciones Exteriores. Para representar a la parte estadounidense de la comisión, se eligió al general John Garesche Ord. En la comisión conjunta de JBUSMC, estaba el departamento de Air Division, representado

por el coronel estadounidense Floyd B. Wood y el coronel brasileño Aviador Vasco Alves Secco. Este último representó al Ministerio de Aeronáutica respecto al desarrollo y mejoramiento del sector de la aviación civil y la FAB. Al mismo tiempo, se llevaron a cabo las negociaciones para la compra y adquisición de los equipos necesarios a través de Lend-Lease. El programa Lend-Lease, o Ley de Préstamo y Arrendamiento, representaba el préstamo de grandes sumas por parte de los Estados Unidos para los países que luchaban contra el Eje durante la guerra con la opción de pago a bajo interés o la devolución del material después de la guerra (OLIVEIRA, 2015, p. 46-47).

Una vez que Vargas decidió enviar contingentes brasileños a la guerra en el exterior, quedó bajo la responsabilidad de los representantes de la JBUSDC organizar las acciones necesarias para entrenar, transportar e incorporar a las fuerzas aliadas. Los representantes brasileños en la Comisión, el general Leitão de Carvalho, el vicealmirante Álvaro Vasconcelos y el coronel aviador Vasco Alves Secco, asumieron la doble misión de proseguir las negociaciones sobre el rearme del contingente para las operaciones en el Atlántico Sur y organizar el envío de tropas brasileñas al extranjero. A lo largo de las discusiones, se decidió enviar una Fuerza Expedicionaria Brasileña (FEB) y movilizar elementos de la FAB para constituir Unidades Aéreas. La FEB y la FAB seguirían las normas de organización del Ejército Americano y de su Fuerza Aérea y utilizarían material y equipos estadounidenses mediante *lend-lease* (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 511-512).

A partir de abril de 1942, mediante acuerdos con Estados Unidos, Brasil comenzó a recibir una pequeña cantidad de cazas Curtius P-36A y bombarderos North American B-25B. Tras la declaración de guerra, en agosto de ese año, se hizo evidente la urgente necesidad de dotar a las unidades aéreas brasileñas de medios adecuados para defender la costa. A partir de entonces, la FAB recibió un gran número de aviones Lockheed A-28A Hudson y Consolidated PBY-5A Catalina. También recibió muchos cazas P-40E y P-40K, además de modernos aviones de entrenamiento, como el Fairchild PT-19, el Vultee BT-15 y el North American AT-6C/D (LIMA; VASCONCELOS, 2003, p. 18). Todos los aviones llegaron a Brasil en vuelo directo desde Estados Unidos y, en algunos casos, se enfrentaron a situaciones meteorológicas difíciles debido a la falta de equipos adecuados para garantizar una buena información a los pilotos. En total, 130 aviones fueron llevados, en vuelo, por equipos brasileños en 1942, 243 en 1943, 64 en 1944 y 15 en 1945, totalizando 452 aviones en los años que la guerra aún duraría. (BUYERS, 2004, p. 19).

En el momento de la entrada de Brasil en la guerra, la FAB estaba compuesta por aproximadamente 200 pilotos

y 200 personas de mantenimiento de aeronaves, además del personal burocrático y administrativo (BUYERS, 2004, p. 44). La operación inicial tuvo lugar en la costa brasileña. Aunque todavía se estaba organizando como una fuerza armada autónoma, en 1943 comenzó a participar de manera más coordinada en el patrullaje y la protección de convoyes en el Atlántico Sur y en la acción conjunta con los elementos de superficie de las marinas de Brasil y Estados Unidos. Esta actividad se conoció como la campaña antisubmarina. Los equipos utilizados por la FAB para el patrullaje eran los Catalinas y Hudsons del 1er Grupo de Patrulla y los Buitres Venganza de la Base Aérea de Santa Cruz (TORRES, 1985, p. 112).

“La ofensiva submarina en las costas de América del Sur obligó a organizar convoyes marítimos, como el mejor medio de defensa. La escolta naval entre Trinidad y Recife fue proporcionada por buques de guerra norteamericanos, desde Recife hacia el sur la escolta fue proporcionada por buques de guerra brasileños. La protección aérea de los convoyes, a lo largo de la costa brasileña, fue hecha por aviones brasileños y norteamericanos en conjunto, distribuidos por las Bases Aéreas a lo largo de la costa”. (INCAER, p. 9-10).

Esta patrulla aérea representó un gran esfuerzo para la FAB. Se realizaron miles de horas de vuelo al mes, bajo condiciones meteorológicas adversas y extendiéndose por toda la costa brasileña. La mayor victoria de la FAB en la campaña antisubmarina fue el hundimiento del submarino alemán U-199 el 31 de enero de 1943 en Río de Janeiro. Lima (2003) afirma que éste fue el único submarino hundido de forma verificable por aviones de la FAB. En vista de este hecho, se considera el acto más importante de la campaña antisubmarina.

4 EL 1ER GRUPO DE AVIACIÓN DE CAZA

Semanas antes de la creación oficial del 1er Grupo de Caza, se hizo una petición a todas las unidades de la FAB de voluntarios para formar el grupo. Las vacantes de oficiales de vuelo se cubrieron pronto. La mayoría de ellos eran de Río de Janeiro y prácticamente todos estaban en la Escuela de Aeronáutica. Del Nordeste fueron llamados varios voluntarios que sirvieron en las unidades aéreas con sede en Fortaleza, Natal, Recife y Salvador. Entre los numerosos aviadores que se ofrecieron para formar parte del grupo, había algunos que ya tenían una gran experiencia en aviación. De hecho, muchos ya habían participado regularmente en algunas misiones a lo largo de la costa brasileña (LIMA; VASCONCELOS, p. 23-31). De los voluntarios que formarían el 1er Grupo de Aviación de Caza, pilotos y hombres responsables del mantenimiento de las aeronaves, 116 eran del Ejército, 33 de la Marina, y la

mayoría de ellos, 226, eran miembros de la recién creada Aeronáutica (BUYERS, 2004, p. 44-50).

En la campaña europea, la Fuerza Aérea Brasileña estuvo representada por el 1º Grupo de Aviación de Caza. El grupo fue creado por el Decreto-Ley N° 6.123, del 18 de diciembre de 1943, firmado por el presidente Getúlio Vargas. El 27 de diciembre de 1943, el Mayor Aviador Nero Moura fue nombrado comandante del 1er Grupo de Aviación de Caza. En ese momento era miembro del Gabinete del ministro Salgado Filho y había participado activamente en la estructuración del Ministerio de Aeronáutica. El Mayor Nero Moura, además de comandar, fue responsable por toda la organización y eligió a sus 36 asistentes, entre oficiales y alistados, quedando constituidos de la siguiente manera: comandante Aviador Mayor Nero Moura; oficial de operaciones Capitán Aviador Oswaldo Pamplona Pinto; oficial de información Teniente Primero Aviador José Carlos de Miranda Corrêa y los comandantes del escuadrón Capitanes Aviadores Lafayette Cantarino Rodrigues de Souza, Fortunato Câmara de Oliveira, Joel Miranda e Newton Lagares da Silva.

El Mayor Nero Moura delegó a los comandantes la libertad de elegir a los futuros pilotos que integrarían las futuras Escuadras de Combate. Tras la organización del grupo, comenzaron las sucesivas etapas de formación. La primera fase tuvo lugar el 3 de enero de 1944, con el viaje del comandante Moura y sus hombres clave desde Brasil a Orlando, Florida, para el entrenamiento en la Escuela de Tácticas Aplicadas de la Aviación del Ejército. La segunda fase del entrenamiento tuvo lugar en la base norteamericana de Albrook Field, en la zona del Canal de Panamá. El 18 de marzo de 1944, el grupo del comandante Nero Moura se reunió con los voluntarios venidos de Brasil para adaptarse a la organización administrativa y operativa americana. La tercera fase comenzó el 5 de abril de 1944, cuando el grupo fue trasladado a la Base Aérea de Aguadulce para su entrenamiento como Unidad Aérea Táctica, pudiendo finalmente participar activamente, a partir del 11 de mayo de 1944, en el esquema de defensa del Canal de Panamá. Esta última fase estuvo marcada por el izado de la Bandera Nacional enviada por el ministro.

La figura 1 es el registro, todavía en Brasil, de la entrega de la Bandera a los oficiales de la FAB. Las personalidades presentes son el ministro Salgado

Figura 1 - Una Bandera que va a la Guerra.



Fuente: MINISTERIO DE AERONÁUTICA. 1975, p. 05.

Filho y su esposa Berthe Salgado. Esta última, en representación de las mujeres brasileñas, entrega la Bandera Nacional al capitán Francisco Sabroza y al teniente primero Horácio Machado en una ceremonia militar celebrada en la Escuela de Aeronáutica el 5 de mayo de 1944. En la imagen, la institución del Ministerio está representada por Salgado Filho y el Estado por la Bandera Nacional. El Capitán Av. Francisco Sabroza y el Tte. Av. Horácio Machado representan al 1er Grupo de Caza. El izado de la bandera reforzó el sentimiento de colectividad en el grupo y su grado de importancia en la representación de la nación brasileña y de las acciones del Ministerio en este periodo de guerra.

La cuarta y última fase del programa de entrenamiento del 1er Grupo de Caza se realiza en el Campo Aéreo de Suffolk, en Estados Unidos. La misión era adaptarlos al avión que se utilizaría en el Teatro de Operaciones del Mediterráneo: el moderno Thunderbolt P-47. Hasta entonces, los pilotos hacían los entrenamientos en el Curtiss P-40. En la víspera de su partida, el grupo presentaba una gran cohesión que representaba un símbolo de la transformación de hombres y máquinas en una Unidad Aérea de Combate. El 1er Grupo de Aviación de Caza estaba bajo el control operacional del XXII Comando Aéreo Táctico, incorporado al *350th Fighter Group* con la denominación de *1st Brazilian Fighter Squadron*, ya que el personal brasileño era equivalente a un escuadrón de caza americano.

El 11 de septiembre de 1944, el 1er Grupo de Aviación de Caza abandonó las instalaciones de los Estados Unidos para dirigirse al Teatro de Operaciones del Mediterráneo. El viaje se realizó en barco y llegó a Italia el día 19, dirigiéndose ya a la base aérea de Tarquinia, en Livorno. Las operaciones comenzaron el día 31. Sin embargo, la supremacía aérea en los cielos italianos pertenecía a los aviones aliados. Por lo tanto, el grupo brasileño operó predominantemente como una unidad de cazabombarderos. La principal modalidad de ataque utilizada por el 1er Grupo de Caza fue el bombardeo en picado, cuyo objetivo era impedir el flujo de suministros a la línea de frente alemana y detener el reflujo de tropas enemigas. El grupo también llevó a cabo misiones de reconocimiento y, en menor medida, misiones de escolta. (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 556).

Junto con el grupo de cazas, también participó en Italia el ELO (Escuadrón de Ligazón y

Observación). Consistía en un escuadrón que estaba bajo el mando de la FEB con la función de observar el campo de guerra, hacer reconocimiento aéreo y regular el tiro. Los grupos realizaron 682 misiones en aviones Piper Cub, o L-4H en la versión militar (LIMA, 1989, p. 337-340).

En diciembre de 1944, el ministro Salgado Filho y una comisión de oficiales brasileños viajaron al frente italiano. El objetivo era conocer las necesidades y limitaciones que podría tener el 1er Grupo de Caza en cuanto a material humano, campamento y aeronaves. Y si esas necesidades pueden resolverse mediante una solicitud a las Comisiones Conjuntas. Sin embargo, el principal problema era la cuestión de la sustitución de los pilotos. No había ninguna previsión de cuándo ocurriría, hecho que preocupaba a Salgado Filho, ya que en diciembre los pilotos brasileños ya habían realizado 134 misiones. Fatigados como estaban, podían ser víctimas de accidentes mortales.

La guerra terminó en Europa el 8 de mayo de 1945 y el 1er Grupo de Cazas realizó 444 misiones. Sucieron muertes durante el periodo. La tan deseada recomposición y sustitución de los pilotos no se produjo, ya que Vargas creía que la guerra terminaría pronto. Aun así, se reunió un segundo grupo de pilotos que estaban en formación en Estados Unidos cuando terminó el conflicto. La actuación del grupo brasileño se considera muy valiosa desde el principio. El personal era dedicado y los pilotos tenían acciones de veteranos de guerra debido a las excelentes habilidades adquiridas para la ejecución de las misiones. El principal logro del 1er Grupo de Cazas fue el reconocimiento aéreo, el 21 de abril, del desplazamiento de una unidad alemana entre Ostiglia y Gespino. El 22 del mismo mes, se llevaron a cabo 11 misiones de bombardeo aéreo con 44 salidas de aviones. Las acciones continuaron hasta el día 24. La amplia acción del grupo el día 22 y la destrucción causada a los vehículos y al material enemigo impresionaron a los estadounidenses.

5 CONCLUSIÓN

La guerra termina y, tras ella, también el gobierno del Estado Novo de Getúlio Vargas y el mandato ministerial de Salgado Filho. Pero sus acciones perduran hasta nuestros días. Gracias a la alianza con Estados Unidos en 1942, Brasil se convirtió en el principal aliado para neutralizar la influencia del Eje en América Latina, y

Vargas aproveitou a oportunidade para equipar a las fuerzas armadas y construir la acería de Volta Redonda. Salgado Filho fue capaz de articular negociaciones que implicaban el reequipamiento de todo el sector aéreo nacional. El entrenamiento y envío del 1er Grupo de Caza permitió a Brasil adquirir experiencia bélica, fortaleciendo la recién creada FAB. El 22 de abril de 1986, el 1er Grupo de Aviación de Caza y la FAB recibieron, de manos del presidente de los Estados Unidos, Ronald Reagan, una Citación Presidencial de Unidad por el Heroísmo Extraordinario y la devoción al deber demostrados durante las operaciones en Italia, que reflejaron un cierto crédito para las Fuerzas Armadas de las Naciones Aliadas (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 564-566).

La admirable actuación de los Estados Unidos en la guerra solo fue posible gracias a la creación del Ministerio de Aeronáutica, que unió las unidades aéreas del Ejército y la Armada y dio origen a la FAB y sentando las bases del poder aéreo nacional. Los retos técnicos y administrativos eran grandes y la aproximación con EEUU ayudó en un principio a la estandarización de la fuerza aérea y del sector civil, acelerando el desarrollo de todo el sector aeronáutico. Así, volver la vista al principio del Ministerio de Aeronáutica ayuda a analizar cómo las relaciones económicas y políticas interactuaron y dieron forma al sector, así como el desarrollo de los juegos de poder y las influencias durante la Segunda Guerra Mundial.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Decreto-Lei Nº 483, de 8 de junho de 1938. **Institui o Código Brasileiro do Ar.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del0483.html. Acessado em: 14 jun. 2020.

BRASIL. Decreto-Lei Nº 2961, de 20 de janeiro de 1941. **Cria o Ministério da Aeronáutica.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2961-20-janeiro-1941-412859-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acessado em: 14 jun. 2020.

BRASIL. Decreto-Lei Nº 3.302, de 22 de maio de 1941. **Dá nova denominação às Forças Aéreas Nacionais e aos seus estabelecimentos.** Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3302-22-maio-1941-413224-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acessado em: 14 jun. 2020.

BRASIL. Decreto-Lei Nº 3.462, de 25 de julho de 1941. **Autoriza a Panair do Brasil, S.A., a construir, melhorar e aparelhar os aeroportos em Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador, e dá outras providências.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3462-25-julho-1941-413450-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acessado em: 14 jun. 2020.

BRASIL. Decreto-Lei Nº 6.123, de 18 de dezembro de 1943. **Cria o 1º Grupo de Aviação de Caça.** Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-6123-18-dezembro-1943-416120-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 14 jun. 2020.

BUYERS, J. W. **A história do 1º Grupo de Caça 1943-1945.** Maceió: J. W. Buyers, 2004.

CROUCH, T. D. **Asas.** Tradução de Antônio Braga e Alexandre Martins. Rio de Janeiro: Record, 2008.

CUNHA, I. C. **Ideologia e propaganda na cooperação Brasil – Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial: o caso das empresas aéreas.** Mestrado em Relações Internacionais, Universidade de Brasília. 2008.

DAVIES, R. E. G. **Transbrasil: an airline and its aircraft.** Virginia: Paladwr Press, 1997.

HISTÓRIA da América Latina. A América Latina após 1930: Estado e política. Organizador: Leslie Bethell; tradução Antonio de Padua Danesi. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015.

FAY, C. M. **Crise nas alturas: a história da aviação civil no Brasil (1927-1975).** Porto Alegre: EDIPUCRS, 2013.

INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **A Participação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial.** Opúsculo.

INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1990. v. 2.

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

JORDAN, D.; WIEST, A. **Atlas da Segunda Guerra Mundial**: volume único. São Paulo: Editora Escala, 2008.

LIMA, R. M. “**Senta a Pua!**” 2. ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1989.

LIMA, R. M.; VASCONCELOS, J. R. M. **Heróis dos Céus**: a iconografia do 1º grupo de aviação de caça na campanha da Itália: 1944-1945. Rio de Janeiro: Action, 2003.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. **Avestruzes no céu da Itália**. Rio: Editora Gráfica Brasileira, 1975.

MOURA, G. **Relações exteriores do Brasil: 1939-1950**: mudanças na natureza das relações Brasil-Estados Unidos durante e após a Segunda Guerra Mundial. Brasília: FUNAG, 2012.

OLIVEIRA, D. **Aliança Brasil-EUA**: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Curitiba: Juruá, 2015.

SIQUEIRA, D. L. Fronteiras. A patrulha aérea e o adeus do arco e flecha. **Revista Aeronáutica Editora**, Rio de Janeiro, 1987.

TEIXEIRA, A. M. **FAB – Força Aérea Brasileira**: os reflexos do alinhamento com os Estados Unidos entre 1941 e 1948. Curitiba: Juruá, 2015.

TORRES, A. M. **Overnight Tapachula**. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1985.

SALGADO, M.; CORRÊA, E. **Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica do Brasil**. 1. ed. Rio de Janeiro: Adler, 2007.

O Ministério da Aeronáutica e as sementes de uma política pública de formação de pilotos no Brasil

The Ministry of Aeronautics and the seeds of a public policy for pilot training in Brazil

El Ministerio de Aeronáutica y las semillas de una política pública para la formación de pilotos en Brasil

Rejane de Souza Fontes¹

RESUMO

O surgimento da aviação no Brasil remonta ao início do século XX quando foi fundado o primeiro aeroclube no Brasil: o Aero Club Brasileiro em 1911. A partir do sucesso dos primeiros voos, outras pessoas começaram a se interessar por aprender a técnica de pilotagem. Surge, então, a necessidade de prover formação adequada a estes novos aviadores. Contudo, a sistematização da instrução aérea no Brasil ocorre somente na década de 40, com a Campanha Nacional de Aviação e a criação do Ministério da Aeronáutica. Este artigo se propõe a apresentar uma reflexão sobre o papel do Ministério da Aeronáutica na estruturação de uma política pública de formação de pilotos e conhecer um pouco do *modus operandi* e da mentalidade aeronáutica por trás dos primeiros manuais de curso de pilotagem publicados no Brasil.

Palavras-chave: Ministério da Aeronáutica. Política Pública. Formação de pilotos. Manuais de curso de pilotagem.

ABSTRACT

The origin of aviation in Brazil dates back to 1911, when the first aeroclub in Brazil was founded: the Aero Club Brasileiro. From the success of the first flights, other people began to be interested in learning the piloting technique. Therefore, the necessity of providing adequate training to these new aviators emerged. However, the systematization of air instruction in Brazil occurred only in the 1940s, with the National Aviation Campaign and the creation

*of the Ministry of Aeronautics. This article aims to present a reflection on the role of the Ministry of Aeronautics in structuring a public policy for pilot training and learn how a little of the *modus operandi* and the aeronautical mentality worked behind the first piloting course manuals published in Brazil.*

Keywords: Ministry of Aeronautics. Public Policy. Pilot training. Piloting course manuals.

RESUMEN

*La aparición de la aviación en Brasil se remonta a principios del siglo XX, cuando se fundó el primer aeroclub en Brasil: el Aero Club Brasileño, en 1911. Tras el éxito de los primeros vuelos, otras personas se interesaron por aprender la técnica de pilotaje. Entonces, surgió la necesidad de proporcionar una formación adecuada a estos nuevos aviadores. Sin embargo, sólo en la década de 1940, con la Campaña Nacional de Aviación y la creación del Ministerio de Aeronáutica, se sistematizó la enseñanza aeronáutica en Brasil. Este artículo tiene como objetivo presentar una reflexión sobre el rol del Ministerio de Aeronáutica en la estructuración de una política pública de formación de pilotos y conocer un poco el *modus operandi* y la mentalidad aeronáutica detrás de los primeros manuales de cursos de formación de pilotos publicados en Brasil.*

Palabras clave: Ministerio de Aeronáutica. Política pública. Formación de pilotos. Manuales del curso de formación de pilotos.

I. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Rio de Janeiro/RJ - Brasil. Doutora em Educação pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). E-mail: rejane_fontes@yahoo.com.br

Recebido: 07/07/20

Aceito: 19/10/20

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo está inserido em minha pesquisa pós-doutoral, desenvolvida na Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. O estudo original versa sobre a história do Aeroclub do Brasil e sua importância para a formação de pilotos no Brasil. Em sua análise enfatiza as diversas fases pelas quais passou o Aeroclub do Brasil em um século de existência e como foi moldando, juntamente com o Ministério da Aeronáutica, a instrução dos pilotos brasileiros ao mesmo tempo em que construía uma cultura aeronáutica no Brasil. O trabalho é essencialmente baseado em fontes documentais, pesquisadas nos arquivos do Museu do Aeroclub do Brasil, no acervo da Biblioteca José Garcia de Souza do Museu Aeroespacial, nos acervos históricos digitalizados disponibilizados pela Biblioteca Nacional (Hemeroteca Digital Brasileira) além da aquisição dos primeiros manuais de pilotagem produzidos no Brasil. Desta forma, abordamos a história da formação de pilotos no Brasil sob o comando do Ministério da Aeronáutica.

Figura 1 - Criação do Departamento de Aeronáutica Civil.



Fonte: (BRASIL, 1931).

A aviação chegou ao Brasil como um serviço de formação de pilotos, sem mão de obra especializada e sem produção técnico-científico, uma vez que o país carecia de uma indústria de base necessária ao desenvolvimento tecnológico em vários setores da economia, ainda essencialmente agrária. Até a fabricação de hélices era “um desafio à incipiente indústria aeronáutica brasileira, que se via obrigada a importá-las [...] na época em que as dificuldades de importação eram totais, por causa da guerra na Europa” (INCAER, 1988, p. 500).

Foi a partir dos anos 30 que houve uma preocupação governamental em estruturar o poder aéreo no país. Até então, cabia ao Ministério de Viação e Obras Públicas tratar das questões relacionadas à aviação. Em 1931, quando já existiam cursos de pilotagem em aeroclubes no Brasil e a aviação comercial já era uma realidade, foi criado, por meio do decreto nº 19.902, de 22 de abril de 1931, assinado pelo então Presidente da República Getúlio Vargas (1930-1945), o Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, que passou a controlar e regulamentar as atividades aéreas civis no Brasil.

Esvaziava-se, assim, a função normativa do Aero Club Brasileiro, atual Aeroclub do Brasil, como instituição de interesse público¹ filiada à FAI (*Fédération Aéronautique Internationale*) e que, desde 1918, era responsável pela emissão de brevês dos pilotos brasileiros, cumprindo importante papel governamental. Como representante da FAI, o Aero Club Brasileiro exercia a função oficial de examinar os pilotos formados no Brasil, concedendo-lhes as respectivas licenças.

Com a criação do DAC, em 1931, as funções antes desempenhadas pelo Aeroclub do Brasil passaram a ser planejadas, gerenciadas e controladas pelo novo órgão que começou a realizar os exames de proficiência de voo e a emitir as licenças de pilotos em território nacional.

Nesta época, já havia um forte movimento entre os pilotos militares pela criação de um ministério que unisse as aviações militar, naval e civil. Em artigo publicado em “O Jornal”, edição nº 3.026, de 7 de outubro de 1928, um dos maiores entusiastas da causa, o então Major Lysias Rodrigues em seu artigo intitulado *Uma premente necessidade: o Ministério do Ar* afirmava que “a criação do Ministério do Ar (...) seria capaz de nos dar a colocação há muito perdida, de primeira potência aeronáutica da América do Sul” (RODRIGUES, 1928, p. 4).

Com o início da Segunda Guerra Mundial em 1939 e a demonstração de força, o desenvolvimento das operações aéreas na Europa, a necessidade de criação de

¹ O governo Vargas, através do Decreto-lei Nº 1.683, de 14/10/1939, que dispõe sobre a organização dos aeroclubes, reconheceu essas instituições como de Utilidade Pública. O decreto foi revogado em 27/02/1967 pela Deliberação 205.

um ministério que reunisse a atividade aérea no Brasil se ampliaria. A fim de analisar melhor a questão, Vargas reuniu toda a documentação enviada por civis e militares ao seu gabinete e entregou-a ao então capitão Nero Moura, homem de sua mais elevada confiança, para que ele tomando a opinião de outros colegas aviadores lhe apresentasse um parecer. No final de 1940, o presidente decidiu favoravelmente pela implantação de um novo ministério (INCAER, 1991; PIMENTA, 2008).

Cria-se, então, o Ministério da Aeronáutica em 20 de janeiro de 1941, por meio do Decreto nº 2.961, reunindo as aviações militar, naval e civil do Ministério da Viação e Obras Públicas. Tratava-se de uma inovação que reuniu todas as aviações sob o comando de um único ministério e possibilitou o surgimento da Força Aérea Brasileira (FAB). Em setembro de 1969, o DAC teve seu nome modificado para Departamento de Aviação Civil (DAC), permanecendo ativo até março de 2006, quando suas atribuições foram absorvidas pela então recém-criada Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). (INCAER, 1991).

O surgimento do Ministério da Aeronáutica em 1941 representa a integração de forças de aviação nacionais, civis e militares, com a união da Escola de Aviação Naval (1916), da Escola de Aviação Militar no Exército (1919) e do DAC (1931) (Art. 4º do Decreto nº 2.961/1941). Enquanto a primeira, progredia na instrução de voo sob a consultoria técnica norte-americana, a segunda, desenvolvia-se sob a direção técnica francesa. Partindo-se desse pressuposto, já havia a existência de manuais de instrução de voo nas escolas de formação de pilotos militares, anteriores a 1941. Contudo, o desafio do Ministério era integrar as forças nacionais para treinamento de combate em prol do apoio aos Aliados durante a Segunda Guerra Mundial, e, para isso, o Brasil recebeu todo apoio financeiro, tecnológico e de treinamento norte-americanos.

No mesmo ano, foi criada a Escola de Aeronáutica, com sede no Campo dos Afonsos, centralizando toda a formação de oficiais aviadores da FAB. Em 1960, começa a transferência da Escola de Aeronáutica para Pirassununga, no interior de São Paulo. Em 10 de julho de 1969, a Escola de Aeronáutica passa a ser denominada Academia da Força Aérea (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975).

Em 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, o DAC, responsável pelos processos de certificação de pilotos, também começou a legislar sobre o assunto, ainda que de forma bastante tímida, a fim de regulamentar e

padronizar a instrução de aviação civil no país. De acordo com o art. 26 do Decreto-lei Nº 2.961/41, que dá origem ao Ministério da Aeronáutica:

Ficam sujeitos a coordenação, fiscalização e à orientação do Ministro da Aeronáutica todos os aéro-clubes, e dependentes de sua prévia autorização o funcionamento e instalações de quaisquer entidades, empresas ou companhias destinadas ao estudo e aprendizagem da aeronáutica ou à exploração comercial do transporte aéreo (BRASIL, 1941).

A estrutura do novo Ministério englobava a Direção-Geral (DGAC); três sub-departamentos: Planejamento (SPL), Operações (SOP) e Técnico (STE); o Instituto de Aviação Civil (IAC); a Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI) e os sete Serviços Regionais de Aviação Civil (SERAC) distribuídos por: Belém, Recife, Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, Brasília e Manaus, que hoje integram os doze NURACs (Núcleos Regionais de Aviação Civil) com atuação nas principais cidades do país.

Para comandar o novo ministério formado por homens do Exército e da Marinha, Vargas nomeou um civil, o político gaúcho Joaquim Pedro Salgado Filho², bacharel em Direito, atuante na Revolução de 1930, Ministro do Trabalho em 1932, Ministro do Superior Tribunal Militar em 1938. Segundo Lavanère-Wanderley é possível compreender as razões que levaram Vargas a escolher um civil como primeiro Ministro da Aeronáutica.

Ao primeiro Ministro caberia a espinhosa tarefa de fundir numa força única militares do Exército e da Marinha, evitando as ciúmeiras e as tentativas daquele ou deste grupo. Salgado Filho era o elemento equidistante das extintas Aviação Militar e Aviação Naval, resolvendo e conciliando os complexos da criação da nova Força Armada. (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 217).

Em entrevista concedida à imprensa no dia 21 de janeiro de 1941, Salgado Filho declarou que:

Uma das minhas maiores preocupações será, sem dúvida, a de dotar o Brasil do maior número de pilotos. Criando, em todos os Estados e municípios escolas de pilotagem, com uma instrução racionalizada em cursos à altura de todas as bolsas, poderemos, no fim de um prazo curto, ter milhares de jovens aviadores. (NOBRE, 1941, p. 101).

A criação do Ministério da Aeronáutica e mais tarde a institucionalização de políticas voltadas para os cursos de formação de pilotos civis se inscreve no escopo de uma política pública do Estado Brasileiro em parceria com os

² Salgado Filho deixou o Ministério em 29 de outubro de 1945, quando Vargas foi deposto. Foi eleito Senador em 1947 pelo PTB e faleceu aos 62 anos, em 30/07/1950, em um acidente aéreo em plena campanha eleitoral, quando ia a Itu encontrar-se com Vargas.

atores sociais representados, de um lado, pela sociedade civil e organizações sem fins lucrativos (aeroclubes) e, de outro, pelo mercado aeronáutico nascente. (MARQUES; FARIA, 2013).

Vargas buscou alinhar sua agenda política aos temas de debate corrente, como a industrialização que motivou a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, da qual colheu frutos posteriores com o apoio dos Estados Unidos no desenvolvimento da aviação nacional (AGUIAR, 2019; LASSANCE, 2020).

É importante ressaltar que a política do governo Vargas esteve intensamente voltada para o projeto de integração nacional promovida pela aviação comercial. “Nessa época, foram criados subsídios por quilômetro voado e concedidas isenções de impostos para a aquisição de material aeronáutico pelas empresas aéreas” (FAY, 2002, p. 130). Além disso, a evolução tecnológica da indústria aeronáutica tornava a aviação um setor estratégico para a defesa nacional e o processo de industrialização do país, especialmente pela ausência de infraestrutura de transporte, comunicação e energia à época.

A aviação nacional tornou-se, assim, um instrumento de propaganda do governo Vargas fortemente publicizada pelos meios de comunicação da época (PIMENTA, 2008).

2 O MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA E A CAMPANHA NACIONAL DE AVIAÇÃO

No Brasil, a década de 40 mostrou-se extremamente fértil à aviação. O governo de Getúlio Vargas (1930-1945) deu novo impulso à aviação por meio da concessão de benefícios e da realização da Campanha Nacional de Aviação (CNA). (FERREIRA, 2012).

No decorrer do seu governo e com a aproximação da Segunda Guerra Mundial, a política aeronáutica implantada foi acentuando seus contornos nacionalistas. Teve seus pontos altos de pressão relacionados a alguns momentos críticos do cenário internacional: a entrada dos Estados Unidos na guerra, em dezembro de 1941, o rompimento brasileiro de relações com o Eixo (janeiro de 1942), a declaração de guerra do Brasil à Alemanha e Itália (agosto de 1942), a criação da Força Expedicionária Brasileira (1943-1944) e a pressão para o fechamento de empresas aéreas ligadas ao Eixo (SILVA, 2012).

Como lembra Fraga (2014, p. 5) “o avião, mais do que nunca, tinha a função fundamental de garantir a soberania do Brasil frente às investidas dos países do Eixo, principalmente da Alemanha, que volta e meia fazia incursões sobre a costa da América do Sul”.

Outro fator de preocupação do governo foi com o treinamento de pilotos brasileiros. Em 1938³ a legislação recomendando que as aeronaves no Brasil fossem operadas por tripulantes brasileiros natos ou naturalizados já refletia a carência de pilotos no país.

A falta de pilotos no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial levou o governo de Getúlio Vargas a realizar a *Campanha Nacional de Aviação* ou CNA. Data da Semana da Asa, em 1935, o surgimento e consolidação da ideia do então futuro Ministro da Aeronáutica Salgado Filho de criar a CNA, em 1941, contando com o apoio fundamental do jornalista Assis Chateaubriand, proprietário da cadeia de jornais *Diários Associados* e do próprio presidente Getúlio Vargas. Getúlio também se notabilizou por ter sido um dos presidentes que mais utilizou o avião como meio de transporte em seu governo (SOUZA, 1944).

Assis Chateaubriand encampou essa campanha utilizando seus jornais para pedir doações e, também, para divulgar os aeroclubes que as haviam recebido. Aplicava o seguinte método: doações seguidas de “batismos” e inaugurações. Primeiro, angariava fundos, depois comprava o avião e batizava-o com o nome do padrinho ou de uma personalidade que desejava destacar. Quase todos os dias saíam notas nos jornais sobre a campanha.

Também conhecida como *Campanha para Dar Asas a Juventude Brasileira* ou *Dêem Asas ao Brasil*, a CNA contribuiu de forma determinante para que o número de aeroclubes passasse de menos de quarenta, na década de 30, para cerca de quatrocentas destas instituições espalhadas por todo o país.

Deve-se destacar, no entanto, que este estímulo para a consolidação de uma “mentalidade aeronáutica”⁴ junto à juventude brasileira tinha uma preocupação real com a guerra e, portanto, era preciso criar um exército aeronáutico de reserva, convocando os jovens da sociedade a se engajarem em campanhas em prol da aviação e que pudessem se incorporar à aviação militar, se necessário. A fim de facilitar a formação desta reserva aeronáutica, o governo responsabilizou-se pelo pagamento de horas de voo nos aeroclubes e escolas de voo.

³ Anteriormente em 21 de outubro de 1931, o Dr. César Grillo, Diretor do DAC por meio de uma Portaria fixara em dois anos o prazo para nacionalização das tripulações. Em 1936 através da Portaria nº 828 de 8/12/1936 e a de nº 520 de 29/10/1938 recomendava que 100% da tripulação fosse brasileira.

⁴ A expressão “mentalidade aeronáutica” foi empregada pelo jornal A Noite no artigo intitulado “Dêem Asas ao Brasil: mais aviões na construção nacional”, que narrava os festejos comemorativos da Semana da Asa com o surgimento de novos protótipos nacionais. (NOITE, 1940, p. 7) tripulação fosse brasileira.

Com visível apoio do governo Vargas, durante o Estado Novo (1937-1945), vários aeroclubes foram criados e a formação de pilotos superou as expectativas.

Durante a CNA que se encerrou no início da década de 1950, foram doados mais de mil aviões em todo o Brasil, além de alguns doados a aeroclubes de outros países da América do Sul. O Brasil teve um acréscimo de mais de três mil pilotos civis e militares formados pelos aeroclubes. Os números da Campanha impressionam. De acordo com Morais (1994, p.475, apud. FERREIRA, 2012), em 1944, foram doadas cerca de 600 aeronaves e, em 1946, a CNA alcançou a marca de 800 aviões doados.

Num só dia, a 20 de outubro de 1951, em Manguinhos, um total de 80 aeronaves foram cedidas aos aeroclubes. Na mesma oportunidade, ao findar-se a cerimônia, a Campanha Nacional de Aviação passava às mãos do Presidente da República um cheque no valor de um milhão de cruzeiros, para a aquisição de 41 novos aparelhos (no total, levantaria 2,5 milhões de dólares) (CRUZEIRO, 1971, p. 80).

Se por um lado, a CNA incentivou a formação de pilotos no Brasil e o fortalecimento dos aeroclubes, também gerou um momento propício para o desenvolvimento da indústria aeronáutica no país, possibilitando a compra pelo governo de aviões leves para treinamento primário fabricados pela Companhia Nacional de Navegação Aérea (CNNA) e pela Companhia Aeronáutica Paulista, incentivando a indústria nacional. Contudo, com o fim da guerra, a indústria norte-americana, que vivera um processo de acelerado crescimento e dispunha de grandes quantidades de aviões e materiais aeronáuticos, começou a doar ou vender suas aeronaves a preços simbólicos, o que impediu o crescimento da indústria brasileira nascente, levando o Brasil a retomar as importações de aviões civis, de maior porte, e se tornar dependente da importação de insumos dos Estados Unidos (MARQUES, 1948; FAY, 2002; FORJAZ, 2005; PIMENTA, 2008; RIBEIRO, 2008; SALES, 2012; GODOY; CALAZA, 2013; TEIXEIRA, 2013).

3 O INÍCIO DA PADRONIZAÇÃO DA FORMAÇÃO DE PILOTOS NO BRASIL

A década de 40 foi emblemática para o desenvolvimento da aviação no Brasil e no mundo, grande parte impulsionada pela necessidade do poderio bélico militar impelido pela Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

A construção da base aérea de Parnamirim, em Natal, em 1942, foi considerada a mais estratégica para a defesa do continente americano diante da ofensiva

militar dos países do Eixo. O aparelhamento do local incluía a mais moderna tecnologia de guerra, ficando a base aérea de Natal a oeste e a de *Parnamirim Field*, como era conhecida a maior base norte-americana fora dos Estados Unidos, a leste. Registros apontam que esta chegou a ser a base aérea mais movimentada do planeta, funcionando 24 horas por dia, com pousos e decolagens em curtos intervalos de tempo (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975).

A parceria com os Estados Unidos, que via o território brasileiro como um ponto geográfico estratégico para defesa do continente americano e para estabelecer suas bases durante a guerra, também gerou frutos ao Brasil. Em 1943, organizou-se na Base Aérea de Natal uma unidade de treinamento, intitulada USBATU (*United States – Brazil Air Training Unit*) cujo objetivo era oferecer instrução aérea e terrestre aos oficiais da FAB.

Ao final da guerra, o comando das bases norte-americanas foi transferido para a autoridade aérea brasileira. O Brasil incorporou uma rede de aeroportos modernos construídos pela Panair do Brasil S/A para utilização como base aérea militar norte-americana durante a guerra; implantou a tão sonhada indústria siderúrgica; treinou seu contingente militar em situação real de guerra por meio do contato com materiais e equipamentos de última geração e recebeu financiamento para aquisição de armas, veículos e munições de origem norte-americana (INCAER, 1991; SILVA, 2012).

Embora a aliança Brasil/EUA tenha encontrado certa resistência entre os militares que observavam a relação desigual entre os armamentos e suprimentos utilizados pelas forças norte-americanas e aqueles disponibilizados às tropas brasileiras, “as autoridades militares brasileiras, necessitadas do par estrangeiro para modernizar suas forças, competir com seu histórico rival do Prata e, principalmente, lutar uma guerra moderna de forma minimamente eficiente” (OLIVEIRA, 2015, p. 13), não podiam prescindir do auxílio dos Estados Unidos naquele momento.

É nesta década, marcada pelo forte desenvolvimento da aeronáutica civil e militar, agora sob o comando do Ministério da Aeronáutica, que são publicados os primeiros manuais de curso de pilotos da nossa história: Manual de Pilotagem (1940); Manobras Elementares de Voo (1946) e Manual de Treinamento do Piloto Civil (1947), abrindo novas pistas à pesquisa, cuja trilha nos levaria ao que seria o primeiro manual de conhecimentos teóricos e práticos de pilotagem publicado no Brasil intitulado Elementos de Aviação (LEITE, 1940).

Figura 2 - Instrutor norte-americano ensinando a mecânica de motores de um PV-1 Ventura, durante um curso do USBATU (*United States Brazil Training Unit*) – Natal (1943).



Fonte: (MEDEIROS, 2014).

3.1 Elementos de Aviação (1940)

O indício de ser este o primeiro manual de pilotagem publicado no Brasil transforma-se logo em evidência no prefácio da obra, escrito pelo Cel. Antonio Guedes Muniz, em 19 de maio de 1939, onde se lê: “não conhecemos, escrito na língua do Brasil, nenhum livro sobre ‘ELEMENTOS DE AVIAÇÃO’ o que, por si só, tornaria o presente trabalho digno dos maiores aplausos” (LEITE, 1940, s./p.)

Com 219 páginas e 249 gravuras, entre desenhos e fotografias, quase todos produzidos pelo autor, o livro integra o volume XV da Biblioteca de Divulgação Aeronáutica do Aéreo Club do Brasil. O objetivo do livro, que apresenta conhecimentos básicos da técnica de pilotagem de forma bastante embrionária, pretende ser uma obra introdutória destinada ao iniciante, leigo ou simples curioso que deseja saber sobre aviação. Escrita em português, o autor, que é um aviador civil, busca vencer as dificuldades de acesso aos livros e artigos estrangeiros. Com uma linguagem fluente, o livro revela-se através de um diálogo informativo com o leitor.

O livro apresenta também fatos curiosos que marcaram uma época em função de escassos e

rudimentares recursos de navegação aérea, vejamos: “As localidades que se acham na rota comum das aeronaves têm o seu nome pintado sobre os telhados das estações de estrada de ferro, ou outros edifícios principais” (LEITE, 1940, p. 14). E também: “Os lavradores, para sua orientação, conhecem algumas regras práticas de previsão do tempo que dão, geralmente, bom resultado” (LEITE, 1940, p. 160), num enaltecimento ao empirismo do senso comum. Ou ainda, aponta a modernidade da aviação com que se entusiasmavam os pilotos da época: “Os aviões comerciais da atualidade atingem, em viagens que se podem realizar com qualquer tempo, em qualquer estação do ano, velocidades aproximadas de 400 quilômetros horários, com uma segurança relativa como em todos os meios de transporte (...)” (LEITE, 1940, p. 11-12). Veja-se aqui que a segurança de voo ainda não se mostrava uma preocupação central da atividade aérea no Brasil, ainda bastante praticada por amadores e amantes da aviação.

O manual também discorre sobre a instrução de voo e afirma que é prática recorrente que o aluno realize seu primeiro voo solo somente “após um período de treinamento que não deve ser inferior a 10 horas, totalizadas em lições de 15 a 20 minutos e quando o aluno já tenha realizado uma boa série de voos sem necessidade de intervenção do instrutor” (LEITE, 1940, p. 134). Informa, ainda, que o método de instrução de voo universalmente adotado era o de duplo-comando, em que o instrutor deveria procurar, desde os primeiros voos, inspirar confiança ao aluno. Os cursos possuíam em média de 12 a 15 horas de voo.

Trata-se, portanto, de um documento que merece destaque mais por seu valor histórico, por registrar a cultura e o pensamento aeronáuticos brasileiros do início da década de 40, quando a aviação mundial ainda não era regida por uma legislação internacional, do que por sua importância técnica, uma vez que prescinde de conhecimentos teóricos mais especializados, mas que “servirá, por certo, de alicerce feliz para estudos futuros bem mais complexos” (Cel. Antonio Muniz, prefácio, apud. LEITE, 1940, s./p.).

3.2 Manual de Pilotagem (1940)

O Manual de Pilotagem publicado também em 1940 possui dois volumes com conteúdos bastante completos e ricamente ilustrados e pode ser considerado o primeiro manual oficial de instrução militar de voo publicado no Brasil. Não foram encontradas informações de que se tratava de uma tradução autorizada ou em que documentos a obra foi baseada. O volume 1, com tiragem de 3000 exemplares, possui 156 páginas e apresenta os

seguintes assuntos: manobras elementares, manobras de treinamento, manobras acrobáticas, voo sem visibilidade, voo de cruzeiro, voo de grupo e voo noturno.

Vê-se que é possível identificar neste documento os primeiros indícios do curso de voo por instrumento chamado de “voo sem visibilidade”, bem como há uma instrução para voo em formação (voo de grupo).

O volume 2 da obra conta com 38 páginas e volta-se especificamente para a instrução de pilotagem. Neste documento encontra-se a semente da filosofia a ser desenvolvida no manual de curso de instrutor de voo, inclusive, pontuando-se as qualidades morais e reações mentais a serem avaliadas no aluno durante a instrução, onde é possível identificar as manobras de voo a serem realizadas e a carga horária necessária a cada estágio que vai da instrução em solo ao treinamento avançado totalizando 220 horas.

3.3 Manobras Elementares de Voo (1946)

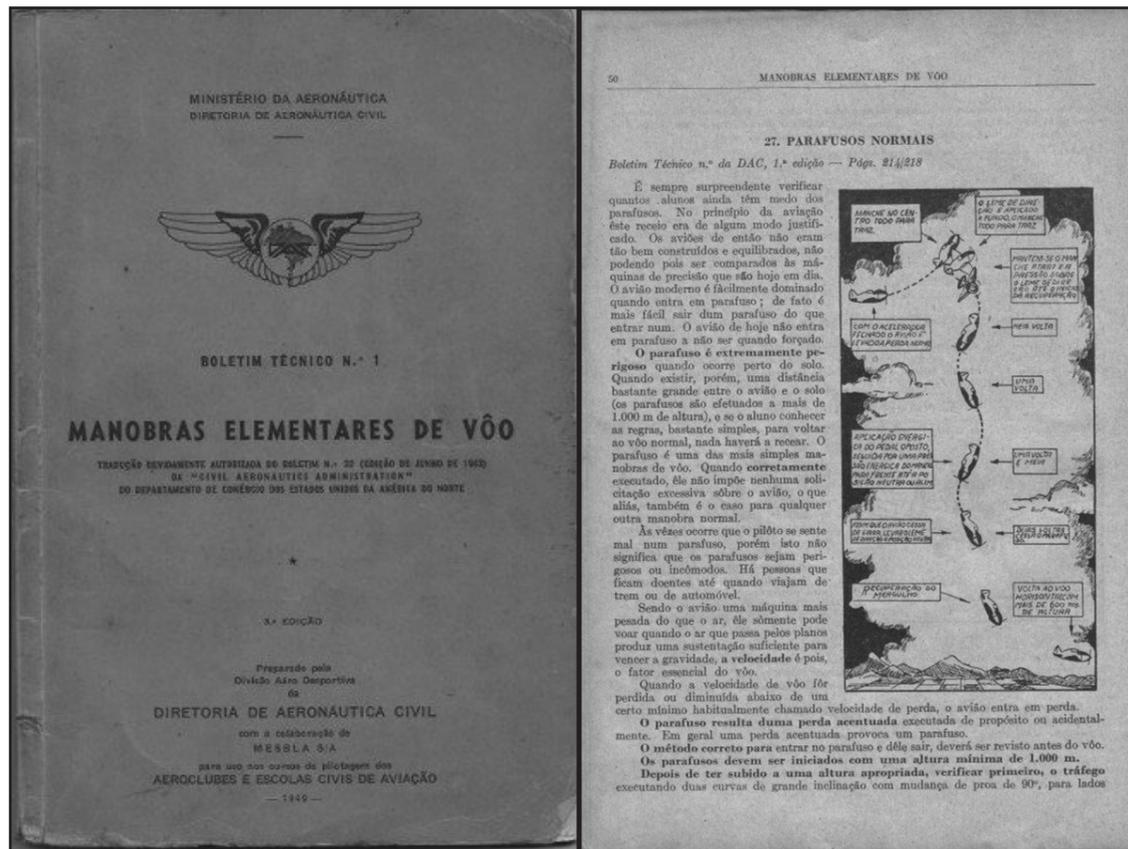
O manual intitulado Manobras Elementares de Voo (BRASIL, 1946), divulgado por meio do

Boletim Técnico nº 1, é uma tradução autorizada do Boletim nº 32, de junho de 1943, da *Civil Aeronautics Administration* dos Estados Unidos, antecessora da FAA (*Federal Aviation Administration*), publicado pela Diretoria de Aeronáutica Civil para uso nos cursos de pilotagem dos aeroclubes e escolas civis de aviação. Esta edição possui 75 páginas ilustradas que apresentam as manobras elementares para a formação do piloto. Seu objetivo é a padronização das normas e métodos voltados para a instrução de pilotos e instrutores.

No prefácio da segunda edição é informado que o manual é apenas um complemento, sendo recomendada a leitura do Boletim Técnico nº 2 “Manual do Instrutor de Voo” e do Boletim Técnico nº 4 “Manual do Piloto Civil”.

O manual volta-se para uma conversa com o aluno e apresenta explicações didáticas desde a familiarização com o avião até seu pouso, passando pelos cuidados a serem observados durante a decolagem, subida, voo planado, curvas, perdas, voo em retângulo e aproximação para pouso.

Figura 3 - Manobras Elementares de Vôo – Rio de Janeiro (1946).



Fonte: (O AUTOR, 2016).

O manual apresenta ainda alguns exercícios de voo com o propósito de auxiliar no aumento da perícia do aluno. Entre as manobras indicadas para a instrução de voo descritas no manual Manobras Elementares de Voo, encontram-se: as curvas em “S” sobre estrada, aproximação a 180° na vertical, aproximação a 360° na vertical, série de oitos, pousos forçados, parafusos, decolagens com ventos de través, curvas de grande inclinação lateral, pousos com ventos de través, curvas de 720° de grande inclinação lateral, espirais, pouso de pista com motor, glissadas e reconhecimento do terreno para pouso.

O texto apresenta uma comparação em relação à segurança dos aviões do princípio da aviação com aqueles utilizados na instrução de então e afirma:

É sempre surpreendente verificar quantos alunos ainda têm medo dos parafusos. No princípio da aviação este receio era de algum modo justificado. Os aviões de então não eram tão bem construídos e equilibrados, não podendo, pois, ser comparados às máquinas de precisão que são hoje em dia. O avião moderno é facilmente dominado quando entra em parafuso; de fato é mais fácil sair dum parafuso do que entrar num. O avião de hoje não entra em parafuso a não ser quando forçado. (BRASIL, 1946, p. 50).

As manobras de instrução de voo parafuso eram recomendadas para serem efetuadas a mais de 1000 metros de altura, a fim de não colocar em risco a vida do aluno e do instrutor. Por fim, o documento apresenta orientações ao aluno para o momento do exame de proficiência que ele denomina de “exame de voo”.

3.4 Manual de Treinamento do Piloto Civil (1947)

O documento intitulado Manual de Treinamento do Piloto Civil (BRASIL, 1947), divulgado por meio do Boletim Técnico nº 4, é uma tradução autorizada do Boletim Técnico nº 23, de setembro de 1941, da *Civil Aeronautics Administration* dos Estados Unidos, antecessora da FAA. Esta edição possui 354 páginas ilustradas que apresentam as manobras para o Curso Elementar e Curso Secundário do Programa de Treinamento de Pilotos Civis. Pode-se dizer que este seja o primeiro manual oficial publicado pela então Diretoria de Aeronáutica Civil para uso nos cursos de pilotagem dos aeroclubes e escolas de aviação civil no Brasil.

O Manual divide-se em cinco partes: a) Funcionamento da Aeronave; b) Curso Elementar de Pilotagem; c) Curso Secundário de Voo; d) Voo

Figura 4 - Manual de Treinamento do Piloto Civil – São Paulo (1947).



Fonte: (O AUTOR, 2016).

de Hidroavião e e) Informação Geral. Seu objetivo é suplementar as explicações do instrutor e auxiliar o aluno a recordar os conhecimentos adquiridos previamente.

O documento, direcionado a alunos e instrutores de voo, apresenta de forma didática, fartamente detalhada e ilustrada, toda a série de manobras que constituem os Cursos Elementar e Secundário de Pilotagem.

A metodologia de instrução baseia-se na visão da manobra como um problema a ser resolvido. Ao final da manobra, o aluno é avaliado também com questões que possibilitem a verificação de que compreendeu inteiramente a manobra. Os parafusos constituem algumas manobras a serem executadas ainda no nível elementar da instrução. E é reafirmado o voo solo com um mínimo de 8 horas de treinamento em duplo comando em manobras básicas.

O Curso Elementar de Pilotagem constitui-se num pré-requisito do Curso Secundário de Voo. Daí pode-se inferir que o primeiro trata-se do atual curso de formação de piloto privado (PP) e o segundo é o precursor do curso de formação de piloto comercial (PC) de avião no Brasil. Em linhas gerais, o Curso Secundário de Voo segue as mesmas manobras desenvolvidas no Curso Elementar de Pilotagem, em que a interpretação avançada das manobras e a sua aplicação às aeronaves mais pesadas e de maior potência serão complementadas pela instrução sobre manobras acrobáticas. Neste sentido, foi dada forte ênfase às manobras mais avançadas, do tipo acrobáticas, entre as quais, destacam-se: chandele, wingover, folha seca, parafusos de precisão, looping, tonneau, oito cubano, retournement e immelmann.

O Manual de Treinamento do Piloto Civil traz alguns conselhos de ordem moral aos jovens pilotos, utilizando-se de experiências vividas no cotidiano da instrução aérea como visto no fragmento abaixo:

Tendo adquirido seu certificado de piloto e sendo assim autorizado a sair do campo, o jovem piloto é frequentemente tentado, quando fora das vistas de seu aeroporto, a fazer coisas que nunca pensaria enquanto sob observação. Tem uma natural inclinação para “mostrar-se”, para mergulhar na casa da sua pequena, e fazer outras coisas que transgridem o Regulamento do Tráfego Aéreo e que, além disso, são em geral altamente perigosas” (BRASIL, 1947, p. 264).

Parece que as orientações embora não mais registradas nos Manuais de Curso da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC, 2020) continuam bastante atuais como mostra o depoimento do então coordenador de cursos do Aeroclube do Brasil:

Cmte.: Ele está dando uma instrução. Ele não está pegando o avião para passear por aí. Como tem instrutor em outras escolas que vê um navio ali embaixo e dá um rasante no navio. Ou tem uma casa ali “ah é a casa da minha namorada”, então... entendeu? Ele tem que ter foco e saber que está dando uma instrução, que ele está prestando um serviço para uma pessoa que está pagando por isso. Ele tem que seguir o que o manual de curso, o nosso regulamento de curso exige. (Entrevista em 11.07.2015).

A análise pontuou que embora a preocupação com a segurança de voo estivesse presente de forma transversal nos primeiros manuais, esta ideia ainda era incipiente, tendo em vista as manobras previstas como parafuso e espirais características de voos acrobáticos como parte da instrução de voo.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A década de 40 revelou-se a era de ouro para os aeroclubes e o fomento à aviação brasileira, graças à Campanha Nacional de Aviação (CNA). Com visível apoio do governo Vargas durante o Estado Novo (1937-1945), que editou vários decretos-leis⁵ destinados à concessão de subvenções a aeroclubes, clubes de planadores e escolas civis de aviação, vários aeroclubes foram criados e a formação de pilotos superou as expectativas.

A campanha intitulada “Dêem asas ao Brasil” incentivava doações da sociedade civil para compra de aviões e material aeronáutico para os aeroclubes, ajudando a construir uma mentalidade aeronáutica no país.

Percorrendo a história da aviação no Brasil observa-se que a institucionalização da formação do piloto como política pública tem sua origem com a criação do Ministério da Aeronáutica (1941) que possibilitou a estruturação da formação de pilotos no país, com a publicação dos primeiros manuais de pilotagem, que lançaram definitivamente as sementes dos atuais manuais de curso de voo no Brasil.

Esse ciclo virtuoso de políticas públicas durante o Estado Novo impulsionou avanços setoriais importantes na economia brasileira, fortemente marcados pelo viés desenvolvimentista e pelas relações econômicas com os Estados Unidos que financiavam a lealdade do Brasil. Apesar de ter sido tomado como um instrumento de propaganda do governo Vargas, o fomento à aviação deixou marcas indelévels no desenvolvimento do pensamento e da formação aeronáuticos brasileiros.

⁵ Decreto-lei Nº 678, de 12 de setembro de 1938 (aprova regulamento para a concessão de subvenções aos aeroclubes, clubes de planadores e escolas civis de aviação); Decreto-lei Nº 1.320, de 5 de junho de 1939 (dispõe sobre a aplicação da dotação destinada a subvencionar os aeroclubes e escolas civis de aviação) e Decreto nº 11.278, de 8 de janeiro de 1943 (aprova o regulamento para concessão de subvenção aos aeroclubes e escolas de aviação civil).

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, J. H. C. M. **Políticas Públicas do Brasil na Era Vargas (1930-1945)**. Curitiba: Appris, 2019.
- ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. Portaria nº 1.529/SPO, de 12 de junho de 2020, aprova a IS Nº 141-007 Revisão A. Programas de Instrução e Manual de Instruções e Procedimentos. **Diário Oficial da União**. Segunda-feira, 15 de junho de 2020, Seção 1, página 128. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is/is-141-007/@@display-file/arquivo_norma/IS141-007A.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2021.
- BRASIL. Decreto Nº 19.902, de 22 de abril de 1931. Dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil. **Diário Oficial**. Anno LXX, nº 119, Sexta-feira, 22 de maio de 1931.
- _____. Ministério da Guerra. Escola de Aeronáutica Militar. **Manual de Pilotagem**. Rio de Janeiro: Imprensa Técnica do S.T. Ae., 1940. 2 v.
- _____. Decreto-Lei Nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941. Cria o Ministério da Aeronáutica. **Diário Oficial**. Anno LXXX, Seção 1, Segunda-feira, 20 de janeiro de 1941. p. 1.022.
- _____. Ministério da Aeronáutica. DAC. **Boletim Técnico nº 1 – Manobras elementares de Voo**. Rio de Janeiro: Ministério da Aeronáutica, 1946.
- _____. Ministério da Aeronáutica. DAC. **Boletim Técnico nº 4 – Manual de Treinamento do Piloto Civil**. São Paulo: Editora Renascença S.A., 1947.
- CRUZEIRO, O. **Aeroclubes: a máquina do tempo**. Rio de Janeiro, Edição nº 9, p. 80-81, 3 mar. 1971. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=003581&PagFis=179123&Pesq=aeroclube%20do%20brasil>>. Acesso em: 06 jul. 2020.
- FAY, C. M. Crises na aviação brasileira: a ordem internacional e as questões internas. **Inc. Econ. FEE**, Porto Alegre, v. 30, n. 1, p. 124-136, jun. 2002.
- FERREIRA, R. F. dos S. Uma história da campanha nacional da aviação (1940-1949): o Brasil em busca do seu 'Brevê'. **Revista Cantareira**, Niterói, n. 17, p. 75-86, jul./dez. 2012. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/cantareira/v3/?p=64>>. Acesso em: 07 jul. 2019.
- FORJAZ, M. C. S. As origens da Embraer. **Tempo Soc.**, São Paulo, v. 17, n. 1, p. 281-298, jun. 2005.
- FRAGA, A. B. Inventando a Força Aérea Brasileira: a criação de Santos Dumont como herói para compor uma identidade militar em construção no governo Vargas. In: XVI ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA DA ANPUH-RIO: saberes e práticas científicas, 2014, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPUH-RIO, 28-1, jul./ago. 2014. p. 1-13.
- GODOY, T. R. P. de; CALAZA, C. P. A formação da "pródiga filha alada" de Getúlio Vargas e suas primeiras façanhas em um conflito mundial (1941-1945). **Rev. UNIFA**, Rio de Janeiro, v. 26, n. 33, p. 46-58, dez. 2013.
- ICAO - International Civil Aviation Organization. **Convenção sobre a Aviação Civil Internacional**. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/decretos/convencaoChicago.pdf>>. Acesso em: 13dez. 2019.
- INCAER. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. **História Geral da Aeronáutica Brasileira – dos primórdios até 1920 – v.1**. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.
- _____. **História Geral da Aeronáutica Brasileira – da criação do Ministério da Aeronáutica até o final da Segunda Guerra Mundial – v.3**. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Villa Rica, 1991.
- LASSANCE, A. Revolução nas políticas públicas: a institucionalização das mudanças na economia, de 1930 a 1945. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol 33, nº 71, p.511-538, Setembro-Dezembro 2020. Disponível em: DOI: <<http://dx.doi.org/10.1590/S2178-14942020000300005>> Acesso em: 19 jun. 2021.
- LAVENÈRE-WANDERLEY, N. F. **História da Força Aérea Brasileira**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda., 1975.
- LEITE, A. P. **Elementos de aviação**. Rio de Janeiro: Biblioteca de Divulgação Aeronáutica, 1940.
- MARQUES, E.; FARIA, C. A. P. de (Org.). **A política pública como campo multidisciplinar**. São Paulo-Rio de Janeiro: Editora da Unesp-Editora Fiocruz, 2013.
- MARQUES, L. F. **Problemas da administração da construção aeronáutica no Brasil**. Rio de Janeiro: Gráfica Milone, 1948.
- MEDEIROS, R. História da aviação no Rio Grande do Norte, história do Rio Grande do Norte, Segunda Guerra Mundial. **Tok de Historia**, 31 maio 2014. Disponível em: <<https://tokdehistoria.com.br/tag/parnamirim-field/page/2/>>. Acesso em: 27 ago. 2016.
- NOBRE, I. de A. A aviação civil brasileira no período de 1930 – 1940. **Revista Cultura Política**. Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 92-101, abr. 1941. Disponível em: <http://www.uces.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/view/546/pdf_9>. Acesso em: 13 jun. 2021.

NOITE, A. **Dêem asas ao Brasil**: mais aviões de construção nacional. Rio de Janeiro, sexta-feira, 30 de agosto de 1940. p. 7. Ano XXX, nº 10.257. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=348970_04&pasta=ano%20194&pesq=D%C3%AAem%20Asas%20ao%20Brasil:%20mais%20avi%C3%B5es%20na%20constru%C3%A7%C3%A3o%20nacional&pagfis=4303>. Acesso em: 06 jul. 2020.

OLIVEIRA, D. **Aliança Brasil-EUA**: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Curitiba: Juruá, 2015.

PIMENTA, R. W. de S. **A aviação no jornal O Estado de São Paulo**: um discurso em tempo de paz e de guerra. Programa de Pós Graduação em História. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2008. Disponível em: <<http://repositorio.pucrs.br/dspace/bitstream/10923/3963/1/000404683-Texto%2bCompleto-0.pdf>>. Acesso em: 22 abr. 2021.

RIBEIRO, E. F. **A formação do Piloto de Linha Aérea: caso Varig**. O ensino aeronáutico acompanhando a evolução tecnológica. 2008. 386f. Tese (Doutorado em História) – PUCRS, Porto Alegre.

RODRIGUES, L. A. Uma premente necessidade: o Ministério do Ar. **O Jornal**, Rio de Janeiro, nº 3026, 07 out. 1928, p. 4.

SALES, M. V. Pré-industrialização nos Afonsos (1912-1931). **Rev. UNIFA**, Rio de Janeiro, v. 25, n. 31, p. 82-91, dez. 2012.

SILVA, M. F. B. da. **A desgermanização da Condor: estruturação e reestruturação de um sistema técnico no Brasil**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Estadual do Rio de Janeiro. Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <http://www.bdttd.uerj.br/tde_arquivos/33/TDE-2012-05-15T161653Z-2287/Publico/Dissertacao.pdf>. Acesso em: 27 mai. 2021.

SOUZA, J. G. de. **A verdade sobre a História da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Leuzinger, 1944.

TEIXEIRA, A. M. **Força Aérea Brasileira**: os reflexos do alinhamento com os Estados Unidos (1941-1948). Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade de Passo Fundo. Disponível em: <<http://www.funag.gov.br/ipri/btd/index.php/10-dissertacoes/3802-forca-aerea-brasileira-os-reflexos-do-alinhamento-com-os-estados-unidos-1941-1948>>. Acesso em: 02 mai. 2021.

The Ministry of Aeronautics and the seeds of a public policy for pilot training in Brazil

El Ministerio de Aeronáutica y las semillas de la formación de pilotos en Brasil

O Ministério da Aeronáutica e as sementes de uma política pública de formação de pilotos no Brasil

Rejane de Souza Fontes¹

ABSTRACT

The origin of aviation in Brazil dates back to 1911, when the first aeroclub in Brazil was founded: the Aero Club Brasileiro. From the success of the first flights, other people began to be interested in learning the piloting technique. Therefore, the necessity of providing adequate training to these new aviators emerged. However, the systematization of air instruction in Brazil occurred only in the 1940s, with the National Aviation Campaign and the creation of the Ministry of Aeronautics. This article aims to present a reflection on the role of the Ministry of Aeronautics in structuring a public policy for pilot training and learn how a little of the *modus operandi* and the aeronautical mentality worked behind the first piloting course manuals published in Brazil.

Keywords: Ministry of Aeronautics. Public Policy. Pilot training. Piloting course manuals.

RESUMEN

La aparición de la aviación en Brasil se remonta a principios del siglo XX, cuando se fundó el primer aeroclub en Brasil: el Aero Club Brasileño, en 1911. Tras el éxito de los primeros vuelos, otras personas se interesaron por aprender la técnica de pilotaje. Entonces, surgió la necesidad de proporcionar una formación adecuada a estos nuevos aviadores. Sin embargo, sólo en la década de 1940, con la Campaña Nacional de Aviación y la creación del Ministerio de Aeronáutica, se sistematizó la enseñanza aeronáutica en Brasil. Este artículo tiene

*como objetivo presentar una reflexión sobre el rol del Ministerio de Aeronáutica en la estructuración de una política pública de formación de pilotos y conocer un poco el *modus operandi* y la mentalidad aeronáutica detrás de los primeros manuales de cursos de formación de pilotos publicados en Brasil.*

Palabras clave: Ministerio de Aeronáutica. Política pública. Formación de pilotos. Manuales del curso de formación de pilotos.

RESUMO

*O surgimento da aviação no Brasil remonta ao início do século XX quando foi fundado o primeiro aeroclube no Brasil: o Aero Club Brasileiro em 1911. A partir do sucesso dos primeiros voos, outras pessoas começaram a se interessar por aprender a técnica de pilotagem. Surge, então, a necessidade de prover formação adequada a estes novos aviadores. Contudo, a sistematização da instrução aérea no Brasil ocorre somente na década de 40, com a Campanha Nacional de Aviação e a criação do Ministério da Aeronáutica. Este artigo se propõe a apresentar uma reflexão sobre o papel do Ministério da Aeronáutica na estruturação de uma política pública de formação de pilotos e conhecer um pouco do *modus operandi* e da mentalidade aeronáutica por trás dos primeiros manuais de curso de pilotagem publicados no Brasil.*

Palavras-chave: Ministério da Aeronáutica. Política Pública. Formação de pilotos. Manuais de curso de pilotagem.

I. National Civil Aviation Agency (ANAC). Rio de Janeiro/RJ - Brazil. PhD in Education from Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). E-mail: rejane_fontes@yahoo.com.br

Received: 07/07/20

Accepted: 10/19/20

The acronyms and abbreviations contained in this article correspond to the ones used in the original article in Portuguese.

1 INTRODUCTION

This article is part of my postdoctoral research, developed at the Pontificia Universidade Católica of Rio Grande do Sul. The original study deals with the history of Aeroclub do Brasil and its importance for the pilot training in Brazil. The investigation shows the various phases by which the Aeroclub do Brasil went through in a century of existence and how it was shaping, together with the Ministry of Aeronautics, the instruction of Brazilian pilots while building an aeronautical culture in Brazil. The work is essentially based on documentary sources, researched in the archives of Museu do Aeroclub do Brasil, in the collection of José Garcia de Souza Library of the Aerospace Museum, in the digitized historical collections made available by the National Library (Brazilian Digital Library) in addition to the acquisition of the first piloting manuals produced in Brazil. This way, the history of the pilot training in Brazil under the command of the Ministry of Aeronautics was approached.

Figure 1 - Creation of the Department of Civil Aeronautics



Source: (BRASIL, 1931).

Aviation arrived in Brazil as a pilot training service, without specialized labor and without technical-scientific production, since the country lacked a basic industry necessary for technological development in various sectors of the economy, still essentially agrarian. Even the manufacture of propellers was “a challenge to the incipient Brazilian aeronautical industry, which was obliged to import them [...] at a time when import difficulties were enormous, because of the war in Europe” (INCAER, 1988, p. 500).

From the 1930s, there was a government concern about structuring air power in the country. Until then, the Ministry of Transport and Public Works dealt with aviation-related issues. In 1931, when there were aeroclub piloting courses in Brazil and commercial aviation was already a reality, the Department of Civil Aeronautics (DAC) was created through decree n°. 19,902 of April 22, 1931, signed by President Getúlio Vargas (1930-1945), subordinated to the Ministry of Roads and Public Works, which began to control and regulate civil air activities in Brazil.

Thus, the normative function of the Brazilian Aero Club, now Aeroclub do Brasil, was emptied as an institution of public interest¹ affiliated to FAI (Fédération Aéronautique Internationale) which, since 1918, was responsible for issuing brevets for Brazilian pilots, fulfilling an important governmental role. As a representative of FAI, the Brazilian Aero Club was officially in charge of evaluating the pilots trained in Brazil, in order to grant their respective licenses.

From the creation of the DAC in 1931, the roles previously performed by Aeroclub do Brasil started being planned, managed and controlled by DAC, that began to set flight proficiency exams and issue pilot licenses in the national territory.

At this time, there was already a strong movement among military pilots to create a ministry that united military, naval and civilian aviation. Major Lysias Rodrigues, one of the greatest enthusiasts of the cause, wrote an article entitled A pressing need: the Ministry of Air, published in “O Jornal”, issue no. 3,026, October 7, 1928, and stated that “the creation of the Ministry of Air (...) would be able to give us the long-lost, first-ever aeronautical power in South America” (RODRIGUES, 1928, p. 4).

The World War II in 1939, the strength demonstration, the development of air operations in Europe and the necessity of creating a ministry that brought together air activity in Brazil would expand.

¹ The Vargas government, through Decree-Law No. 1,683, of 10/14/1939, which provides for the organization of aeroclubs, recognized these institutions as Public Utility. The decree was revoked on 27/02/1967 by the Deliberation 205.

In order to better analyze the issue, Vargas gathered all the documentation sent by civilians and military to his office and handed it to Captain Nero Moura, his right-hand man, who was in charge to take other aviators opinion and present Vargas a report. In the end of 1940, the President decided in favor of the implementation of a new ministry (INCAER, 1991; PIMENTA, 2008).

Then, the Ministry of Aeronautics was created on January 20, 1941, through Decree No. 2,961, bringing together the military, naval and civil aviation of the Ministry of Transport and Public Works. It was an innovation that brought together all the aviation under the command of a single ministry and enabled the Brazilian Air Force emergence (FAB). In September 1969, the DAC had its name changed to the Department of Civil Aviation (DAC), remaining active until March 2006, when its attributions were absorbed by the then newly created National Civil Aviation Agency (ANAC). (INCAER, 1991).

The emergence of the Ministry of Aeronautics in 1941 represented the integration of national, civil and military aviation forces, with the union of the Naval Aviation School (1916), the Military Aviation School in the Army (1919) and the DAC (1931) (Art. 4 of Decree No. 2,961/1941). While the former was making progress in flight instruction under the American technical consultancy, the second one developed under the French technical direction. Based on this assumption, there were flight instruction manuals in the military pilot training schools, prior to 1941. However, the Ministry's challenge was to integrate national forces to combat training in support of the Allies during World War II, and to do so, Brazil received all U.S. financial, technological and training support.

In the same year, the Aeronautics School was created, based in Campo dos Afonsos, centralizing the entire FAB aviator officer training. In 1960, the School of Aeronautics is transferred to Pirassununga, a city located in the State of São Paulo. On July 10, 1969, the School of Aeronautics was called the Air Force Academy (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975).

In 1941, with the creation of the Ministry of Aeronautics, the DAC, responsible for pilot certification processes, also began to legislate on

the subject, although rather timidly, in order to regulate and standardize civil aviation instruction in the country.

According to article 26 of Decree-Law No. 2,961/41, which originated the Ministry of Aeronautics:

All aeroclubs are subject to the coordination, supervision and guidance of the Ministry of Aeronautics, and the operation and facilities of any entities, enterprises or companies intended for the study and learning of aeronautics or commercial exploitation of air transport shall be subject to their prior authorization. (BRASIL, 1941).

The structure of the new Ministry encompassed the Directorate-General (DGAC); three sub-departments: Planning (SPL), Operations (SOP) and Technical (STE); the Institute of Civil Aviation (IAC); the Committee for Studies on International Air Navigation (CERNAI) and the seven Regional Civil Aviation Services (SERAC), distributed by: Belém, Recife, Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, Brasília and Manaus, which today are part of the twelve NURACs (Regional Civil Aviation Centers) operating in the main cities of the country.

Vargas nominated a civilian, the gaúcho politician Joaquim Pedro Salgado Filho², bachelor of laws, politically active in the Revolution of 1930, Minister of Labor in 1932, Minister of the Superior Military Court in 1938 to command the new ministry formed by men of the Army and the Navy. According to Lavanère-Wanderley, it is possible to understand the reasons why Vargas to chose a civilian as the first Minister of the Air Force.

The first Minister would have the thorny task of merging into a single military force the Army and Navy, avoiding the jealousy and attempts of this or that group. Salgado Filho was the equidistant element of the extinct Military Aviation and Naval Aviation, solving and reconciling the complexes of the creation of the new Armed Force. (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 217).

In an interview with the press on January 21, 1941, Salgado Filho stated that:

One of my greatest concerns will undoubtedly be to provide the largest number of pilots in Brazil. By creating flying schools in all states and cities, with a rationalized instruction in courses as good as all the scholarships, we can, at the end of a short term, have thousands of young aviators. (NOBRE, 1941, p. 101).

² Salgado Filho left the Ministry on October 29, 1945, when Vargas was deposed. He was elected senator in 1947 by the PTB and died at the age of 62, on 07/30/1950, in a plane accident in the middle of the election campaign, when he was going to Itu to meet Vargas

The creation of the Ministry of Aeronautics and later the institutionalization of policies aimed at training courses for civilian pilots is part of the scope of a public policy of the Brazilian State in partnership with the societal actors represented, on the one hand, by civil society and non-profit organizations (aeroclubs) and, on the other hand, by the emerging aeronautical market. (MARQUES; FARIA, 2013).

Vargas sought to align his political agenda with the themes of current debate, such as the industrialization that motivated Brazil to get into World War II, from which he reaped later results with the support of the United States in the development of national aviation (AGUIAR, 2019; LASSANCE, 2020).

It is worthy mentioning that the Vargas government's policy was intensely focused on the national integration project promoted by commercial aviation. "At that time, subsidies were created per kilometer flown and tax exemptions were granted for the acquisition of aeronautical material by airlines" (FAY, 2002, p. 130). In addition, the technological evolution of the aeronautical industry made aviation a strategic sector for national defense and the country industrialization process, especially due to the lack of transport, communication and energy infrastructure at the time.

National aviation, thus, became a propaganda tool of Vargas government strongly publicized by the media of the time (PIMENTA, 2008).

2 THE MINISTRY OF AERONAUTICS AND THE NATIONAL AVIATION CAMPAIGN

In Brazil, the 1940s proved extremely fertile in aviation. The government of Getúlio Vargas (1930-1945) boosted aviation through the granting of benefits and the National Aviation Campaign (CNA). (FERREIRA, 2012).

During his government and with the approach of World War II, the implemented aeronautical policy was accentuating its nationalist contours. It had its high-pressure points related to some critical moments of the international scenario: the entry of the United States into the war in December 1941, the Brazilian rupture of relations with the Axis (January 1942), Brazil's declaration of war in Germany and Italy (August 1942), the creation of the Brazilian Expeditionary Force

(1943-1944) and the pressure to close airlines linked to the Axis (SILVA, 2012).

As Fraga recalls (2014, p. 5) "the plane, more than ever, had the fundamental function of guaranteeing Brazil's sovereignty with regard to the attacks of the Axis countries, especially Germany, which was making inroads over the coast of South America."

Another factor of concern of the government was the Brazilian pilot training. In 1938³ the legislation which recommended that aircraft in Brazil should be operated by Brazilian crew members, born or naturalized, already reflected the lack of pilots in the country.

The lack of pilots in Brazil during World War II led Getúlio Vargas' government to carry out the National Aviation Campaign, or CNA. The emergence and consolidation of the idea of the future Minister of Aeronautics Salgado Filho to create CAN in 1941, dates back the Week of Wing, in 1935, with the fundamental support of journalist Assis Chateaubriand, owner of the chain of newspapers *Diários Associados* and president Getúlio Vargas himself. Getúlio was also noted for being one of the presidents who most used the plane as a means of transport in his government (SOUZA, 1944).

Assis Chateaubriand launched a campaign, by using his newspapers to ask for donations and also to publicize the names of the aeroclubs that had received the contribution. He employed the consecutive method: donations followed by "baptisms" and inaugurations. First, he raised funds, then bought the plane and baptized it with the name of the godfather or a personality he wanted to highlight. Almost every day there were notes in the newspapers about the campaign.

Also known as Campaign to Give Wings to Brazilian Youth or Give Wings to Brazil, CNA contributed decisively to the number of aeroclubs, going from less than forty, in the 1930s, to about four hundred throughout the country.

It should be noted, however, that this stimulus for the consolidation of an "aeronautical mentality"⁴ among the Brazilian youth had a real concern with the war and, therefore, it was necessary to create an aeronautical reserve army, calling on the young people of society to engage in campaigns in favor of aviation and that could be incorporated into military aviation, if necessary. In order to facilitate the constitution of

³ Previously on October 21, 1931, Dr. César Grillo, Director of the DAC through an Ordinance had set in two years the deadline for nationalization of crews. In 1936 through Ordinance No. 828 of 12/8/1936 and No. 520 of 10/29/1938 recommended that 100% of the crew be Brazilian.

⁴ The expression "aeronautical mentality" was used by the newspaper *A Noite* in the article entitled "Give Wings to Brazil: more airplanes in the national construction", which narrated the celebrations commemorating The Week of the Wing with the emergence of new national prototypes. (NOITE, 1940, p. 7)

this aeronautical reserve, the government assumed the responsibility for paying the flight hours in aeroclubs and flight schools.

With visible support from the Vargas government, during the Estado Novo (1937-1945), several aeroclubs were created and the pilot training surpassed expectations.

During CNA, which ended in the early 1950s, more than 1,000 planes were donated throughout Brazil, in addition to some donated to aeroclubs from other South American countries. Brazil had an increase of more than 3,000 civilian and military pilots trained by the aeroclubs. The campaign numbers are impressive. According to Morais (1994, p.475, apud. FERREIRA, 2012), in 1944 about 600 aircraft were donated and, in 1946, 800 aircraft were donated by CNA.

In a single day, on October 20, 1951, in Manguinhos, 80 aircraft were given to aeroclubs. At the same time, at the end of the ceremony, a check worth one million cruzeiros¹ was handed to the President of Brazil by the National Aviation Campaign, for the acquisition of 41 new aircraft (in total, it would raise \$2.5 million dollars) (CRUZEIRO, 1971, p. 80).

If, on the one hand, CNA encouraged the pilot training in Brazil and the strengthening of aeroclubs, it also generated a propitious moment for the development of the aeronautical industry in the country, enabling the government to purchase light aircraft for primary training manufactured by the National Air Navigation Company (CNNA) and the São Paulo Aeronautical Company, encouraging the national industry. However, with the end of the war, the American industry, which had been in a process of accelerated growth and had large quantities of aircraft and aeronautical materials, began to donate or sell its aircraft at symbolic prices, which prevented the growth of the emerging Brazilian industry, leading Brazil to resume imports of larger civilian aircraft and become dependent on the import of inputs from the United States (MARQUES, 1948; FAY, 2002; FORJAZ, 2005; PIMENTA, 2008; RIBEIRO, 2008; SALES, 2012; GODOY; CALAZA, 2013; TEIXEIRA, 2013).

3 THE BEGINNING OF THE STANDARDIZATION OF THE PILOT TRAINING IN BRAZIL

The 1940s was emblematic for the development of aviation in Brazil and worldwide, largely driven by the need of military war power due to World War II (1939-1945).

The construction of Parnamirim air base in Natal in 1942 was considered the most strategic for the defense of the American continent in the face of the military offensive of the Axis countries. The site was provided with the most modern warfare technology. It's worth mentioning that Natal air base is located west and Parnamirim Field, known as the largest U.S. base outside the United States, to the east. Records indicate that it was the busiest air base on the planet, operating 24 hours a day, with landings and takeoffs in short time intervals (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975).

The partnership with the United States, which saw the Brazilian territory as a strategic geographical point for the defense of the American continent and to establish its bases during the war, also bore fruit to Brazil. In 1943, a training unit was organized at Natal air base, entitled USBATU (United States – Brazil Air Training Unit) whose purpose was to provide air and ground instruction to FAB officers.

At the end of the war, the command of the US bases was transferred to the Brazilian air authority. Brazil not only incorporated a network of modern airports built by Panair do Brasil S/A, which were used as a U.S. military air base during the war but also implemented the long-dreamed steel industry, trained its military contingent in real war through contact with state-of-the-art materials and equipment, and received funding for the acquisition of weapons, vehicles and ammunition of American origin (INCAER, 1991; SILVA, 2012).

Although Brazil/US alliance encountered some resistance among the military who observed the unequal relationship between the armaments and supplies used by US forces and the ones available for the Brazilian troops, “the Brazilian military authorities, in need of the foreign pair to modernize their forces, compete with their historic rival of Prata and, mainly, fight a modern war in a minimally efficient way” (OLIVEIRA, 2015, p. 13), could not dispense with the United States aid at that time.

In this decade, focused by the strong development of civil and military aeronautics, now under the command of the Ministry of Aeronautics, the first pilot course manuals in our history are published: Pilotage Manual (1940); Elementary Maneuvers of Flight (1946), and Manual of Training of the Civil Pilot (1947), opening new paths to the research, whose trail would lead us to what would be the first manual of theoretical and practical knowledge of piloting published in Brazil entitled Aviation Elements (LEITE, 1940).

Figure 2 - North American instructor teaching the engine mechanics of a PV-1 Ventura during a USBATU course (United States Brazil Training Unit) – Natal (1943).



Source: (MEDEIROS, 2014).

3.1 Aviation Elements (1940)

The indication of this being the first piloting manual published in Brazil becomes evident in the preface of the work, written by Col. Antonio Guedes Muniz, on May 19, 1939, where it can be read: “we do not know, written in the Brazilian language, any book on ‘ELEMENTS OF AVIATION’ which, by itself, would make the present work worthy of the greatest applause” (LEITE, 1940, s./p.).

With 219 pages and 249 figures, including drawings and photographs, almost all produced by the author, the book integrates volume XV of the Aeronautical Dissemination Library of the Aero Club do Brasil. The objective of the book, which presents basic knowledge of the piloting technique in a very embryonic way, is to be an introductory work aimed at the beginner, layman or simple curious who wants to know about aviation. Written in Portuguese, the author, who is a civil aviator, seeks to overcome the difficulties of access to foreign books and articles. With a fluent language, the book is revealed through an informative dialogue with the reader.

The book also presents curious facts that marked a time due to the scarce and rudimentary air navigation capabilities, according to the following examples: “The localities that are on the common route of the aircraft have their names painted on the roofs of the railway stations, or other main buildings” (LEITE, 1940, p. 14); “Farmers, for their guidance, know some practical rules of weather forecasting that generally give good results” (LEITE, 1940, p. 160), in praise to the empiricism of common sense. Or, it points out the aviation modernity with which the pilots of the time were enthusiastic: “Today’s commercial aircraft reach, in trips that can be made at any time, any season, speed of approximately 400 kilometers per hour, with relative safety like in all means of transport (...)” (LEITE, 1940, p. 11-12). It should be known here that flight safety was not yet the central concern of air activity in Brazil, still widely practiced by amateurs and aviation lovers.

Information about flight instruction is presented in the manual as well as advice about the student’s recurring practice of making his/her first solo flight only “after a training period that should not be less than 10 hours, totaled in lessons of 15 to 20 minutes and when the student has already performed a good series of flights without the need of the instructor intervention” (LEITE, 1940, p. 134). It is also stated that the universally adopted method of flight instruction was the double-command, in which the instructor should seek, from the first flights, to inspire the student confidence. The courses had an average of 12 to 15 hours of flight time.

It is, therefore, a document that deserves to be highlighted more for its historical value, for recording Brazilian aeronautical culture and thinking of the early 1940s, when world aviation was not yet governed by international legislation, than for its technical importance, since it dispenses with more specialized theoretical knowledge, but that “will certainly serve as a happy foundation for much more complex future studies” (Cel. Antonio Muniz, preface, apud. LEITE, 1940, s./p.).

3.2 Pilotage Manual (1940)

The Pilotage Manual also published in 1940 has two volumes with very complete and richly illustrated contents and can be considered the first official manual of military flight instruction published in Brazil. No information was found that it was an authorized translation or on what documents the work was based. Volume 1, with a circulation of 3000 copies, has 156 pages and presents the following subjects: elementary

The manual also presents some flight exercises with the purpose of assisting in the increase of the student's expertise. Among the maneuvers indicated for the flight instruction described in the manual Elementary Flight Maneuvers are: the "S" curves over the road, 180° vertical approaching, 360° vertical approaching, series of eights, forced landings, spins, takeoffs with crosswinds, curves of large lateral inclination, landings with crosswinds, 720° curves of large lateral inclination, spirals, runway landing with engine, sideslips and terrain recognition for landing.

The text presents a comparison in relation to the state-of-the-art of aircraft safety in the early years of aviation with those used in the instruction at that time:

It's always surprising to check how many students are still afraid of the spins. In the beginning of aviation this fear was somehow justified. The aircraft of that time were not so well built and balanced and, therefore, cannot be compared to the precision machines that are available today. The modern airplane is easily mastered when it goes into a spin; in fact, it's easier to get off a spin than to get into one. Today's plane doesn't spin unless forced. (BRASIL, 1946, p. 50).

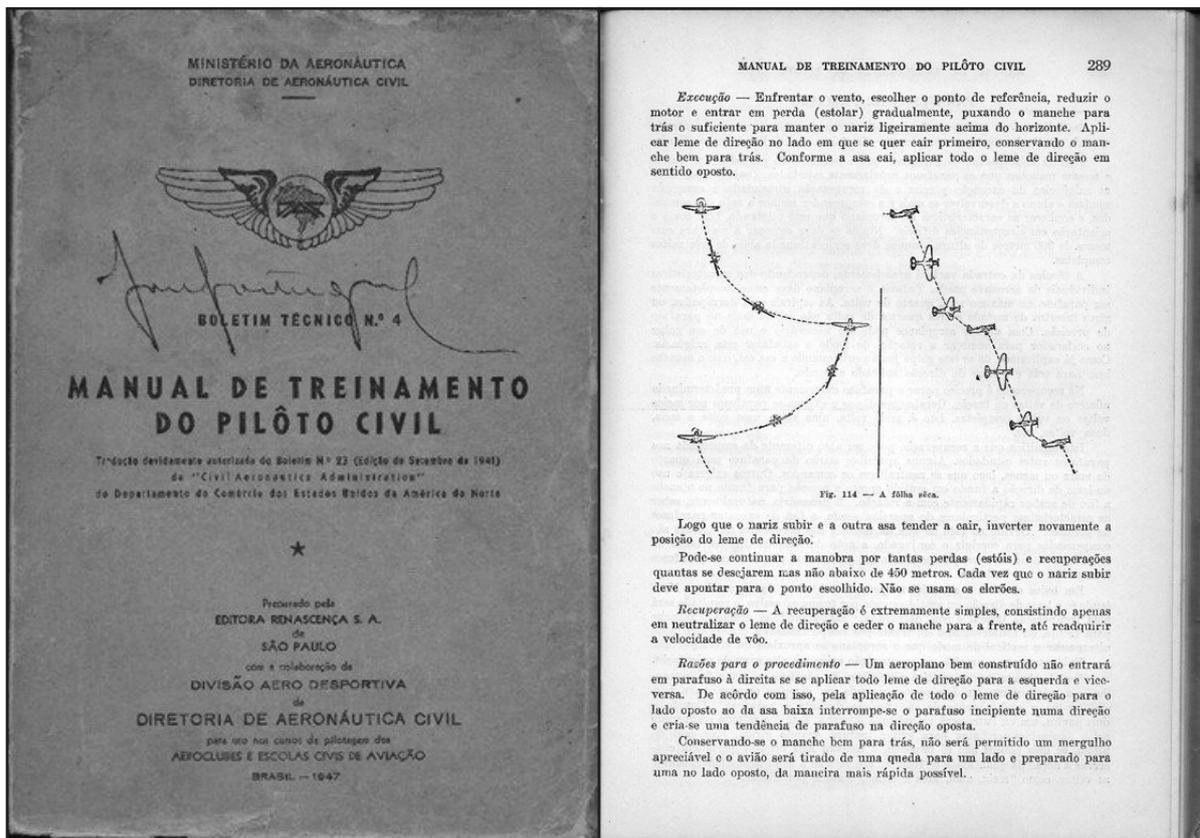
Spin flight instruction maneuvers were recommended to be performed more than 1000 meters high in order not to endanger the student's and instructor's lives. Finally, the document provides guidance to the student about the proficiency exam, which is called "flight exam".

3.4 Civil Pilot Training Manual (1947)

The document entitled Civil Pilot Training Manual (BRASIL, 1947), published through Technical Bulletin No. 4, is an authorized translation of Bulletin No. 23 of September 1941 of the Civil Aeronautics Administration of the United States, predecessor of the FAA. This edition has 354 illustrated pages that introduce the maneuvers for the Elementary and Secondary Course of the Civil Pilot Training Program. It can be said that this is the first official manual published by the Directorate of Civil Aeronautics for use in the piloting courses of aeroclubs and civil aviation schools in Brazil.

The Manual is divided into five parts: a) Aircraft Operation; (b) Elementary Piloting

Figure 4 - Civil Pilot Training Manual – São Paulo (1947).



Source: (THE AUTHOR, 2016).

Course; (c) Secondary Flight Course; d) Flight of the Hydroplane; and e) General Information. The manual objective is to supplement the instructor's explanations and help the student remember the knowledge previously acquired.

The instruction methodology is based on the view of the maneuver as a problem to be solved. At the end of the maneuver, the student is also evaluated with questions that allow the verification that he fully understood the maneuver. The spins constitute some maneuvers to be performed still at the elementary level of the instruction. And solo flight is reaffirmed with a minimum of 8 hours of double command training in basic maneuvers.

The Elementary Piloting Course is a prerequisite of the Secondary Flight Course. Hence it can be inferred that the first is the current private pilot training course (PP), and the second is the precursor of the commercial pilot training course (PC) of aircraft in Brazil. Generally speaking, the Secondary Flight Course follows the same maneuvers developed in the Elementary Piloting Course, in which the advanced interpretation of maneuvers and their application to the heavier and more powerful aircraft will be complemented by instruction on acrobatic maneuvers. In this sense, strong emphasis was placed on the most advanced maneuvers, of the acrobatic type like chandelle, wingover, tail slide, precision spins, looping, tonneau, Cuban eight, retournement, and Immelmann.

The Civil Pilot Training Manual provides some moral advice to young pilots, using experiences lived in the daily routine of aerial instruction as it can be seen in the fragment below:

Having acquired his pilot's certificate and thus being allowed to leave the field, the young pilot is often tempted, when out of sight of his airport, to do things he would never think of doing while under observation. It has a natural inclination to "show off", to dive into his girl's house, and do other things that violate the Air Traffic Regulations and that, moreover, are generally highly dangerous" (BRASIL, 1947, p. 264).

It seems that the guidelines, although no longer recorded in the Course Manuals of the National Civil Aviation Agency (ANAC, 2020), remain quite current, according to the testimony of the coordinator of Aeroclubes do Brasil courses at that time:

Commander: He's giving an instruction. He's not taking the plane for a joy ride. As there are instructors in other schools who see a ship down there and gives a low fly-by on the ship. Or there's a house there, "ah it's my girlfriend's house," so... Got it? He has to focus and know that he is giving an instruction, that he is providing a service to a person who is paying for it. He has to follow what the course manual, our course regulations require. (Interview on 11.07.2015).

The analysis pointed out that although the concern with flight safety was present in a transversal way in the first manuals, this idea was still incipient, since the maneuvers foreseen as spins and spirals, characteristic of acrobatic flights, as part of the flight instruction.

4 FINAL CONSIDERATIONS

The 1940s proved to be the golden age for aeroclubs and the promotion of Brazilian aviation, thanks to the National Aviation Campaign (CNA). With visible support from the Vargas government during the Estado Novo (1937-1945), which issued several decree-laws⁵ for providing grants to aeroclubs, glider clubs and civil aviation schools, several aeroclubs were created and the pilot training exceeded expectations.

The campaign entitled "Give wings to Brazil" encouraged donations from civil society to purchase airplanes and aeronautical material for aeroclubs, helping to build an aeronautical mentality in the country.

Through the history of aviation in Brazil, it is observed that the institutionalization of the pilot training as a public policy has its origin with the creation of the Ministry of Aeronautics (1941) that enabled the structuring of the pilot training in the country, with the publication of the first piloting manuals, which definitively launched the seeds of the current flight course manuals in Brazil.

This virtuous cycle of public policies during the Estado Novo drove important sectoral advances in the Brazilian economy, strongly marked by the developmental bias and the economic relations with the United States that financed Brazil's loyalty. Despite being taken as a propaganda tool of the Vargas government, the promotion of aviation left indelible marks in the development of Brazilian aeronautical thinking and training.

⁵ Decree-Law No. 678 of September 12, 1938 (approves regulation for the provision of grants to aeroclubs, glider clubs and civil aviation schools); Decree-Law No. 1,320 of June 5, 1939 (provides for the application of the appropriation to subsidize aeroclubs and civil aviation schools), and Decree No. 11,278 of January 8, 1943 (approves the regulation for granting a subsidy to aeroclubs and civil aviation schools).

REFERENCES

AGUIAR, J. H. C. M. **Políticas Públicas do Brasil na Era Vargas (1930-1945)**. Curitiba: Appris, 2019.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. Portaria nº 1.529/SPO, de 12 de junho de 2020, aprova a IS Nº 141-007 Revisão A. Programas de Instrução e Manual de Instruções e Procedimentos. **Diário Oficial da União**. Segunda-feira, 15 de junho de 2020, Seção 1, página 128. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is/is-141-007/@@display-file/arquivo_norma/IS141-007A.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2021.

BRASIL. Decreto Nº 19.902, de 22 de abril de 1931. Dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil. **Diário Oficial**. Anno LXX, nº 119, Sexta-feira, 22 de maio de 1931.

_____. Ministério da Guerra. Escola de Aeronáutica Militar. **Manual de Pilotagem**. Rio de Janeiro: Imprensa Técnica do S.T. Ae., 1940. 2 v.

_____. Decreto-Lei Nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941. Cria o Ministério da Aeronáutica. **Diário Oficial**. Anno LXXX, Seção 1, Segunda-feira, 20 de janeiro de 1941. p. 1.022.

_____. Ministério da Aeronáutica. DAC. **Boletim Técnico nº 1 – Manobras elementares de Voo**. Rio de Janeiro: Ministério da Aeronáutica, 1946.

_____. Ministério da Aeronáutica. DAC. **Boletim Técnico nº 4 – Manual de Treinamento do Piloto Civil**. São Paulo: Editora Renascença S.A., 1947.

CRUZEIRO, O. **Aeroclubes: a máquina do tempo**. Rio de Janeiro, Edição nº 9, p. 80-81, 3 mar. 1971. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=003581&PagFis=179123&Pesq=aeroclube%20do%20brasil>>. Acesso em: 06 jul. 2020.

FAY, C. M. Crises na aviação brasileira: a ordem internacional e as questões internas. **Inc. Econ. FEE**, Porto Alegre, v. 30, n. 1, p. 124-136, jun. 2002.

FERREIRA, R. F. dos S. Uma história da campanha nacional da aviação (1940-1949): o Brasil em busca do seu 'Brevê'. **Revista Cantareira**, Niterói, n. 17, p. 75-86, jul./dez. 2012. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/cantareira/v3/?p=64>>. Acesso em: 07 jul. 2019.

FORJAZ, M. C. S. As origens da Embraer. **Tempo Soc.**, São Paulo, v. 17, n. 1, p. 281-298, jun. 2005.

FRAGA, A. B. Inventando a Força Aérea Brasileira: a criação de Santos Dumont como herói para compor uma identidade militar em construção no

governo Vargas. In: XVI ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA DA ANPUH-RIO: saberes e práticas científicas, 2014, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPUH-RIO, 28-1, jul./ago. 2014. p. 1-13.

GODOY, T. R. P. de; CALAZA, C. P. A formação da “pródiga filha alada” de Getúlio Vargas e suas primeiras façanhas em um conflito mundial (1941-1945). **Rev. UNIFA**, Rio de Janeiro, v. 26, n. 33, p. 46-58, dez. 2013.

ICAO - International Civil Aviation Organization. **Convenção sobre a Aviação Civil Internacional**. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/decretos/convencaoChicago.pdf>>. Acesso em: 13dez. 2019.

INCAER. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. **História Geral da Aeronáutica Brasileira – dos primórdios até 1920 – v.1**. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.

_____. **História Geral da Aeronáutica Brasileira – da criação do Ministério da Aeronáutica até o final da Segunda Guerra Mundial – v.3**. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Villa Rica, 1991.

LASSANCE, A. Revolução nas políticas públicas: a institucionalização das mudanças na economia, de 1930 a 1945. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol 33, nº 71, p.511-538, Setembro-Dezembro 2020. Disponível em: DOI: <<http://dx.doi.org/10.1590/S2178-14942020000300005>> Acesso em: 19 jun. 2021.

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

LEITE, A. P. **Elementos de aviação**. Rio de Janeiro: Biblioteca de Divulgação Aeronáutica, 1940.

MARQUES, E.; FARIA, C. A. P. de (Org.). **A política pública como campo multidisciplinar**. São Paulo-Rio de Janeiro: Editora da Unesp-Editora Focruz, 2013.

MARQUES, L. F. **Problemas da administração da construção aeronáutica no Brasil**. Rio de Janeiro: Gráfica Milone, 1948.

MEDEIROS, R. História da aviação no Rio Grande do Norte, história do Rio Grande do Norte, Segunda Guerra Mundial. **Tok de História**, 31 maio 2014. Disponível em: <<https://tokdehistoria.com.br/tag/parnamirim-field/page/2/>>. Acesso em: 27 ago. 2016.

NOBRE, I. de A. A aviação civil brasileira no período de 1930 – 1940. **Revista Cultura Política**. Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 92-101, abr. 1941. Disponível em: <http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/view/546/pdf_9>. Acesso em: 13 jun. 2021.

NOITE, A. **Dêem asas ao Brasil**: mais aviões de construção nacional. Rio de Janeiro, sexta-feira, 30 de agosto de 1940. p. 7. Ano XXX, nº 10.257. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=348970_04&pasta=ano%20194&pesq=D%C3%AAem%20Asas%20ao%20Brasil:%20mais%20avi%C3%B5es%20na%20constru%C3%A7%C3%A3o%20nacional&pagfis=4303>. Acesso em: 06 jul. 2020.

OLIVEIRA, D. **Aliança Brasil-EUA**: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Curitiba: Juruá, 2015.

PIMENTA, R. W. de S. **A aviação no jornal O Estado de São Paulo**: um discurso em tempo de paz e de guerra. Programa de Pós Graduação em História. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2008. Disponível em: <<http://repositorio.pucrs.br/dspace/bitstream/10923/3963/1/000404683-Texto%2bCompleto-0.pdf>>. Acesso em: 22 abr. 2021.

RIBEIRO, E. F. **A formação do Piloto de Linha Aérea: caso Varig**. O ensino aeronáutico acompanhando a evolução tecnológica. 2008. 386f. Tese (Doutorado em História) – PUCRS, Porto Alegre.

RODRIGUES, L. A. Uma premente necessidade: o Ministério do Ar. **O Jornal**, Rio de Janeiro, nº 3026, 07 out. 1928, p. 4.

SALES, M. V. Pré-industrialização nos Afonsos (1912-1931). **Rev. UNIFA**, Rio de Janeiro, v. 25, n. 31, p. 82-91, dez. 2012.

SILVA, M. F. B. da. **A desgermanização da Condor: estruturação e reestruturação de um sistema técnico no Brasil**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Estadual do Rio de Janeiro. Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <http://www.bdttd.uerj.br/tde_arquivos/33/TDE-2012-05-15T161653Z-2287/Publico/Dissertacao.pdf>. Acesso em: 27 mai. 2021.

SOUZA, J. G. de. **A verdade sobre a História da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Leuzinger, 1944.

TEIXEIRA, A. M. **Força Aérea Brasileira**: os reflexos do alinhamento com os Estados Unidos (1941-1948). Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade de Passo Fundo. Disponível em: <<http://www.funag.gov.br/ipri/btd/index.php/10-dissertacoes/3802-forca-aerea-brasileira-os-reflexos-do-alinhamento-com-os-estados-unidos-1941-1948>>. Acesso em: 02 mai. 2021.

El Ministerio de Aeronáutica y las semillas de una política pública para la formación de pilotos en Brasil

The Ministry of Aeronautics and the seeds of a public policy for pilot training in Brazil

O Ministério da Aeronáutica e as sementes de uma política pública de formação de pilotos no Brasil

Rejane de Souza Fontes¹

RESUMEN

La aparición de la aviación en Brasil se remonta a principios del siglo XX, cuando se fundó el primer aeroclub en Brasil: el Aero Club Brasileño, en 1911. Tras el éxito de los primeros vuelos, otras personas se interesaron por aprender la técnica de pilotaje. Entonces, surgió la necesidad de proporcionar una formación adecuada a estos nuevos aviadores. Sin embargo, sólo en la década de 1940, con la Campaña Nacional de Aviación y la creación del Ministerio de Aeronáutica, se sistematizó la enseñanza aeronáutica en Brasil. Este artículo tiene como objetivo presentar una reflexión sobre el rol del Ministerio de Aeronáutica en la estructuración de una política pública de formación de pilotos y conocer un poco el *modus operandi* y la mentalidad aeronáutica detrás de los primeros manuales de cursos de formación de pilotos publicados en Brasil.

Palabras clave: Ministerio de Aeronáutica. Política pública. Formación de pilotos. Manuales del curso de formación de pilotos.

ABSTRACT

The origin of aviation in Brazil dates back to 1911, when the first aeroclub in Brazil was founded: the Aero Club Brasileiro. From the success of the first flights, other people began to be interested in learning the piloting technique. Therefore, the necessity of providing adequate training to these new aviators emerged. However, the systematization of air instruction in Brazil occurred only in the 1940s,

*with the National Aviation Campaign and the creation of the Ministry of Aeronautics. This article aims to present a reflection on the role of the Ministry of Aeronautics in structuring a public policy for pilot training and learn how a little of the *modus operandi* and the aeronautical mentality worked behind the first piloting course manuals published in Brazil.*

Keywords: Ministry of Aeronautics. Public Policy. Pilot training. Piloting course manuals.

RESUMO

*O surgimento da aviação no Brasil remonta ao início do século XX quando foi fundado o primeiro aeroclube no Brasil: o Aero Club Brasileiro em 1911. A partir do sucesso dos primeiros voos, outras pessoas começaram a se interessar por aprender a técnica de pilotagem. Surge, então, a necessidade de prover formação adequada a estes novos aviadores. Contudo, a sistematização da instrução aérea no Brasil ocorre somente na década de 40, com a Campanha Nacional de Aviação e a criação do Ministério da Aeronáutica. Este artigo se propõe a apresentar uma reflexão sobre o papel do Ministério da Aeronáutica na estruturação de uma política pública de formação de pilotos e conhecer um pouco do *modus operandi* e da mentalidade aeronáutica por trás dos primeiros manuais de curso de pilotagem publicados no Brasil.*

Palavras-chave: Ministério da Aeronáutica. Política Pública. Formação de pilotos. Manuais de curso de pilotagem.

I. Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC). Rio de Janeiro/RJ - Brasil. Doctora en Educación por la Universidad del Estado de Rio de Janeiro (UERJ). Email: rejane_fontes@yahoo.com.br

Recibido: 07/07/20

Aceptado: 19/10/20

Las siglas y abreviaturas contenidas en el artículo corresponden a las del texto original en lengua portuguesa.

1 INTRODUCCIÓN

Este artículo forma parte de mi investigación posdoctoral, desarrollada en la Pontificia Universidad Católica de Rio Grande do Sul. El estudio original trata de la historia del Aeroclub de Brasil y su importancia para la formación de pilotos en Brasil. En su análisis se destacan las diferentes fases por las que pasó el Aeroclub de Brasil en un siglo de existencia y cómo fue moldeando, junto con el Ministerio de Aeronáutica, la instrucción de los pilotos brasileños al mismo tiempo que construía una cultura aeronáutica en Brasil. El trabajo se basa esencialmente en fuentes documentales, investigadas en los archivos del Museo del Aeroclub de Brasil, en el acervo de la Biblioteca José Garcia de Souza del Museo Aeroespacial, en los fondos históricos digitalizados puestos a disposición por la Biblioteca Nacional (Hemeroteca Digital Brasileira) además de la adquisición de los primeros manuales de vuelo producidos en Brasil. De este modo, abordamos la historia de la formación de pilotos en Brasil bajo el mando del Ministerio de Aeronáutica.

La aviación llegó a Brasil como un servicio de formación de pilotos, sin mano de obra calificada y sin producción técnico-científica, ya que el país carecía de una industria de base necesaria para el desarrollo tecnológico en diversos sectores de la economía, todavía esencialmente agraria. Incluso la fabricación de hélices fue “un desafío para la incipiente industria aeronáutica brasileña, que se vio obligada a importarlas [...] en la época en que las dificultades de importación eran totales, a causa de la guerra en Europa”(INCAER,1988, p. 500).

Fue a partir de los años 30 cuando hubo una preocupación gubernamental por estructurar el poder aéreo del país. Hasta entonces, correspondía al Ministerio de Transportes y Obras Públicas ocuparse de los asuntos relacionados con la aviación. En 1931, cuando ya existían cursos de pilotaje en aeroclubes en Brasil y la aviación comercial ya era una realidad, se creó mediante el Decreto n° 19.902, de 22 de abril de 1931, firmado por el entonces presidente de la República Getúlio Vargas (1930-1945), el Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), subordinado al Ministerio de Transportes y Obras Públicas, que pasó a controlar y regular las actividades de la aviación civil en Brasil.

Así, se vació la función normativa del Aero Club Brasileño, actual Aeroclub de Brasil, como institución de interés público¹ afiliada a la FAI (*Fédération Aéronautique Internationale*) y que, desde 1918, era responsable de expedir los brevets de los pilotos brasileños, cumpliendo un importante rol gubernamental. Como representante de la FAI, el Aero Club Brasileño ejerció la función oficial de examinar a los pilotos capacitados en Brasil, otorgándoles las respectivas licencias.

Con la creación del DAC, en 1931, las funciones que antes desempeñaba el Aeroclub de Brasil pasaron a ser planificadas, gestionadas y controladas por el nuevo órgano que pasó a realizar las pruebas de aptitud de vuelo y a expedir las licencias de piloto en el país.

En aquella época, ya existía un fuerte movimiento entre los pilotos militares para la creación de un ministerio que uniera la aviación militar, naval y civil. En un artículo publicado en “O Jornal”, número 3026, del 7 de octubre de 1928, uno de los mayores entusiastas de la causa, el entonces Mayor Lysias Rodrigues, en su artículo titulado Uma necessidade urgente: o Ministério do Ar, afirmaba que “la creación del Ministerio del Aire (...) podría darnos la posición largamente perdida de primera potencia aeronáutica de América del Sur” (RODRIGUES, 1928, p. 4).

Con el estallido de la Segunda Guerra Mundial en 1939 y la demostración de fuerza, el desarrollo de las

Figura 1 - Creación del Departamento de Aeronáutica Civil.



Fuente: (BRASIL, 1931).

¹ El gobierno Vargas, através del Decreto-ley brasileño N.º1.683, del 14/10/1939, que dispone respecto a la organización de los aeroclubes, reconoció a estas instituciones como de Utilidad Pública. El decreto fue revocado el 27/02/1967 por la Deliberación 205.

operaciones aéreas en Europa, la necesidad de crear un ministerio que reuniera la actividad aérea en Brasil se ampliaría. Para analizar mejor el tema, Vargas reunió toda la documentación enviada por civiles y militares a su gabinete y se la entregó al entonces capitán Nero Moura, hombre de su máxima confianza, para que, tomando la opinión de otros colegas aviadores, le presentara un juicio. A finales de 1940, el presidente se decidió por la implantación de un nuevo ministerio (INCAER, 1991; PIMENTA, 2008).

El Ministerio de Aeronáutica fue creado el 20 de enero de 1941, mediante el Decreto n° 2961, reuniendo los servicios de aviación militar, naval y civil del Ministerio de Transportes y Obras Públicas. Esta fue una innovación que reunió a todos los sectores de la aviación bajo el mando de un solo ministerio y permitió la creación de la Fuerza Aérea Brasileña (FAB). En septiembre de 1969, el DAC pasó a llamarse Departamento de Aviación Civil (DAC), permaneciendo activo hasta marzo de 2006, cuando sus atribuciones fueron absorbidas por la entonces recién creada Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC). (INCAER, 1991).

La aparición del Ministerio de Aeronáutica en 1941 representa la integración de las fuerzas de aviación nacionales, tanto civiles como militares, con la unión de la Escuela de Aviación Naval (1916), la Escuela de Aviación Militar del Ejército (1919) y del DAC (1931) (Art. 4 del Decreto n° 2.961/1941). Mientras que la primera progresó en la instrucción de vuelo bajo el asesoramiento técnico norteamericano, la segunda se desarrolló bajo la dirección técnica francesa. Partiendo de este supuesto, los manuales de instrucción de vuelo ya existían en las escuelas militares de formación de pilotos antes de 1941. Sin embargo, el reto del Ministerio era integrar las fuerzas nacionales para el entrenamiento de combate en apoyo de los Aliados durante la Segunda Guerra Mundial, y para ello, Brasil recibió total apoyo financiero, tecnológico y de entrenamiento norteamericano.

Ese mismo año se creó la Escuela de Aeronáutica, con sede en Campo dos Afonsos, centralizando toda la formación de los oficiales aviadores de la FAB. En 1960, la Escuela de Aeronáutica se trasladó a Pirassununga, en São Paulo. El 10 de julio de 1969, la Escuela de Aeronáutica pasó a llamarse Academia de la Fuerza Aérea (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975).

En 1941, con la creación del Ministerio de Aeronáutica, el DAC, responsable por los procesos de certificación de pilotos, también empezó a legislar sobre

el tema, aunque que, de manera bastante tímida, para regular y normalizar la enseñanza de la aviación civil en el país. Según el Art. 26 del Decreto Ley N.º 2.961/41, que origina el Ministerio de Aeronáutica:

Todos los clubes aeronáuticos están sometidos a la coordinación, inspección y orientación del ministro de Aeronáutica, y el funcionamiento y las instalaciones de las entidades, empresas o sociedades destinadas al estudio y aprendizaje de la aeronáutica o a la explotación comercial del transporte aéreo dependen de su autorización previa. (BRASIL, 1941).

La estructura del nuevo Ministerio se conformaba la Dirección General (DGAC); tres subdepartamentos: Planificación (SPL), Operaciones (SOP) y Técnico (STE); el Instituto de Aviación Civil (IAC); la Comisión de Estudios Relativos a la Navegación Aérea Internacional (CERNAI) y los siete Servicios Regionales de Aviación Civil (SERAC) distribuidos en: Belém, Recife, Río de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, Brasilia y Manaus, que ahora conforman los doce NURAC (Núcleos Regionales de Aviación Civil) que operan en las principales ciudades del país.

Para dirigir el nuevo Ministerio formado por hombres del ejército y de la Marina, Vargas nombró a un civil, el político de Rio Grande do Sul Joaquim Pedro Salgado Filho², licenciado en Derecho, activo en la Revolución de 1930, ministro del Trabajo en 1932, ministro del Superior Tribunal Militar en 1938. Según Lavanère-Wanderley es posible comprender las razones que llevaron Vargas a elegir un civil como primer ministro de Aeronáutica.

El primer ministro tuvo la difícil tarea de fusionar el Ejército y la Marina en una sola fuerza, evitando los celos y los intentos de uno u otro grupo. Salgado Filho fue elemento equidistante entre la extinta Aviación Militar y la Aviación Naval, resolviendo y conciliando los complejos de la creación de las nuevas Fuerzas Armadas (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 217).

En una entrevista concedida a la prensa el 21 de enero de 1941, Salgado Filho declaró que:

Una de mis principales preocupaciones será, sin duda, dotar a Brasil del número de pilotos más grande. Creando escuelas de pilotaje en todos los estados y municipalidades, con una enseñanza racionalizada en cursos que se ajusten a todas las becas, podremos, en poco tiempo, tener miles de jóvenes aviadores. (NOBRE, 1941, p. 101).

La creación del Ministerio de Aeronáutica y la posterior institucionalización de las políticas para los cursos de formación de pilotos civiles forma parte de una política pública del Estado Brasileño en colaboración

² Salgado Filho dejó el Ministerio el 29 de octubre de 1945, cuando Vargas fue depuesto. Fue elegido Senador en 1947 por el PTB (Partido del Trabajo de Brasil) y falleció a los 62 años, el 30/07/1950, en un accidente aéreo durante la campaña electoral, cuando iba al aire para encontrarse con Vargas.

con los actores sociales representados, por un lado, por la sociedad civil y las organizaciones sin ánimo de lucro (aeroclubes) y, por otro, por el naciente mercado aeronáutico. (MARQUES; FARIA, 2013).

Vargas buscó alinear su pauta política con los temas actuales de debate, como la industrialización que motivó la entrada de Brasil en la Segunda Guerra Mundial, de la que cosechó frutos posteriores con el apoyo de Estados Unidos en el desarrollo de la aviación nacional (AGUIAR, 2019; LASSANCE, 2020).

Es importante destacar que la política del gobierno de Vargas estuvo intensamente enfocada en el proyecto de integración nacional promovido por la aviación comercial. “En aquella época se crearon subsidios por kilómetro volado y se concedieron exenciones fiscales para la adquisición de material aeronáutico por parte de las empresas aéreas” (FAY, 2002, p. 130). Además, la evolución tecnológica de la industria aeronáutica convirtió a la aviación en un sector estratégico para la defensa nacional y el proceso de industrialización del país, especialmente debido a la ausencia de infraestructuras de transporte, comunicación y energía en la época.

La aviación nacional se convirtió, así, en un instrumento de propaganda del gobierno Vargas fuertemente publicitado por los medios de comunicación de la época (PIMENTA, 2008).

2 EL MINISTERIO DE LA AERONÁUTICA Y LA CAMPAÑA NACIONAL DE AVIACIÓN

En Brasil, la década de 1940 resultó muy fértil para la aviación. El gobierno de Getúlio Vargas (1930-1945) dio un nuevo impulso a la aviación concediendo beneficios y realizando la Campaña Nacional de Aviación (CNA). (FERREIRA, 2012).

Durante su gobierno y a medida que se acercaba la Segunda Guerra Mundial, la política aeronáutica ejecutada acentuó sus contornos nacionalistas. Tuvo sus puntos máximos de presión vinculados a algunos momentos críticos del escenario internacional: la entrada de Estados Unidos en la guerra, en diciembre de 1941, la ruptura brasileña de relaciones con el Eje (enero de 1942), la declaración de guerra de Brasil a Alemania y Italia (agosto de 1942), la creación de la Fuerza Expedicionaria Brasileña (1943-1944) y la presión para el cierre de empresas aéreas ligadas al Eje (SILVA, 2012).

Como recuerda Fraga (2014, p. 5), “el avión, más que nunca, tenía la función fundamental de garantizar la soberanía de Brasil frente a los ataques de los países del Eje, especialmente de Alemania, que una y otra vez incursionaba sobre la costa sudamericana”.

Otra preocupación del gobierno era la formación de los pilotos brasileños. En 1938³ la legislación que recomendaba que las aeronaves en Brasil fueran operadas por tripulantes nativos o naturalizados brasileños ya reflejaba la escasez de pilotos en el país.

La falta de pilotos en Brasil durante la Segunda Guerra Mundial llevó al gobierno de Getúlio Vargas a realizar la *Campaña Nacional de Aviación* o CNA. Data de la Semana del Ala, en 1935, el surgimiento y consolidación de la idea del entonces futuro ministro de Aeronáutica Salgado Filho de crear la CNA, en 1941, contando con el apoyo fundamental del periodista Assis Chateaubriand, propietario de la cadena de periódicos *Diários Associados* y del propio presidente Getúlio Vargas. Getúlio también se hizo conocido por ser uno de los presidentes que más utilizó el avión como medio de transporte en su gobierno (SOUZA, 1944).

Assis Chateaubriand inició esta campaña utilizando sus periódicos para pedir donaciones y también para dar a conocer los aeroclubes que las habían recibido. Utilizó el siguiente método: donaciones seguidas de “bautizos” e inauguraciones. Primero recaudaba fondos, luego compraba el avión y lo bautizaba con el nombre del padrino o de una personalidad que quería destacar. Casi todos los días había artículos de prensa sobre la campaña.

También conocida como *Campaña para Dar Asas a Juventude Brasileira o Dêem Asas ao Brasil*, la CNA contribuyó de forma decisiva a aumentar el número de aeroclubes de menos de cuarenta, en la década de 1930, a cerca de cuatrocientos de estas instituciones repartidas por todo el país.

Hay que destacar, sin embargo, que este estímulo a la consolidación de una “mentalidad aeronáutica”⁴ entre la juventud brasileña tenía una preocupación real con la guerra y, por lo tanto, era necesario crear un ejército aeronáutico de reserva, convocando a la juventud de la sociedad a participar en campañas a favor de la aviación y que pudieran incorporarse a la aviación militar, si fuera necesario. Para facilitar la formación de esta reserva aeronáutica, el gobierno se encargó del

³ Previamente, el 21 de octubre de 1931, el Dr. César Grillo, Director del DAC, mediante una Ordenanza, fijó un plazo de dos años para la nacionalización de las tripulaciones. En 1936 mediante la Ordenanza nº 828 de 8/12/1936 y nº 520 de 29/10/1938 recomendó que el 100% de la tripulación fuera brasileña.

⁴ La expresión “mentalidad aeronáutica” fue utilizada por el periódico A Noite en el artículo “*Dêem Asas ao Brasil: mais aviões na construção nacional*”, que narra los festejos conmemorativos de la Semana del Ala con la aparición de nuevos prototipos nacionales. (NOITE, 1940, p. 7) la tripulación era brasileña.

pago de las horas de vuelo en los aeroclubes y escuelas de vuelo.

Con el apoyo visible del gobierno de Vargas, durante el Estado Novo (1937-1945), se crearon varios aeroclubes y la formación de pilotos superó las expectativas.

Durante la CNA que terminó a principios de los años 50, se donaron más de mil aviones en todo Brasil, además de algunos donados a aeroclubes de otros países sudamericanos. Brasil contaba con más de tres mil pilotos civiles y militares formados por los aeroclubes. Las cifras de la campaña son impresionantes. Según Morais(1994, p. 475, apud. FERREIRA, 2012), en 1944, se donaron alrededor de 600 aviones y, en 1946, la CNA alcanzó la marca de 800 aviones donados.

En un solo día, en 20 de octubre de 1951, en Manguinhos, se entregaron un total de 80 aviones a los aeroclubes. En la misma ocasión, al final de la ceremonia, la Campaña Nacional de Aviación entregó al presidente de la República un cheque de un millón de cruzeiros, para la adquisición de 41 nuevas aeronaves (en el total, recaudarían 2,5 millones de dólares)(CRUZEIRO, 1971, p. 80).

Si, por un lado, la CNA incentivó la formación de pilotos en Brasil y el fortalecimiento de los aeroclubes, también generó un momento propicio para el desarrollo de la industria aeronáutica en el país, posibilitando la compra por parte del gobierno de aviones ligeros para entrenamiento primario fabricados por la Compañía Nacional de Navegación Aérea (CNNA) y por la Compañía Aeronáutica de São Paulo, incentivando la industria nacional. Sin embargo, con el fin de la guerra, la industria norteamericana, que había vivido un proceso de crecimiento acelerado y contaba con grandes cantidades de aviones y materiales aeronáuticos, pasó a donar o vender sus aviones a precios simbólicos, lo que impidió el crecimiento de la naciente industria brasileña, llevando a Brasil a reiniciar la importación de aviones civiles, de mayor tamaño, y a depender de la importación de insumos de Estados Unidos (MARQUES, 1948; FAY, 2002; FORJAZ, 2005; PIMENTA, 2008; RIBEIRO, 2008; SALES, 2012; GODOY; CALAZA, 2013; TEIXEIRA, 2013).

3 EL INICIO DE LA NORMALIZACIÓN DE LA FORMACIÓN DE PILOTOS EN BRASIL

La década de 1940 fue emblemática para el desarrollo de la aviación en Brasil y en todo el mundo, impulsada en gran medida por la necesidad de poderío militar impuesta por la Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

La construcción de la base aérea de Parnamirim, en Natal, en 1942, fue considerada la más estratégica para

la defensa del continente americano ante la ofensiva militar de los países del Eje. El equipo local incluía la más moderna tecnología de guerra, quedando la base aérea de Natal a oeste y la de *Parnamirim Field*, como era conocida la base norteamericana más grande fuera de los Estados Unidos, al este. Los registros muestran que esta fue la base aérea más concurrida del planeta, operando las 24 horas del día, con aterrizajes y despegues en cortos periodos de tiempo (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975) .

La alianza con los Estados Unidos, que vio en el territorio brasileño un punto geográfico estratégico para la defensa del continente americano y para establecer sus bases durante la guerra, también le dio frutos a Brasil. En 1943, se estableció en la Base Aérea de Natal una unidad de entrenamiento denominada USBATU (*United States – Brazil Air Training Unit*), con el objetivo de proporcionar instrucción aérea y terrestre a los oficiales de la FAB.

Al final de la guerra, el mando de las bases norteamericanas fue transferido a la autoridad aérea brasileña. Brasil incorporó una red de modernos aeropuertos construidos por la Panair de Brasil S/A para su uso como base aérea militar norteamericana durante la guerra; implantó la tan soñada industria siderúrgica; entrenó a su contingente militar en situaciones reales de guerra mediante el contacto con materiales y equipos de última generación y recibió financiación para la adquisición de armas, vehículos y municiones de origen norteamericano (INCAER, 1991; SILVA, 2012).

Aunque la alianza entre Brasil y Estados Unidos haya encontrado cierta resistencia entre los militares que observaban la desigual relación entre el armamento y los suministros utilizados por las fuerzas estadounidenses y los disponibles para las tropas brasileñas, “las autoridades militares brasileñas, necesitadas del par extranjero para modernizar sus fuerzas, competir con su rival histórico del Prata y, sobre todo, luchar en una guerra moderna de forma mínimamente eficiente” (OLIVEIRA, 2015, p. 13), no podían prescindir de la ayuda de los Estados Unidos en aquel momento.

Fue en esta década, marcada por el fuerte desarrollo de la aeronáutica civil y militar, ahora bajo el mando del Ministerio de Aeronáutica, cuando se publicaron los primeros manuales de cursos de pilotos de nuestra historia: Manual de Pilotaje (1940); Maniobras Elementales de Vuelo (1946) y Manual para la Formación del Piloto Civil (1947), abriendo nuevas vías de investigación, cuyo rastro nos llevaría a lo que sería el primer manual de conocimientos teóricos y prácticos de pilotaje publicado en Brasil, titulado Elementos de la Aviación (LEITE, 1940).

Figura 2 - Instructor americano enseñando la mecánica de los motores de un PV-1 Ventura, durante un curso de la USBATU (*United States Brazil Training Unit*) – Natal (1943).



Fonte: (MEDEIROS, 2014).

3.1 Elementos de la Aviación (1940)

El indicio de que este fue el primer manual de pilotaje publicado en Brasil pronto se convierte en evidencia en el prefacio de la obra, escrito por el coronel Antonio Guedes Muniz, el 19 de mayo de 1939, donde se lee: “no conocemos ningún libro escrito en la lengua de Brasil sobre ‘ELEMENTOS DE AVIACIÓN’, lo que, por sí mismo, haría esta obra digna de las mayores alabanzas” (LEITE, 1940, s./p.).

Con 219 páginas y 249 imágenes, entre dibujos y fotografías, casi todas realizadas por el autor, el libro forma parte del volumen XV de la Biblioteca de Divulgación Aeronáutica del Aeroclub de Brasil. El objetivo del libro, que presenta de forma muy embrionaria los conocimientos básicos de la técnica de pilotaje, es ser una obra introductoria destinada al principiante, al no experto o al simple curioso que quiera conocer la aviación. Escrito en portugués, el autor, que es aviador civil, trata de superar las dificultades de acceso a libros y artículos extranjeros. Con un lenguaje fluido, el libro se revela a través de un diálogo informativo con el lector.

El libro también presenta fatos curiosos que marcaron una época en función de escasos y rudimentarios recursos

de la navegación aérea, veamos: “Las localidades que están en la ruta común de los aviones tienen sus nombres pintados en los tejados de las estaciones de ferrocarril u otros edificios principales” (LEITE, 1940, p. 14). Y también: “Los agricultores, para orientarse, conocen algunas reglas prácticas de previsión meteorológica que suelen dar buenos resultados” (LEITE, 1940, p. 160), alabando el empirismo del sentido común. O incluso señala la modernidad de la aviación que entusiasma a los pilotos de la época: “Los aviones comerciales de hoy en día alcanzan, en viajes que pueden realizarse con cualquier tiempo, en cualquier estación del año, velocidades de unos 400 kilómetros por hora, con una seguridad relativa como en todos los medios de transporte (...)” (LEITE, 1940, p. 11-12). Hay que tener en cuenta que la seguridad de los vuelos todavía no era una preocupación central de la actividad aérea en Brasil, todavía bastante practicada por los aficionados y amantes de la aviación.

El manual también analiza la instrucción de vuelo y establece como práctica recurrente que el alumno realice su primer vuelo en solitario solamente “después de un período de entrenamiento que no debe ser inferior a 10 horas, totalizado en lecciones de 15 a 20 minutos y cuando el alumno haya realizado ya una buena serie de vuelos sin necesidad de la intervención del instructor” (LEITE, 1940, p. 134). También informa de que el método de instrucción de vuelo adoptado universalmente fue el de doble mando, en el que el instructor debía intentar, desde los primeros vuelos, inspirar la confianza del alumno. Los cursos tenían una media de 12 a 15 horas de vuelo.

Es, por lo tanto, un documento que merece ser destacado más por su valor histórico, por registrar la cultura y el pensamiento aeronáutico brasileño en el inicio de la década de 40, cuando la aviación mundial aún no estaba regida por una legislación internacional, que, por su importancia técnica, una vez que no requiere de conocimientos teóricos más especializados, pero que “ciertamente servirá de feliz fundamento para futuros estudios mucho más complejos” (Coronel Antonio Muniz, prefacio, apud. LEITE, 1940, s./p.).

3.2 Manual de Pilotaje(1940)

OEl Manual de Pilotaje publicado también en 1940 tiene dos volúmenes con contenidos muy completos y ricamente ilustrados y puede considerarse el primer manual de instrucción de vuelo militar oficial publicado en Brasil. No se ha encontrado información sobre si se trataba de una traducción autorizada o en qué documentos se basaba la obra. El volumen 1, con una tirada de 3.000 ejemplares, tiene 156 páginas y presenta los siguientes temas:

maniobras elementares, maniobras de treinamento, maniobras acrobáticas, voo sem visibilidade, voo de crucero, voo em grupo y voo nocturno.

Se puede ver que es posible identificar en este documento las primeras indicaciones del curso de voo por instrumentos llamado “voo sem visibilidade”, así como hay una instrucción para el voo en formación (voo en grupo).

El volumen 2 de la obra tiene 38 páginas y trata específicamente de la instrucción de voo. Este documento contiene la semilla de la filosofía a desarrollarse en el manual del curso de instructor de voo, incluyendo las cualidades morales y reacciones mentales a evaluar en el alumno durante la instrucción, en donde se pueden identificar las maniobras de voo a realizar y la carga horaria necesaria para cada etapa, que va desde la instrucción en tierra hasta el entrenamiento avanzado, totalizando 220 horas.

3.3 Maniobras Elementares de Voo(1946)

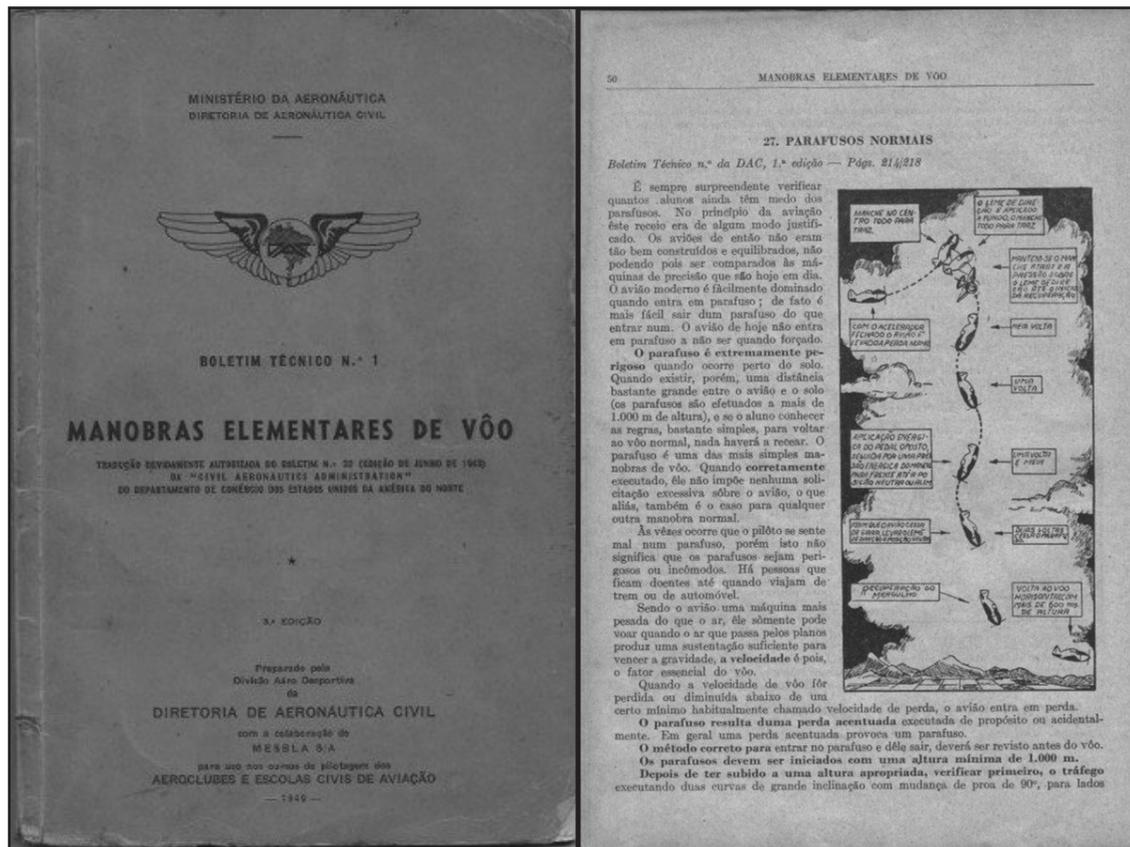
El manual titulado Maniobras Elementares de Voo (BRASIL,1946), publicado por medio del El Boletín

Técnico nº 1 es una traducción autorizada del Boletín nº 32, de junio de 1943, de la *Civil Aeronautics Administration de los Estados Unidos*, predecesora de la FAA (*Federal Aviation Administration*), publicado por el Directorio de Aeronáutica Civil para su uso en los cursos de formación de pilotos en aeroclubes y escuelas de aviación civil. Esta edición tiene 75 páginas ilustradas que presentan maniobras elementares para la formación del piloto. Su objetivo es estandarizar las normas y métodos utilizados en la instrucción de pilotos e instructores.

En el prefacio de la segunda edición se informa que el manual es sólo un complemento, recomendándose la lectura del Boletín Técnico N.º 2 “Manual del Instructor de Voo” y del Boletín Técnico N.º 4 “Manual del Piloto Civil”.

El manual se convierte en una conversación con el alumno y presenta explicaciones didácticas desde la familiarización con la aeronave hasta su aterrizaje, pasando por los cuidados que deben observarse durante el despegue, el ascenso, el planeo, los giros, las pérdidas, el voo en rectángulo y la aproximación al aterrizaje.

Figura 3 - Maniobras Elementares de Voo – Río de Janeiro(1946).



Fonte: (O AUTOR, 2016).

El manual también presenta algunos ejercicios de vuelo con el propósito de ayudar a aumentar la habilidad del estudiante. Entre las maniobras indicadas para la instrucción de vuelo descritas en el manual Maniobras Elementales de Vuelo están: curvas en “S” sobre carretera, aproximación vertical de 180°, aproximación vertical de 360°, series de ochos, aterrizajes forzados, tornillos, despegues con viento cruzado, giros con viento cruzado alto, aterrizajes con viento cruzado, giros con viento cruzado alto de 720°, espirales, aterrizaje en pista con motor, deslizamiento lateral y reconocimiento del terreno para el aterrizaje.

El texto presenta una comparación respecto a la seguridad de los primeros aviones de la aviación con los utilizados en la instrucción de ahora y declara:

Siempre es sorprendente ver cómo muchos estudiantes siguen teniendo miedo a los tornillos. En los primeros tiempos de la aviación este temor estaba en cierto modo justificado. Los aviones de entonces no estaban tan bien contruidos y equilibrados y, por lo tanto, no podían compararse con las máquinas de precisión de hoy en día. El avión moderno se ve fácilmente dominado cuando entra en un tornillo; de hecho, es más fácil salir de un tornillo que entrar en él. El avión de hoy no se atornilla a menos que se le obligue a hacerlo. (BRASIL, 1946, p. 50).

Se recomendaba realizar las maniobras de tornillo de instrucción de vuelo a más de 1000 metros de altura, para no poner en riesgo la vida del alumno y del instructor. Por último, el documento presenta las directrices para el momento del examen de aptitud que denomina “prueba de vuelo”.

3.4 Manual de Formación del Piloto Civil (1947)

El documento titulado Manual de Formación del Piloto (BRASIL, 1947), publicado mediante el Boletín Técnico nº 4, es una traducción autorizada del Boletín nº 23, de septiembre de 1941, de la *Civil Aeronautics Administration* de los Estados Unidos, predecesora de la FAA. Esta edición tiene 354 páginas ilustradas que presentan las maniobras para el Curso Elemental y el Curso Secundario del Programa de Formación de Pilotos Civiles. Se puede decir que este es el primer manual oficial publicado por el entonces Directorio de Aeronáutica Civil para su uso en los cursos de pilotaje de aeroclubes y escuelas de aviación civil en Brasil.

El Manual está dividido en cinco partes: a) Operación de la aeronave; b) Curso de vuelo elemental; c) Curso de vuelo secundario; d) Vuelo de Hidroplano y e)

Figura 4 - Manual de Formación del Piloto Civil – São Paulo(1947).



Fonte: (O AUTOR, 2016).

Información general. Su objetivo es complementar las explicaciones del instructor y ayudar al alumno a recordar los conocimientos adquiridos previamente.

El documento, dirigido a estudiantes e instructores de vuelo, presenta de forma didáctica, totalmente detallada e ilustrada, toda la serie de maniobras que constituyen los cursos de pilotaje elemental y secundario.

La metodología de instrucción se basa en considerar la maniobra como un problema que hay que resolver. Al final de la maniobra, el alumno también es evaluado con preguntas que permiten comprobar que ha entendido bien la maniobra. Los tornillos son algunas maniobras a ejecutar todavía en el nivel elemental de instrucción. Y el vuelo en solitario se reafirma con un mínimo de 8 horas de formación de doble mando en maniobras básicas.

El curso de pilotaje elemental constituye un requisito previo para el Curso de Vuelo Secundario. De ello se deduce que el primero es el actual curso de formación de piloto privado (PP) y el segundo es el precursor del curso de formación de piloto comercial (PC) en Brasil. En términos generales, el Curso de Vuelo Secundario sigue las mismas maniobras desarrolladas en el Curso de Pilotaje Elemental, en el que la interpretación avanzada de las maniobras y su aplicación a aeronaves más pesadas y potentes se complementará con la instrucción de maniobras acrobáticas. En este sentido, se dio un fuerte énfasis a las maniobras más avanzadas, de tipo acrobático, entre las que destacan: *chandele*, *wingover*, hoja seca, tornillos de precisión, *looping*, *tonneau*, el ocho cubano, *retournement* e *immelman*.

El Manual de Formación de Pilotos Civiles aporta algunos consejos morales a los jóvenes pilotos, a partir de experiencias vividas en el día a día de la instrucción en las aerolíneas, como se ve en el fragmento siguiente:

Una vez obtenido el certificado de piloto y habiendo sido autorizado a salir del campo, el joven piloto se ve a menudo tentado, cuando está fuera de la vista de su aeropuerto, a hacer cosas que nunca se le ocurrirían mientras está bajo observación. Tiene una inclinación natural a "lucirse", a meterse en la casa de su pequeña y a hacer otras cosas que transgreden el Reglamento de Circulación Aérea y que, además, son en general muy peligrosas" (BRASIL, 1947, p. 264).

Parece que las directrices, aunque ya no estén registradas en los Manuales de Cursos de la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC, 2020), siguen siendo bastante actuales, como lo demuestra el testimonio del entonces coordinador de cursos del Aeroclub do Brasil:

Comte.: Él está dando una instrucción. No va a tomar el avión para dar la vuelta. Al igual que hay instructores en otras escuelas que ven una embarcación ahí abajo y vuelan bajo sobre ella. O hay una casa por allí, "ah, esa es la casa de mi novia", así que... ¿me entiendes? Tiene que estar centrado y saber que está dando una instrucción, que está prestando un servicio a una persona que está pagando por ello. Tiene que seguir lo que exige el manual del curso, el reglamento de nuestro curso lo exige. (Entrevista del 11.07.2015).

El análisis señaló que, aunque la preocupación por la seguridad del vuelo estaba presente de forma transversal en los primeros manuales, esta idea era aún incipiente, teniendo en cuenta las maniobras previstas en forma de tornillo y espirales propias de los vuelos acrobáticos como parte de la instrucción de vuelo.

4 CONSIDERACIONES FINALES

La década de 1940 fue la época dorada de los aeroclubes y de la promoción de la aviación brasileña, gracias a la Campaña Nacional de Aviación (CNA). Con el apoyo visible del gobierno de Vargas durante el Estado Novo (1937-1945), que promulgó varios decretos ley⁵ destinados a conceder subsidios a aeroclubes, clubes de planeadores y escuelas de aviación civil, se crearon varios aeroclubes y la formación de pilotos superó las expectativas.

La campaña "Dale alas a Brasil" fomentó las donaciones de la sociedad civil para comprar aviones y material aeronáutico para los aeroclubes, ayudando a construir una mentalidad aeronáutica en el país.

Repasando la historia de la aviación en Brasil, se observa que la institucionalización de la formación de pilotos como política pública se originó con la creación del Ministerio de Aeronáutica (1941), que permitió la estructuración de la formación de pilotos en el país, con la publicación de los primeros manuales de pilotaje, que sentaron definitivamente las bases de los actuales manuales de cursos de vuelo en Brasil.

Este ciclo virtuoso de políticas públicas durante el Estado Novo impulsó importantes avances sectoriales en la economía brasileña, fuertemente marcados por el carácter desarrollista y por las relaciones económicas con Estados Unidos que financiaron la lealtad de Brasil. A pesar de ser tomada como un instrumento de propaganda del gobierno de Vargas, la promoción de la aviación dejó marcas indelebles en el desarrollo del pensamiento y la formación aeronáutica brasileña.

⁵ Decreto-ley nº 678 de 12 de septiembre de 1938 (aprueba el reglamento para la concesión de subvenciones a los aeroclubes, clubes de planeadores y escuelas de aviación civil); Decreto-ley nº 1.320 de 5 de junio de 1939 (dispone sobre la aplicación del crédito destinado a subvencionar los aeroclubes y escuelas de aviación civil) y Decreto nº 11.278 de 8 de enero de 1943 (aprueba el reglamento para la concesión de subvenciones a los aeroclubes y escuelas de aviación civil).

REFERENCIAS

- AGUIAR, J. H. C. M. **Políticas Públicas do Brasil na Era Vargas (1930-1945)**. Curitiba: Appris, 2019.
- ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. Portaria nº 1.529/SPO, de 12 de junho de 2020, aprova a IS Nº 141-007 Revisão A. Programas de Instrução e Manual de Instruções e Procedimentos. **Diário Oficial da União**. Segunda-feira, 15 de junho de 2020, Seção 1, página 128. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is/is-141-007/@@display-file/arquivo_norma/IS141-007A.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2021.
- BRASIL. Decreto Nº 19.902, de 22 de abril de 1931. Dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil. **Diário Oficial**. Anno LXX, nº 119, Sexta-feira, 22 de maio de 1931.
- _____. Ministério da Guerra. Escola de Aeronáutica Militar. **Manual de Pilotagem**. Rio de Janeiro: Imprensa Técnica do S.T. Ae., 1940. 2 v.
- _____. Decreto-Lei Nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941. Cria o Ministério da Aeronáutica. **Diário Oficial**. Anno LXXX, Seção 1, Segunda-feira, 20 de janeiro de 1941. p. 1.022.
- _____. Ministério da Aeronáutica. DAC. **Boletim Técnico nº 1 – Manobras elementares de Voo**. Rio de Janeiro: Ministério da Aeronáutica, 1946.
- _____. Ministério da Aeronáutica. DAC. **Boletim Técnico nº 4 – Manual de Treinamento do Piloto Civil**. São Paulo: Editora Renascença S.A., 1947.
- CRUZEIRO, O. **Aeroclubes: a máquina do tempo**. Rio de Janeiro, Edição nº 9, p. 80-81, 3 mar. 1971. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=003581&PagFis=179123&Pesq=aeroclube%20do%20brasil>>. Acesso em: 06 jul. 2020.
- FAY, C. M. Crises na aviação brasileira: a ordem internacional e as questões internas. **Inc. Econ. FEE**, Porto Alegre, v. 30, n. 1, p. 124-136, jun. 2002.
- FERREIRA, R. F. dos S. Uma história da campanha nacional da aviação (1940-1949): o Brasil em busca do seu 'Brevê'. **Revista Cantareira**, Niterói, n. 17, p. 75-86, jul./dez. 2012. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/cantareira/v3/?p=64>>. Acesso em: 07 jul. 2019.
- FORJAZ, M. C. S. As origens da Embraer. **Tempo Soc.**, São Paulo, v. 17, n. 1, p. 281-298, jun. 2005.
- FRAGA, A. B. Inventando a Força Aérea Brasileira: a criação de Santos Dumont como herói para compor uma identidade militar em construção no governo Vargas. In: XVI ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA DA ANPUH-RIO: saberes e práticas científicas, 2014, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPUH-RIO, 28-1, jul./ago. 2014. p. 1-13.
- GODOY, T. R. P. de; CALAZA, C. P. A formação da "pródiga filha alada" de Getúlio Vargas e suas primeiras façanhas em um conflito mundial (1941-1945). **Rev. UNIFA**, Rio de Janeiro, v. 26, n. 33, p. 46-58, dez. 2013.
- ICAO - International Civil Aviation Organization. **Convenção sobre a Aviação Civil Internacional**. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/decretos/convencaoChicago.pdf>>. Acesso em: 13dez. 2019.
- INCAER. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. **História Geral da Aeronáutica Brasileira – dos primórdios até 1920 – v.1**. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.
- _____. **História Geral da Aeronáutica Brasileira – da criação do Ministério da Aeronáutica até o final da Segunda Guerra Mundial – v.3**. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Villa Rica, 1991.
- LASSANCE, A. Revolução nas políticas públicas: a institucionalização das mudanças na economia, de 1930 a 1945. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol 33, nº 71, p.511-538, Setembro-Dezembro 2020. Disponível em: DOI: <<http://dx.doi.org/10.1590/S2178-14942020000300005>> Acesso em: 19 jun. 2021.
- LAVENÈRE-WANDERLEY, N. F. **História da Força Aérea Brasileira**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda., 1975.
- LEITE, A. P. **Elementos de aviação**. Rio de Janeiro: Biblioteca de Divulgação Aeronáutica, 1940.
- MARQUES, E.; FARIA, C. A. P. de (Org.). **A política pública como campo multidisciplinar**. São Paulo-Rio de Janeiro: Editora da Unesp-Editora Fiocruz, 2013.
- MARQUES, L. F. **Problemas da administração da construção aeronáutica no Brasil**. Rio de Janeiro: Gráfica Milone, 1948.
- MEDEIROS, R. História da aviação no Rio Grande do Norte, história do Rio Grande do Norte, Segunda Guerra Mundial. **Tok de Historia**, 31 maio 2014. Disponível em: <<https://tokdehistoria.com.br/tag/parnamirim-field/page/2/>>. Acesso em: 27 ago. 2016.
- NOBRE, I. de A. A aviação civil brasileira no período de 1930 – 1940. **Revista Cultura Política**. Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 92-101, abr. 1941. Disponível em: <http://www.uces.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/view/546/pdf_9>. Acesso em: 13 jun. 2021.

NOITE, A. **Dêem asas ao Brasil**: mais aviões de construção nacional. Rio de Janeiro, sexta-feira, 30 de agosto de 1940. p. 7. Ano XXX, nº 10.257. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=348970_04&pasta=ano%20194&pesq=D%C3%AAem%20Asas%20ao%20Brasil:%20mais%20avi%C3%B5es%20na%20constru%C3%A7%C3%A3o%20nacional&pagfis=4303>. Acesso em: 06 jul. 2020.

OLIVEIRA, D. **Aliança Brasil-EUA**: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Curitiba: Juruá, 2015.

PIMENTA, R. W. de S. **A aviação no jornal O Estado de São Paulo**: um discurso em tempo de paz e de guerra. Programa de Pós Graduação em História. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2008. Disponível em: <<http://repositorio.pucrs.br/dspace/bitstream/10923/3963/1/000404683-Texto%2bCompleto-0.pdf>>. Acesso em: 22 abr. 2021.

RIBEIRO, E. F. **A formação do Piloto de Linha Aérea: caso Varig**. O ensino aeronáutico acompanhando a evolução tecnológica. 2008. 386f. Tese (Doutorado em História) – PUCRS, Porto Alegre.

RODRIGUES, L. A. Uma premente necessidade: o Ministério do Ar. **O Jornal**, Rio de Janeiro, nº 3026, 07 out. 1928, p. 4.

SALES, M. V. Pré-industrialização nos Afonsos (1912-1931). **Rev. UNIFA**, Rio de Janeiro, v. 25, n. 31, p. 82-91, dez. 2012.

SILVA, M. F. B. da. **A desgermanização da Condor: estruturação e reestruturação de um sistema técnico no Brasil**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Estadual do Rio de Janeiro. Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <http://www.bdttd.uerj.br/tde_arquivos/33/TDE-2012-05-15T161653Z-2287/Publico/Dissertacao.pdf>. Acesso em: 27 mai. 2021.

SOUZA, J. G. de. **A verdade sobre a História da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Leuzinger, 1944.

TEIXEIRA, A. M. **Força Aérea Brasileira**: os reflexos do alinhamento com os Estados Unidos (1941-1948). Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade de Passo Fundo. Disponível em: <<http://www.funag.gov.br/ipri/btd/index.php/10-dissertacoes/3802-forca-aerea-brasileira-os-reflexos-do-alinhamento-com-os-estados-unidos-1941-1948>>. Acesso em: 02 mai. 2021.

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 Fraga¹

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 pela Universidade Federal Fluminense (UFF)]. E-mail: andrebfraga@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 civil¹. 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 Guerra². 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 medida³. Por sua vez, o Estado Maior da Armada, representando a Marinha, apresentou-se contrário⁴. 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).

¹ 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).

² 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.

³ 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.

⁴ 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)⁵. 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 20,⁶ em 30 de novembro de 1943 o número de escolas de aviação civil e de aeroclubes chegou a 202 (SOUZA, 1944, p.

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

⁶ 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”⁷ e da “apuração de senso da responsabilidade e da disciplina de voo”⁸. 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”⁹. 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 1946.¹⁰

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”¹¹. 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.¹²

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.¹³ 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.

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

⁸ Idem.

⁹ Idem.

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

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

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

¹³ 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,¹⁴ 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 1943.¹⁵

Apesar disso, os Estados Unidos não liberaram os equipamentos, alegando, no começo de 1943, “escassez de máquinas, ferramentas e materiais de avião”.¹⁶ Somente em 26 de agosto do mesmo ano os norte-americanos autorizaram o envio da tecnologia.¹⁷ 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.¹⁸

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

¹⁵ 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.

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

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

¹⁸ 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.¹⁹

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.²⁰ 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 “pequenininhos 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

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

²⁰ 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.²¹

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.²² 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.²³

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).

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

²² Idem. Fot. 349/2.

²³ 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. **Trajatória 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.

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

Pilots, airplanes 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

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

André Barbosa Fraga¹

ABSTRACT

This article examines Salgado Filho's performance as the first minister of the Brazilian Aeronautics. It aims to understand what main actions he employed to unify, under his control, all the sectors of the Brazilian civil and military aviation and try to transform the Brazilian nation into an air power. It is defended here that the main strategy adopted by him, during almost five years he was at the head of the ministry (1941-1945), consisted in the elaboration of a State project aimed at the construction of what was called at the time of an "aeronautical mentality".

Keywords: Salgado Filho. Ministry of Aeronautics. Aviation. Getúlio Vargas.

RESUMEN

Este artículo analiza la actuación de Salgado Filho como primer ministro de Aeronáutica de Brasil. El objetivo es comprender cuáles fueron las principales acciones empleadas por él para unificar, bajo su control, todos los sectores de la aviación civil y militar del país e intentar transformar la nación brasileña en una potencia aérea. Se argumenta aquí que la principal estrategia adoptada por él, durante los casi cinco años que estuvo al frente de la cartera (1941-1945), consistió en la elaboración de un proyecto de Estado destinado a construir lo que se denominó en su momento una "mentalidad aeronáutica".

Palabras clave: Salgado Filho. Ministerio de Aeronáutica. Aviación. Governo Vargas.

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.

1 INTRODUCTION

The year 2021, since the date of January 20, is being marked by the 80th anniversary of one of the most important ephemeris in the history of the Brazilian aviation: the creation of the Ministry of Aeronautics. This event represented the material and symbolic culmination of the profound transformations that the air field was undergoing in the 1930s, like for example the significant technological advances in the civilian and military use of aircraft. Based on these rapid changes, the structuring of an exclusive ministerial

1. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO) – Rio de Janeiro/RJ – Brazil. PhD in Social History by the History Post-Graduation Program of Universidade Federal Fluminense (UFF)]. E-mail: andrebfraga@yahoo.com.br

Received: 03/22/21

Accepted: 05/24/21

The acronyms and abbreviations contained in this article correspond to the ones used in the original article in Portuguese.

entity to control all sectors of national aviation was considered strategic by Getúlio Vargas administration (1930-1945), in 1940, because it was assessed that it would be able to enhance the use of aircraft as means of commerce, communication and defense.

This measure put an end to the model adopted for many years in Brazil, in which the air sector was divided under the control of three different ministries. This conformation was originated with the installation of the Naval Aviation School on August 23, 1916 (BRASIL, 1916), and the Military Aviation School on January 15, 1919 (BRASIL, 1919), which were subordinated, respectively, to the entities of the Navy and the War. The civil air navigation services were regulated on July 22, 1925, and were subordinated to the Ministry of Transport and Public Works (BRASIL, 1925). Proposals for changes to this paradigm have occurred since the creation of these sectors in the Armed Forces, mainly due to the auxiliary and incipient role given to them by the Navy and the Army, by not having any administrative, technical or operational independence (TEIXEIRA, 1992, p. 21).

During the interwar period (1918-1939), the rapid development of aviation caused the major European powers to reorganize the military air forces of their countries, making them independent from of the Navy and Army. England was the first one, when the Ministry of Air in April 1918, which began to manage all military and civilian aeronautical activity¹, was established. France, on the other hand, unified its air forces in 1928, maintaining part of naval aviation under the administration of the Ministry of the Navy. In turn, Italy introduced the Ministry of Air in 1929, which had control of all civil and military aviation in the country completely (FALCONI, 2009, p. 26-28).

In Brazil, the search for autonomy intensified in the 1930s, when more intense criticism of the dismemberment of the air sector gained momentum, with the year 1935 as a milestone. On February 20, Captain-Aviator Antonio Alves

Cabral uttered, at the Military Club, a conference in which he proposed the creation of a “Ministry of Air” in the country, based on the Italian model of complete unification of military and civil aviation. At the end of the presentation, he received support, among others, from General Góis Monteiro, then Minister of War². In addition, campaigns were organized with repercussions in the media that advocated the establishment of the ministerial entity at hand. One of them was launched in April by Navy and Army aviators, such as corvette captain Amarílio Vieira Cortez and Lieutenant Colonel Armando de Souza Ararigbóia (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 213).

However, the government was only inclined to evaluate structural reform in the area after the outbreak of World War II. The news of the victorious attacks of the German and Italian aviation at the beginning of the world conflict brought evidence of the importance of the aerial arm to ensure national security. Therefore, Getúlio Vargas decided to consult the institutions involved in the civil and military sectors of aviation, requesting the production of opinions stating whether or not they are favorable to unification. In response, both the Army and the Ministry of Transport and Public Works were in favor of the measure³. In turn, the Navy General Staff, representing the Navy, manifested against⁴ the measure. Besides knowing the institutional position of the organs and ministries that would be affected by the centralization, the president also wanted to know the individual opinion of the military personnel who worked in the branch. To this end, he requested Captain Nero Moura, his private pilot, to gather fellow airmen of the Armed Forces and consult them on the issue, producing a document in which he synthesized the predominant position. The result was the consent to the foundation of the new ministry (MOURA, 1996, p. 92 and 93).

Examining all this information, the Head of State decided, in the second half of 1940, to make the Ministry of Aeronautics a reality, creating it on January 20, 1941,

¹ Only in 1937 was there a change, when the British government accepted that The Embarked Aviation ceased to belong to the Ministry of Air and returned to the control of the Ministry of the Navy (FALCONI, 2009, p. 26).

² Information extracted from the diary of Eurico Gaspar Dutra, produced when he held, from July 1933 to April 1935, the post of Director of Military Aviation. See: Eurico Dutra Archive, ED dp 1930.10.14. Folder I.2. P. 105. CPDOC/FGV.

³ The opinion prepared by the General Staff of the Army and the letter produced by the Minister of War Eurico Gaspar Dutra are deposited in: National Archive. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 6, package 15, dossiers 12 and 13. On the other, the letters with the projects authored by the Department of Civil Aeronautics and the National Aeronautics Council are located in: National Archive. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 6, package 15, dossiers 14 and 15.

⁴ The memorandum forwarded to the National Security Council, with the opinion of the decision, can be found at: National Archives. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 1, package 1, doc. 2.

together with the National Air Forces (BRASIL, 1941a)⁵. In addition, not to cause unnecessary friction between the Army and the Navy, if he chose to put to preside over the newly launched portfolio the member of one of these institutions, Getúlio Vargas chose a civilian: the gaucho⁶ Joaquim Pedro Salgado Filho. He was chosen both because he was someone of the president's trust and for his extensive political and administrative experience, since, he was graduated in Law, had been Minister of Labor, Industry and Trade (1932-1935) and federal deputy (1935-1937). Moreover, his family and his professional trajectory contributed favorably, because they had elements that brought him closer, on the one hand, to public security, by having held the post of chief of police (1932), and, on the other hand, of the military, both for being the son of a colonel and having exercised the activity of minister of the Supreme Military Court (1938-1941) (MOREIRA, 2001).

The focus of this article is precisely geared on the performance of the first minister of Aeronautics, during the almost five years he was at the head of the position (1941-1945). The objective is to understand what actions he has defined and followed to be successful in the difficult task of integrating the aviation of the Army, Navy and Department of Civil Aeronautics (DAC), as well as trying to transform the Brazilian nation into an air powerhouse. It is defended here that the main strategy employed by Salgado Filho for this purpose consisted in the elaboration of a project, that is, an "organized conduct to achieve specific purposes" (VELHO, 1994, p. 101), aimed at the construction of what was called at the time of an "aeronautical mentality" (RODRIGUES, 1941). This expression served to represent the broad attempt to generalize the awareness of the population about the needs for a collective effort for the development of air navigation.

After defining the direction, he would give to his administration, the minister took advantage of the celebrations of The Aviator's Day, which occurred in October 1941, during the "Week of the Wings", in order to disseminate to the general public, the phrase program coined by him to synthesize the goal of achievements outlined for his folder: "Pilots for Brazil, airplanes for pilots and technicians for airplanes. This is the aeronautical streamer"(A MANHÃ, 1941b, p. 13). That is, the goal of providing the country with a significant number of prepared and competent aviators, of training aircraft to train them and professionals capable of designing and maintaining

aircraft. From here on, we will follow the development of this triad of pilots, airplanes and technicians, in the civil and military aspects, considered by the ministry, to be interdependent in the process of building the aeronautical mentality.

2 PILOTS FOR BRAZIL

As soon as he took over the office, Salgado Filho announced, as one of his main concerns, to increase the number of military pilots in Brazil. Given the complexity of this goal, the government also began to invest in an air reserve, formed by young civilians, encouraged to learn the basics of the aviation universe (A NOITE, 1941a, p. 3). To this end, the Minister of Aeronautics encouraged the emergence and strengthening of pre-aeronautical teaching organizations, considering that the Active School of Air Youth and the Air Scouts are the most important ones. The first school, created in 1940, in Rio de Janeiro, by former Army aviator Armando Pinto Ferreira, had, in February 1941, 7,000 associates, from all the States of Brazil (A NOITE, 1941b, p. 8). The Air Scouts were created in Curitiba by major aviator Godofredo Vidal in 1938. However, the significant growth of the organization occurred after Salgado Filho founded, on April 19, 1944, the Brazilian Federation of Air Scouts (FBE-Ar), responsible for stimulating the foundation of entities in various States of the country (A NOITE, 1944, p. 7).

The Department of Press and Propaganda (DIP) sought to collaborate with the initiative by publishing books encouraging children to pursue the pilot's career (GRIECO, 1941). To facilitate the association, the Ministry of Aeronautics invested, starting in August 1941, public resources in aeroclubs and civil aviation schools, through subsidies that reduced the price of flight hours of piloting courses. Young people with completed secondary education could receive a 50% reduction in the value of the instruction (A MANHÃ, 1941a, p. 13). These financial incentives contributed to the multiplication of such entities. If before 1941 they were only 20,⁷ on November 30, 1943 the number of civil aviation schools and aeroclubs reached 202 (SOUZA, 1944, p. 279-284). This substantial increase in units had a direct impact on the number of trained pilots. In 1930, Brazil had 145 fliers, with brevets by Aeroclube do Brasil. In the beginning of 1942, the scenario was different, with 1,100 civilians already receiving aviator diplomas (CULTURA POLÍTICA, 1942, p. 214).

⁵ On May 22, 1941, the National Air Forces were renamed the Brazilian Air Force (FAB) (BRASIL, 1941d).

⁶ A person from the State of Rio Grande do Sul.

⁷ National Archives. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 6, package 17, dossier 4.

In the military aspect of the aeronautical mentality, Salgado Filho's main action, with the end of the Navy and Army Aviation Schools, was to restructure the training of aviator officers, adapting it to the new times, to meet the youth that would be better prepared. Thus, seeking to correct errors considered recurrent in the past, such as lack of investment and high indiscipline, the minister created, on March 25, 1941, the School of Aeronautics (BRASIL, 1941c), located at Campo dos Afonsos, in the outbuilding that had belonged to military aviation. The teaching given to pilots comprised a three-year course consisting of Basic Education, Military Instruction and Aeronautical Instruction (CULTURA POLÍTICA, 1941, p. 224). The concern that motivated the measure was to train, in large numbers, highly qualified pilots, of high intellectual level (extensive technical knowledge) and perfect physical condition.

To this end, the young people who entered the new school's rank would be subjected to a severe selection and training, in which the expected moral qualities of the pilots would develop, made of "serene courage, of quiet and conscious boldness, and above all of unalterable cold-blooded"⁸ and of the "determination of sense of responsibility and discipline of flight"⁹. The Ministry of Aeronautics sought to be guided by the following direction: "Gone is the time when aviation was the element of the crazy and the unconscious: today's pilot must have the exact notion of the value of his own life and the material entrusted by the State to his expertise"¹⁰. The goal was to train more and better. Therefore, there was an effort to accelerate the production of aviator officers. According to projection deposited in Salgado Filho's fund, the planning conducted by the office would be able to increase the numbers from 145 enrolled students and 24 effectively graduated in 1941 to 1,100 enrolled and 256 graduates in 1946.¹¹

3 AIRPLANES FOR THE PILOTS

As regards the construction of the civil aspect of an aeronautical mentality, the incentive to the

rapid growth in the number of pilots needed to be accompanied by similar efforts in relation to the number of available aircraft for the training of aviators. In order to increase aircraft offer, the minister developed the National Aviation Campaign (CNA), by which the private donation of money was requested to be used in the purchase of training planes, then offered free of charge to the most diverse Brazilian aeroclubs. The initiative, launched in 1941, was the result of a partnership between Salgado Filho and the journalist Assis Chateaubriand (SOUZA, 1944, p. 210).

Given the large amount needed to purchase an air device, the campaign was aimed primarily at entrepreneurs. A significant amount of them accepted the invitation, such as José Joaquim da Cunha, a farmer in Ituiutaba, Minas Gerais, who made a donation, on March 3, 1944, for the acquisition of the plane "Vila de Tefé"¹². However, less favored classes also contributed to aeronautical equipment in Brazil. For example, Salgado Filho received, on November 23, 1942, 1,500 cruzeiros from spontaneous collection made among Construction and Furniture workers in the city of Campo Grande, Mato Grosso.¹³

The result of the campaign proved promising, exceeding the most optimistic expectations. The April 1943 issue of the magazine *Cultura Política* recorded, up to that time, 315 airplanes, which caused about 250 aeroclubs from various States of the country to receive aircraft (ESCOBAR FILHO, 1943, p. 75). Approximately 600 aircraft were obtained by the campaign by the end of the Estado Novo.¹⁴ The analysis of such an initiative shows that it was capable, in a short period of time, to significantly develop and transform Brazil's civil aviation, since, in addition to obtaining hundreds of aerial training aircraft, it also stimulated the foundation of aeroclubs, the construction of airfields and hangars, the training of hundreds of pilots and the delivery of the same number of brevets.

With regard to the supply of aircraft aimed at building the military aspect of the aeronautical

⁸ File Gustavo Capanema, GC i 1938.00.00/2, microfilm roll 70, folder XIII, photo 346/2. CPDOC/FGV.

⁹ Same as above.

¹⁰ Same as above.

¹¹ National Archives. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 15, doc. 84.

¹² National Archives. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 8, package 23, dossier 12.

¹³ National Archives. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 15, doc. 94.

¹⁴ Getúlio Vargas Archive, GV c 1945.07.27, microfilm roll 8 photo 895/2. CPDOC/FGV; and National Archives. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 9, package 29, dossier 3.

mentality, Salgado Filho's efforts have mainly turned to strengthen the national aviation industry, making the country less dependent on other nations. The main action taken by him, while at the head of the ministry, was to complete the two enterprises considered by the Vargas government capable of guaranteeing Brazilian autonomy in the production of air devices and their components, taking large steps for the country to become an air power: the National Aircraft Factory and the National Engine Factory. By guaranteeing Brazil the mastery of technology and mass production, they would provide the fighter planes to the Brazilian Air Force.

Since the 1930s, Getúlio Vargas had the intention of installing an airplane factory in Brazil prepared to supply devices to the Army and Navy. To this end, he set up a commission, in which, in September 1934, French engineer and aircraft manufacturer René Couzinet was included, an expert invited by the president to participate in the initiative. After long studies, the commission chose Lagoa Santa for the installation of such industry, located 50 kilometers from Belo Horizonte/MG and, therefore, away from the coast, making the enterprise less vulnerable to enemy attacks (SOUZA, 1944, p. 455-457).

Once this issue was resolved, a public bid notice was launched to hire a company in charge of installing and exploring the factory. The government committed to obtaining from the United States, the license to build the North American NA-44 aircraft and order aircraft, Hydroplanes, and spare parts annually. (BRASIL, 1938). The company Construções Aeronáuticas S.A., which had Antônio Lartigau Seabra as one of the main shareholders and René Couzinet as a Technical Director, presented a proposal and obtained the bid.

From 1940, the focus was the construction of the factory. However, the context of World War II undermined negotiations with the United States, preventing the shipment of the necessary machinery. The creation of the Ministry of Aeronautics raised expectations that the situation would change. Indeed, Salgado Filho, on the day he took office, declared his commitment to accelerate

the construction of the National Aircraft Factory (A VANGUARDA, 1941, p. 1). With this objective in mind, on May 29, 1941, a special credit of one thousand seven hundred contos de réis¹⁵ to fund the enterprise (BRASIL, 1941e) and two thousand contos de réis was opened to pay part of the acquisition expenses of the equipment required with the Americans (BRASIL, 1941f).

However, the distrust of the United States in relation to the Technical Director of the Brazilian factory, René Couzinet, accused of Franco-German collaboration¹⁵, proved to be a major obstacle to the release of the ordered equipment. So, in September 1942, the Vargas government requested the sale to Brazilians of the company's shares owned by foreigners, which occurred on December 10, when Francisco Pignatari, owner of Companhia Aeronáutica Paulista, acquired most of them. This way, René Couzinet got rid of the titles he held and, together with the technicians brought from Europe, moved away from the Construções Aeronáuticas in January 1943¹⁶.

Despite this, the United States did not release the equipment, claiming, in early 1943, "shortage of airplane machines, tools and materials."¹⁷ Only on August 26, 1943 the Americans did authorize the sending of the technology.¹⁸ In the months that followed, the new administration of Construções Aeronáuticas still had to employ many actions so that the plant could work, causing the first planes to be ready only in 1946.

So that the autonomy project could be complete, it was also necessary to master engine construction techniques. To this end, the Minister of Transport and Public Works, after the president's agreement, requested, on October 26, 1938, studies on the feasibility of the construction of a factory of this component in the country (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1990, p. 589). In July 1940, Getúlio Vargas released five thousand five hundred contos de réis so that it would start leaving the drawing board. (BRASIL, 1940). Colonel engineer Antônio Guedes Muniz, who became responsible, in August, to complete the project of the National Motor Factory (FNM) and to take care of its installation in Xerém, in Duque de Caxias, a city in the State of Rio de Janeiro.¹⁹

¹⁵ National Archives. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 67, folder 3, doc. 12.

¹⁶ National Archives. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 6, folder 7, doc. 2.; and National Archives. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 67, folder 3, doc. 17.

¹⁷ National Archive. Fundo Civil Cabinet of the Presidency of the Republic, BR AN RIO 35, Series Ministries, Subseries Aeronautics. Can 513. Process n°. 1.122/43.

¹⁸ National Archives. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 65, folder 1, doc. 17.

¹⁹ Gustavo Capanema Archive, GC i 1938.00.00/2, microfilm roll 70, pasta XIX, photo 802/4. CPDOC/FGV.

With the creation of the Ministry of Aeronautics, Antonio Guedes Muniz began to work in partnership with the Ministry of Transport and Public Works, contributing more closely to the development of the factory and pumping money into it. In order to materialize the Brazilian project of autonomy in the air sector, Colonel Muniz traveled to the United States in early 1941, in order to negotiate the acquisition of the machinery and the patent of an engine necessary for FNM. However, the external conjuncture, due to the expectation of the Americans entering the Second World War, hampered the negotiations, since their priority at that time was to use the entire production for their own and England's protection.²⁰

The situation changed in March 1942, when the United States, seeking a more active participation of Brazil in the protection of the American continent, granted the Brazilian Ministry of Aeronautics fifty million dollars, of which the president authorized the holder of the office to employ one million nine hundred thousand in the purchase of the machinery to be installed in FNM.²¹ This approach allowed Brazil to sign a technology assignment contract with Wright Aircraft Engines and Fairchild Engine and Airplane Corporation. Throughout the years 1943 and 1944, the raw materials and machinery essential to the operation of the plant finally arrived in the country, allowing the first engines to be ready in the second half of 1944 (CULTURA POLÍTICA, 1944, p. 48 and 49).

4 TECHNICIANS FOR THE AIRPLANES

Continuing the construction of the civil aspect of the aeronautical mentality, Salgado Filho's office sought to encourage young people, as adults, to opt for technical professions in the airfield, such as mechanics or engineering. To this end, he was assisted by the DIP, which published books aimed at Brazilian students, in which he presented, in an exciting way, the crafts of construction and maintenance of aircraft and called on the "little calculators of cubic roots, trigonometric curves, of second-degree equations!" to stand ready to become "future mechanical birds' surgeons" (GRIECO, 1941,

p. 27). To facilitate the training of stakeholders, the Ministry of Aeronautics, since August 1941, has structured a policy for granting grants to aeroclubs and Civil Aviation Schools to reduce the price of enrolment in aviation mechanic and flight radio telegraph training courses (CULTURA POLÍTICA, 1943, p. 41 and 42).

Among the many actions used in order to awaken in the new generations the interest in these occupations, Salgado Filho identified in model aircraft the best strategy to achieve this goal. In addition, the main definition of this modality in the country, elaborated in 1940 by Dominique Pierre Gay, technician of the Aeroclube do Brasil, began to serve perfectly, in 1941, the interests of the Ministry of Aeronautics: "first theoretical and practical school of aviation" (GAY, 1940, p. 2). Thus, because it was an activity that involved the construction of small-scale aircraft, it allowed the practitioner to acquire, in addition to patience and discipline, technical and practical knowledge of calculation, metric, aerodynamics, painting, drawing, engine operation, body shop and carpentry.

Therefore, the Ministry of Aeronautics carried out several actions directed to this practice, demonstrating the importance attributed to it for the formation of the future staff of technical aviation professionals. In August 1941, it was launched a campaign aimed at installing a "Model Aircraft Club" in each Brazilian school unit (O IMPARCIAL, 1941, p. 4). Two months later, the First National Model Aircraft Championship, for those under 21 years of age, during the "Week of the Wings", was created with free registrations and cash prizes (O JORNAL, 1941, p. 5). In 1943, to keep the activity even more in evidence, Salgado Filho increased the number of annual competitions, which took place in other months besides October (DIÁRIO DA NOITE, 1943, p. 3). That is, the stimulus, among young Brazilians, to the practice of model aircraft has become the most important governmental measure to form an air reserve of aeronautical builders.

In turn, in the military sphere, Salgado Filho's main action to strengthen the training of air equipment technicians was the creation, on March 25, 1941, of the School of Aeronautics Specialists (BRASIL, 1941b). This unit of instruction,

²⁰ National Archives. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box72, folder 4, doc. 1.

²¹ National Archives. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 72, folder 5, doc. 23.

installed in Galeão, in the former premises of the defunct Naval Aviation School, served to the training and improvement of personnel who entered the course of Mechanical Officer, intended for non-officers and mechanical first sergeants for Airplane, Radio, Armament and Photographers; in the Course of Specialists, aimed at the privates of the Armed Forces and civilians voluntarily enlisted; and in other courses, specially authorized by the minister and intended to form and improve, eventually, the Subaltern Personnel Corps of the Aeronautics (ESQUADRILHA, 1943, p. 4).

The great interest of the Ministry of Aeronautics for the proper training of those responsible for conserving and repairing all the equipment involved in the military aviation was to solve the intense criticism received by the former aviation schools of the Army and Navy. Their content concerned the lack of maintenance of equipment and aircraft, which had in the past generated significant losses, both financial and in the training of officers. After all, the efficiency of the Brazilian Air Force depended on well-prepared technicians to ensure the integrity of airplanes (expensive, delicate and short-lived devices), cargo transported and the lives of pilots and passengers.²²

Precisely for this reason, Salgado Filho structured Parque dos Afonsos to meet reparations and revisions, manufacture of parts and, eventually, construction of complete aircraft, of the 1st Aviation Regiment, of the School of Aeronautics and of the National Air Mail. In order to fulfill its functions, the Parque had, in 1943, more than 800 men in their workshops, including mechanics, adjusters, carpenters, boilermakers, painters and radio craftsmen²³. The School of Aeronautics Specialists developed widely after its creation, so much that, by September 1944, it had already trained more than three hundred sergeants, including airplane mechanics, flight and land radio telegraphers, aerial photographers and weapons mechanics, in six classes.²⁴

Despite the commitment to expand the School of Aeronautical Specialists, its ability to form new staff was inferior to the growing demand for specialists, especially after Brazil's entry into World

War II. To solve this issue, Salgado Filho, with the help of John Paul Riddle, owner of a private of aeronautical technical-professional education network in the United States and managed to bring one of the units to Brazil, inaugurating it in São Paulo, on May 2, 1944, under the name of Technical Aviation School. The new institution was created to increase the training of specialists for the Aeronautical Reserve. However, due to the war efforts, all graduates on the site ended up automatically joining the active service of the Brazilian Air Force. The intensification of relations with the United States, due to Brazil's participation in the world conflict, made it possible not only to set up the school, but also the arrival of U.S. technicians and instructors to help in the training of the students (CAVALCANTI, s/d, p. 43 and 45).

5 CONCLUSION

This article analyzed the main material and symbolic actions employed by Salgado Filho, while at the head of the Aeronautics office, in order to meet the conditions necessary for the transformation of the nation into an air power. To this end, the minister, during four years and nine months in which he held the office, made efforts to implement a State project aimed at building an aeronautical mentality. It consisted of a set of ideas, principles and actions, to be internalized by the entire population, related to the decisive importance of aviation for the country.

After the creation of the new ministry, Salgado Filho intensified measures to strengthen the civil and military aspects of the aeronautical mentality, by disseminating, during the "Week of the Wings" of 1941, the slogan that would guide his administration: "Pilots for Brazil, airplanes for pilots and technicians for airplanes". This phrase summarized the plan to train, in significant quantity, highly qualified aviators (air associations, aeroclubs and Aeronautics School), increase the number of aircraft for training and protection of the territory (National Aviation Campaign, National Aircraft Factory and National Engine Factory) and have specialized professionals to design and fix them (model aircraft, School of Aeronautics Specialists and Technical Aviation School).

²² Gustavo Capanema Archive, GC i 1938.00.00/2, microfilm roll 70, folder XIII, photos 346/2 and 347/1. CPDOC/FGV.

²³ Same as above. Photo 349/2.

²⁴ National Archives. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 8, package 23, dossier 13.

REFERENCES

- 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 ‘ases’ 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 Cíveis 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. Trajetória 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 Aerodelismo”.

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.

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

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

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

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

André Barbosa Fraga¹

RESUMEN

Este artículo analiza la actuación de Salgado Filho como primer ministro de Aeronáutica de Brasil. El objetivo es comprender cuáles fueron las principales acciones empleadas por él para unificar, bajo su control, todos los sectores de la aviación civil y militar del país e intentar transformar la nación brasileña en una potencia aérea. Se argumenta aquí que la principal estrategia adoptada por él, durante los casi cinco años que estuvo al frente de la cartera (1941-1945), consistió en la elaboración de un proyecto de Estado destinado a construir lo que se denominó en su momento una “mentalidad aeronáutica”.

Palabras clave: Salgado Filho. Ministerio de Aeronáutica. Aviación. Governo Vargas.

ABSTRACT

This article examines Salgado Filho's performance as the first minister of the Brazilian Aeronautics. It aims to understand what main actions he employed to unify, under his control, all the sectors of the Brazilian civil and military aviation and try to transform the Brazilian nation into an air power. It is defended here that the main strategy adopted by him, during almost five years he was at the head of the ministry (1941-1945), consisted in the elaboration of a State project aimed at the construction of what was called at the time of an “aeronautical mentality”.

Keywords: Salgado Filho. Ministry of Aeronautics. Aviation. Getúlio Vargas.

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.

1 INTRODUCCIÓN

El año 2021, desde el 20 de enero, está marcado por el 80º aniversario de uno de los acontecimientos más importantes de la historia de la aviación brasileña: la creación del Ministerio de Aeronáutica. Este acontecimiento representó la culminación material y simbólica de las profundas transformaciones que estaba experimentando el sector de la aviación en la década de 1930, según los ejemplos de los importantes avances tecnológicos en el uso civil y militar de los aviones. A partir de esos rápidos cambios, el gobierno de Getúlio

I. Universidad Federal del Estado de Río de Janeiro (UNIRIO) – Río de Janeiro/RJ – Brasil. Doctor en Historia Social por el Programa de Posgrado en Historia de la Universidad Federal Fluminense (UFF). Email: andrebfraga@yahoo.com.br

Recibido: 22/03/21

Aceptado: 24/05/21

Las siglas y abreviaturas contenidas en el artículo corresponden a las del texto original en lengua portuguesa.

Vargas (1930-1945), en 1940, consideró estratégica la estructuración de una carpeta ministerial exclusiva para controlar todos los sectores de la aviación nacional, pues evaluó que podría potencializar el uso de las aeronaves como medio de comercio, comunicación y defensa.

Esta medida puso fin al modelo adoptado durante muchos años en Brasil, en el que el sector de la aviación estaba dividido bajo el control de tres ministerios diferentes. Esta configuración se originó con la instalación de la Escuela de Aviación Naval, el 23 de agosto de 1916 (BRASIL, 1916), y la Escuela de Aviación Militar, el 15 de enero de 1919 (BRASIL, 1919), subordinadas a las carteras de Marina y Guerra, respectivamente. En cuanto a los servicios civiles de navegación aérea, estos fueron reglamentados el 22 de julio de 1925, estando a cargo del Ministerio de Transportes y Obras Públicas (BRASIL, 1925). Desde la creación de estos sectores en las Fuerzas Armadas, se habían hecho propuestas para cambiar este paradigma, principalmente por el papel auxiliar e incipiente que les otorgaban la Marina y el Ejército, ya que no tenían ninguna independencia administrativa, técnica u operativa (TEIXEIRA, 1992, p. 21).

En el periodo de entreguerras (1918-1939), el rápido desarrollo de la aviación hizo que las principales potencias europeas reorganizaran las fuerzas aéreas militares de sus países, independizándolas de la Marina y el Ejército. Inglaterra fue la primera, creando el Ministerio del Aire en abril de 1918, que empezó a gestionar toda la actividad aeronáutica militar y civil¹. Francia unificó sus fuerzas aéreas en 1928, manteniendo una parte de la Aviación Naval bajo la administración del Ministerio de Marina. A su vez, Italia introdujo el Ministerio del Aire en 1929, que tenía el control de toda la aviación civil y militar del país, completamente unificada (Falconi, 2009, p. 26-28).

En Brasil, la búsqueda de la autonomía se intensificó en la década de 1930, cuando se intensificaron las críticas al desmembramiento de la industria aérea tomó forma, con el año 1935 como marco. El 20 de febrero, el capitán aviador Antonio

Alves Cabral dio una conferencia en el Club Militar, en la que propuso la creación de un “Ministerio del Aire”, basado en el modelo italiano de unificación completa de la aviación militar y civil. Al final de su presentación, recibió el apoyo del general Góis Monteiro, entonces ministro de la Guerra². Además, se organizaron campañas, con repercusión en los medios de comunicación, defendiendo la constitución de la cartera ministerial en cuestión. Uno de ellos fue lanzado en abril por aviadores de la Marina y del Ejército, como el capitán de corbeta Amarílio Vieira Cortez y el teniente coronel Armando de Souza Ararigbóia (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 213).

Sin embargo, el gobierno sólo se inclinó por evaluar una reforma estructural en la zona tras el estallido de la Segunda Guerra Mundial. Las noticias sobre las victoriosas incursiones aéreas alemanas e italianas al comienzo del conflicto mundial aportaron evidencias de la importancia del arma aérea para garantizar la seguridad nacional. En vista de ello, Getúlio Vargas decidió consultar a las instituciones involucradas en los sectores de la aviación civil y militar, solicitando la elaboración de dictámenes que se pronunciaran a favor o en contra de la unificación. En respuesta, tanto el Ejército como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se mostraron a favor de la medida³. Por otro lado, el Estado Mayor de la Armada, en representación de la Marina, estaba en contra⁴. Además de conocer la posición institucional de los organismos y ministerios que se verían afectados por la centralización, el presidente también quería conocer las opiniones individuales de los militares que trabajaban en el campo. Para ello, pidió al capitán Nero Moura, su piloto privado, que reuniera a sus colegas aviadores de las Fuerzas Armadas y les consultara sobre la cuestión, elaborando un documento en el que resumía la posición predominante. El resultado fue el consentimiento de la fundación del nuevo ministerio (MOURA, 1996, p. 92 e 93).

Examinando toda esta información, el jefe de Estado decidió, en el segundo semestre de 1940,

¹ Solo en 1937 hubo un cambio, cuando el gobierno británico aceptó que la Aviación Embarcada dejara de pertenecer al Ministerio del Aire y volviera al control del Ministerio de la Marina (FALCONI, 2009, p. 26).

² Información extraída del diario de Eurico Gaspar Dutra, elaborado cuando éste ocupó, de julio de 1933 a abril de 1935, el cargo de Director de la Aviación Militar. Véase: Archivo Eurico Dutra, ED de 1930.10.14. Carpeta I.2. P. 105. CPDOC/FGV.

³ El dictamen elaborado por el Estado Mayor del Ejército y la carta elaborada por el ministro de Guerra Eurico Gaspar Dutra están depositados en: Archivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caja 6, paquete 15, expedientes 12 y 13. Las cartas con los proyectos de autoría del Departamento de Aeronáutica Civil y del Consejo Nacional de Aeronáutica se encuentran en Archivo Nacional: Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BR AN RIO R0, caja 6, paquete 15, expedientes 14 y 15.

⁴ El memorando remitido al Consejo Nacional de Seguridad, con el dictamen de la decisión, puede consultarse en: Archivo Nacional.

hacer realidad el Ministerio de Aeronáutica, creándolo el 20 de enero de 1941, juntamente con las Fuerzas Aéreas Nacionales (BRASIL, 1941a)⁵. Para no causar tensiones innecesarias entre el Ejército y la Marina, en caso de que decidiera poner a un miembro de una de estas instituciones para presidir la recién estrenada cartera, Getúlio Vargas eligió a un civil: Joaquim Pedro Salgado Filho, de Rio Grande do Sul. Su elección se explica tanto por el hecho de que era una persona de confianza del presidente como por su amplia experiencia política y administrativa, ya que, licenciado en Derecho, había sido ministro de Trabajo, Industria y Comercio (1932-1935) y diputado federal (1935-1937). Además, también se mostró favorable el hecho de que su trayectoria familiar y profesional tuviera elementos que le acercaran, por un lado, a la seguridad pública, por un lado, por haber ocupado el cargo de jefe de policía (1932), y, por otro, de los militares, tanto por haber sido hijo de un coronel como por haber ejercido la actividad de ministro del Tribunal Supremo Militar (1938-1941)(MOREIRA, 2001).

Este artículo se centra precisamente en la actuación del primer ministro de Aeronáutica, durante los casi cinco años que estuvo en el puesto (1941-1945). El objetivo es comprender qué acciones fueron definidas y seguidas por él para tener éxito en la difícil tarea de integrar las aeronaves del Ejército y de la Marina y el Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), además de intentar transformar la nación brasileña en una potencia aérea. Se defiende aquí que la principal estrategia empleada por Salgado Filho para este fin fue la elaboración de un proyecto, es decir, de una “conducta estructurada para alcanzar fines concretos”. (VELHO, 1994, p. 101), destinado a construir lo que se denominó en su momento una “mentalidad aeronáutica” (RODRIGUES, 1941). Dicha expresión sirvió para representar el amplio intento de generalizar la conciencia de la población sobre la necesidad de un esfuerzo colectivo para el desarrollo de la navegación aérea.

Después de definir el rumbo que daría a su gestión, el ministro aprovechó las celebraciones del Día del Aviador, que tuvieron lugar en octubre de 1941, durante la “Semana del Ala”, para divulgar al público en general la frase-programa que acuñó para sintetizar la meta de realizaciones trazada para su cartera: “Pilotos para Brasil, aviones para los pilotos y técnicos para los aviones”. Esta es la bandera aeronáutica” (A MANHÃ, 1941b, p.13). En otras palabras, el

objetivo era dotar al país de un número importante de aviadores preparados y competentes, de aviones de entrenamiento para formarlos y de profesionales capaces de diseñar y hacer el mantenimiento de las aeronaves. A partir de ahora, seguiremos el desarrollo de esta tríada pilotos, aviones y técnicos, en sus aspectos civil y militar, considerados por el Ministerio como interdependientes en la construcción de la mentalidad aeronáutica.

2 PILOTOS PARA BRASIL

En el momento que asumió el puesto, Salgado Filho anunció, como una de sus principales preocupaciones, aumentar el número de pilotos militares en Brasil. Dada la complejidad de tal objetivo, el gobierno comenzó a invertir también en una reserva aérea, formada por jóvenes civiles, animados a aprender los fundamentos del universo de la aviación (*A NOITE*, 1941a, p. 3). Con este propósito, el ministro de Aeronáutica estimuló la aparición y el fortalecimiento de organizaciones de enseñanza pre aeronáutica, las más importantes de las cuales fueron la Escuela Activa de la Juventud Aérea y los Scouts del Aire. La primera de ellas, creada en 1940, en Río de Janeiro, por el ex aviador del ejército Armando Pinto Ferreira, contó, en febrero de 1941, con 7.000 asociados de todos los estados de Brasil (*A NOITE*, 1941b, p. 8). Los Exploradores del Aire fueron creados en Curitiba, por el aviador Mayor Godofredo Vidal, en 1938. Sin embargo, el crecimiento significativo de la organización se produjo después de que Salgado Filho fundara, el 19 de abril de 1944, la Federación Brasileña de Exploradores del Aire (FBE-Ar), responsable de estimular la fundación de entidades en los distintos estados del país (*A NOITE*, 1944, p. 7).

El Departamento de Prensa y Propaganda (DIP en portugués) intentó colaborar con la iniciativa publicando libros que animaban a los niños a seguir la carrera de piloto (GRIECO, 1941). Para facilitar la adhesión, el Ministerio de Aeronáutica invirtió, a partir de agosto de 1941, recursos públicos en aeroclubes y escuelas de aviación civil, mediante subvenciones que reducían el precio de las horas de vuelo de los cursos de pilotaje. Los jóvenes con estudios secundarios completos podían recibir un descuento del 50% en la matrícula (*A MANHÃ*, 1941a, p. 13). Estos incentivos financieros colaboraron a la multiplicación de dichas entidades. Si antes de 1941 sólo eran 20,⁶ el 30 de noviembre de 1943 el número de escuelas de aviación

⁵ El 22 de mayo de 1941, las Fuerzas Aéreas Nacionales pasaron a llamarse Fuerza Aérea Brasileña (FAB) (BRASIL, 1941d).

⁶ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BR AN RIO R0, caja 6, paquete 17, expediente 4.

civil y aeroclubes alcanzaba los 202 (SOUZA, 1944, p. 279-284). Este aumento sustancial de unidades tuvo un impacto directo en el número de pilotos formados. En 1930, Brasil contaba con 145 de ellos, certificados por el Aeroclub do Brasil. A principios de 1942, el escenario era diferente, con 1.100 civiles que ya habían recibido diplomas de aviador (CULTURA POLÍTICA, 1942, p. 214).

En el lado militar de la mentalidad aeronáutica, la principal acción de Salgado Filho, con el fin de las Escuelas de Aviación de la Marina y del Ejército, fue reestructurar la formación de los oficiales de aviación, adaptándola a los nuevos tiempos, para atender a los jóvenes que llegarían cada vez mejor preparados. Así, buscando corregir errores considerados recurrentes en el pasado, como la falta de inversión y la alta indisciplina, el ministro creó, el 25 de marzo de 1941, la Escuela de Aeronáutica (BRASIL, 1941c), ubicada en el Campo dos Afonsos, en un local que había pertenecido a la aviación militar. La educación brindada a los pilotos comprendía un curso de tres años, conformado por Instrucción Fundamental, Instrucción Militar e Instrucción Aeronáutica (CULTURA POLÍTICA, 1941, p. 224). La preocupación que guió la medida fue la de formar, en gran número, a pilotos altamente cualificados, de alto nivel intelectual (amplios conocimientos técnicos) y perfecta condición física.

En este sentido, los jóvenes que se incorporaran a las tropas de la nueva escuela serían sometidos a un severo proceso de selección y entrenamiento, en el que desarrollarían las cualidades morales que se esperan de los pilotos, compuestas por “un coraje sereno, una audacia tranquila y concienzuda y, sobre todo, una sangre fría inalterable”⁷. y “comprobar el sentido de la responsabilidad y la disciplina de vuelo”⁸. El Ministerio de Aeronáutica trató de guiarse por la siguiente directriz: “La época en que la aviación era el dominio de los locos y los inconscientes ha quedado atrás: el piloto de hoy debe tener una noción exacta del valor de su propia vida y del material confiado a su pericia por el Estado”⁹. El objetivo era entrenar más y mejor. Por lo tanto, se hizo un esfuerzo para acelerar la producción de oficiales de aviación. Según una proyección de la Fundación Salgado Filho, la planificación llevada a cabo por el Ministerio aumentaría el número de 145

alumnos matriculados y 24 graduados en 1941 a 1.100 matriculados y 256 graduados en 1946.¹⁰

3 AVIONES PARA LOS PILOTOS

En cuanto a la construcción de la cara civil de una mentalidad aeronáutica, el fomento del crecimiento vertiginoso del número de pilotos necesitaba ir acompañado de esfuerzos similares en cuanto a la cantidad de aviones disponibles para la formación de los aviadores. Para aumentar la oferta de aeronaves, el ministro desarrolló la Campaña Nacional de Aviación (CNA), que solicitaba donaciones privadas de dinero para ser utilizadas en la compra de aviones de entrenamiento, luego ofrecidos gratuitamente a los más diversos aeroclubes brasileños. La iniciativa, lanzada en 1941, fue el resultado de una asociación entre Salgado Filho y el periodista Assis Chateaubriand (SOUZA, 1944, p. 210).

Dada la gran cantidad de dinero que se necesita para comprar un avión, la campaña se dirigía principalmente a los empresarios. Un número importante de ellos aceptó la invitación, como José Joaquim da Cunha, un agricultor de Ituiutaba, Minas Gerais, que hizo una donación el 3 de marzo de 1944 para la compra del avión “Vila de Tefé”¹¹. Sin embargo, las clases menos favorecidas también contribuyeron con los equipos de aviación de Brasil. Por ejemplo, el 23 de noviembre de 1942 Salgado Filho recibió 1.500 cruzeiros de una recaudación espontánea entre los trabajadores de la construcción y la industria del mueble en Campo Grande, Mato Grosso.¹²

El resultado de la campaña resultó prometedor, superando las expectativas más optimistas. El número de abril de 1943 de la revista Cultura Política registraba, hasta aquel momento, 315 aviones donados, lo que hizo posible que unos 250 aeroclubes, de varios estados del país, recibieran aviones (ESCOBAR FILHO, 1943, p. 75). Aproximadamente, 600 aviones fueron obtenidos por la campaña al final del Estado Novo.¹³ Un análisis de esta iniciativa revela que, en un corto período de tiempo, fue capaz de desarrollar y transformar significativamente la aviación civil en Brasil, ya que, además de obtener cientos de aparatos de entrenamiento aéreo, también estimuló la fundación de aeroclubes, la construcción de campos de aterrizaje y hangares, la formación de cientos de pilotos y la entrega de otros tantos brevets.

⁷ Archivo Gustavo Capanema, GCi1938.00.00/2, microfilmrollo 70, carpeta XIII, Foto 346/2. CPDOC/FGV.

⁸ Ídem.

⁹ Ídem.

¹⁰ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 15, doc. 84.

¹¹ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 8, paquete 23, dossier 12.

¹² Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja15, doc. 94.

¹³ Archivo Getúlio Vargas, GV c 1945.07.27, microfilmrollo 8 Foto 895/2. CPDOC/FGV; e Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 9, paquete 29, dossier 3.

En lo que respecta al suministro de aeronaves destinado a construir la cara militar de la mentalidad aeronáutica, los esfuerzos de Salgado Filho se dirigieron principalmente a fortalecer a la industria aeronáutica nacional del sector de aviación, convirtiendo al país en menos dependiente de otras naciones. La principal acción que él realizó mientras estuvo al frente del Ministerio fue la conclusión de los dos proyectos que el gobierno de Vargas consideraba capaces de garantizar la autonomía brasileña en la producción de aviones y sus componentes, dando pasos de gigante hacia la conversión del país en una potencia aérea: la Fábrica Nacional de Aviones y la Fábrica Nacional de Motores. Al garantizar a Brasil el dominio de la tecnología y la producción en serie, ellas suministrarían los aviones de combate a la Fuerza Aérea Brasileña.

Desde la década de 1930, Getúlio Vargas tenía la intención de instalar una fábrica de aviones en Brasil preparada para suministrar aviones al Ejército y a la Marina. Para ello, creó una comisión, que en septiembre de 1934 incluyó al ingeniero y constructor de aviones francés René Couzinet, experto invitado por el presidente a participar en la iniciativa. Tras largos estudios, la comisión eligió Lagoa Santa para la instalación de dicha industria, situada a 50 kilómetros de Belo Horizonte/MG, y por lo tanto alejada de la costa, lo que hace que la empresa sea menos vulnerable a los ataques enemigos(SOUZA, 1944, p. 455-457).

Una vez resuelta esta cuestión, se convocó una licitación para contratar a una empresa que instalara y explotara la fábrica. El Gobierno se comprometió a obtener de Estados Unidos la licencia de construcción del avión North American NA-44 y a encargarse anualmente aviones, hidroaviones y piezas de recambio(BRASIL, 1938). La empresa *Construções Aeronáuticas S.A.*, que tenía a Antônio Lartigau Seabra como uno de los principales accionistas y a René Couzinet como director técnico, presentó una propuesta y ganó la licitación.

A partir de 1940, la atención se centró en la construcción de la fábrica. Sin embargo, el contexto de la Segunda Guerra dificultó las negociaciones con Estados Unidos, impidiendo el envío de la maquinaria necesaria. La creación del Ministerio de Aeronáutica generó expectativas de que la situación cambiara. De hecho, Salgado Filho, el día de su toma de posesión, declaró su compromiso de acelerar la construcción de la

Fábrica Nacional de Aviones(AVANGUARDA,1941, p. 1). Para ello, el 29 de mayo de 1941, se abrió un crédito especial de mil setecientos contos de réis para financiar la empresa (BRASIL, 1941e) y dos mil contos de réis para cubrir parte de los gastos de compra, con los americanos, de los equipos necesarios (BRASIL,1941f).

Sin embargo, la desconfianza de Estados Unidos hacia el director técnico de la fábrica brasileña, René Couzinet, acusado de colaboración francoalemana,¹⁴ resultó ser un obstáculo importante para la entrega de los equipos solicitados. Ante esto, el gobierno de Vargas solicitó, en septiembre de 1942, la venta a los brasileños de las acciones de la compañía que pertenecían a los extranjeros, lo que ocurrió el 10 de diciembre, cuando Francisco Pignatari, propietario de la Compañía Aeronáutica Paulista, adquirió la mayoría de ellas. Con esto, René Couzinet se deshizo de los títulos que poseía y, junto con los técnicos traídos de Europa, dejó las Construcciones Aeronáuticas, en enero de 1943.¹⁵

A pesar de ello, los Estados Unidos no entregaron el equipo, declarando a principios de 1943 “escasez de máquinas, herramientas y material de aviación”.¹⁶ Sólo el 26 de agosto del mismo año los estadounidenses autorizaron el envío de la tecnología.¹⁷ En los meses siguientes, la nueva administración de *Construções Aeronáuticas* tuvo que emprender todavía muchas acciones para hacer funcionar la fábrica, de modo que los primeros aviones no estuvieron listos hasta 1946.

Para que el proyecto de autonomía fuera completo, el país también tenía que dominar las técnicas de construcción de motores. En este sentido, el 26 de octubre de 1938, el ministro de Transportes y Obras Públicas, tras el consentimiento del presidente, solicitó estudios sobre la viabilidad de la creación de una fábrica de este componente en el país (INSTITUTOHISTÓRICO-CULTURALDAAERONÁUTICA,1990, p.589). En julio de 1940, Getúlio Vargas liberó cinco mil quinientos contos de réis para que pudiera salir de la mesa de trabajo (BRASIL, 1940). El coronel Ingeniero Antonio Guedes Muniz, que en agosto recibió el encargo de concluir el proyecto de la Fábrica Nacional de Motores (FNM) y encargarse de su instalación, eligió construirla en Xerém, barrio del municipio de Duque de Caxias, Río de Janeiro.¹⁸

¹⁴ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 67, carpeta 3, doc.12.

¹⁵ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 6, carpeta 7, doc. 2.; eArchivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 67, carpeta 3, doc.17.

¹⁶ Archivo Nacional. Fundación Gabinete Civil da Presidencia de la República, BRANRIO35, Serie Ministerio, Subserie Aeronáutica. Lata 513. Proceso n.º.1.122/43.

¹⁷ National Archives. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 65, folder 1, doc. 17.

¹⁸ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 65, carpeta1, doc.17.

Con la creación del Ministerio de Aeronáutica, pasó a actuar en colaboración con el Ministerio de Aviación y Obras Públicas, contribuyendo más estrechamente al desarrollo de la fábrica en cuestión, incluso inyectando dinero. Para materializar el proyecto brasileño de autonomía en el sector aéreo, el coronel Muniz viajó a Estados Unidos, a principios de 1941, con la intención de negociar la adquisición de maquinaria y la patente de un motor necesario para el FNM. Sin embargo, la coyuntura externa, marcada por la expectativa de que los estadounidenses entraran en la Segunda Guerra Mundial, dificultó las negociaciones, ya que su prioridad en ese momento era utilizar la totalidad de la producción para su propia protección y la de Inglaterra.¹⁹

La situación cambió en marzo de 1942, cuando Estados Unidos, buscando una participación más activa de Brasil en la protección del continente americano, concedió al Ministerio de Aeronáutica brasileño cincuenta millones de dólares, de los cuales el Presidente autorizó al titular de la cartera a invertir un millón novecientos mil en la compra de maquinaria para ser instalada en la FNM.²⁰ Este procedimiento permitió a Brasil firmar un acuerdo de transferencia de tecnología con Wright Aircraft Engines y Fairchild Engine and Airplane Corporation. A lo largo de 1943 y 1944, las materias primas y la maquinaria esenciales para el funcionamiento de la planta llegaron finalmente al país, lo que permitió que los primeros motores estuvieran listos en la segunda mitad de 1944. (CULTURA POLÍTICA, 1944, p. 48 e 49).

4 TÉCNICOS PARA LOS AVIONES

Siguiendo con la construcción de la cara civil de la mentalidad aeronáutica, la cartera de Salgado Filho buscaba incentivar a los jóvenes para que, ya adultos, optaran por profesiones técnicas en el ámbito aeronáutico, como la mecánica o la ingeniería. Para ello, contó con la ayuda del DIP, que publicó libros dirigidos a los estudiantes brasileños, en los que presentaba, de forma apasionante, los oficios de la construcción y el mantenimiento de aeronaves y llamaba a los “pequeños calculadores de raíces cúbicas, curvas trigonométricas, ecuaciones de 2º grado” a prepararse para convertirse en

“futuros cirujanos de aves mecánicas”. (GRIECO, 1941, p. 27). Para facilitar la formación de los interesados, el Ministerio de Aeronáutica, desde agosto de 1941, ha estructurado una política de concesión de subvenciones a los aeroclubes y a las Escuelas de Aviación Civil, destinada a reducir el costo de la matrícula en los cursos de formación de mecánicos de aviación e ingenieros de vuelo. (CULTURAPOLÍTICA, 1943, p. 41 e 42).

Entre tantas acciones aplicadas para despertar en las nuevas generaciones el interés por estos oficios, Salgado Filho identificó en el aeromodelismo la mejor estrategia para lograr este objetivo. Incluso la principal definición de esta modalidad en el país, elaborada en 1940 por Dominique Pierre Gay, técnico del Aeroclub de Brasil, servía perfectamente, en 1941, a los intereses del Ministerio de Aeronáutica: “primera escuela teórica y práctica de aviación”. (GAY, 1940, p. 2). De este modo, al ser una actividad que implicaba la construcción de aviones a escala reducida, permitía al practicante adquirir, además de paciencia y disciplina, conocimientos técnicos y prácticos de cálculo, métrica, aerodinámica, pintura, diseño, funcionamiento de motores, carrocería y carpintería.

En vista de ello, el Ministerio de Aeronáutica llevó a cabo varias acciones dirigidas a esta práctica, demostrando la importancia que se le atribuye para la formación de los futuros profesionales técnicos de la aviación. En agosto de 1941, emprendió una campaña para instalar un “Aeromodelo Clube” en cada unidad escolar brasileña (OIMPARCIAL, 1941, p. 4). Dos meses después, creó el Primer Campeonato Nacional de Aeromodelismo, disputado entre menores de 21 años, durante la “Semana de las Alas” de ese año, con inscripción gratuita y premios en efectivo (O JORNAL, 1941, p. 5). En 1943, para mantener la actividad aún más en evidencia, Salgado Filho aumentó el número de competiciones anuales, y empezaron a celebrarse en meses aparte de octubre (DIÁRIODANOITE, 1943, p. 3). En otras palabras, el estímulo, entre los jóvenes brasileños, a la práctica del aeromodelismo se convirtió en la medida gubernamental más importante para formar una reserva aérea de constructores aeronáuticos.

En el ámbito militar, la principal acción de Salgado Filho para reforzar la formación de los técnicos de

¹⁹ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 72, carpeta 4, doc.1.

²⁰ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 72, carpeta 5, doc.23.

equipos de aviación fue la creación, el 25 de marzo de 1941, de la Escuela de Especialistas en Aeronáutica (BRASIL, 1941b). Esta unidad de instrucción, instalada en Galeão, en los antiguos locales de la extinta Escuela de Aviación Naval, servía para formar y perfeccionar el personal que ingresaba en el curso de oficial mecánico, destinado a los suboficiales y sargentos primeros mecánicos de Avión, Radio, Armas y Fotógrafos; en el curso de Especialistas, dirigido al personal alistado de las Fuerzas Armadas y a los civiles voluntariamente alistados; y en otros cursos, especialmente autorizados por el ministro y destinados a la formación y perfeccionamiento eventual del Cuerpo de Subalternos de la Aeronáutica (ESQUADRILHA, 1943, p. 4).

El gran interés del Ministerio de Aeronáutica en la adecuada formación de los responsables del mantenimiento y reparación de todos los aparatos que intervienen en la aviación militar fue dar solución a las intensas críticas recibidas por las antiguas escuelas de aviación del Ejército y de la Marina. Su contenido se refiere a la falta de mantenimiento de los equipos y las aeronaves, que en el pasado había generado importantes pérdidas, tanto financieras como en la formación de los oficiales. Al fin y al cabo, la eficacia de la Fuerza Aérea Brasileña dependía de que los técnicos estuvieran bien preparados para garantizar la integridad de los aviones (aparatos caros, delicados y de corta duración), de las cargas transportadas y de las vidas de pilotos y pasajeros.²¹

Precisamente por ello, Salgado Filho estructuró el Parque dos Afonsos para atender las reparaciones y revisiones, la fabricación de piezas y, eventualmente, la construcción de aviones completos, del 1º Regimiento de Aviación, de la Escuela de Aeronáutica y del Correo Aéreo Nacional. Para cumplir sus funciones, en 1943 el Parque contaba con más de 800 hombres en sus talleres, entre mecánicos, montadores, carpinteros, caldereros, pintores y técnicos de radio.²² La Escuela de Especialistas Aeronáuticos se desarrolló considerablemente tras su creación, hasta el punto de que en septiembre de 1944 ya había formado a más de trescientos sargentos, entre los que se encontraban mecánicos de aviación, radiotelegrafistas de vuelo y de tierra, fotógrafos aéreos y mecánicos de armamento, en seis clases.²³

A pesar de los esfuerzos por ampliar la Escuela de Especialistas de Aeronáutica, su capacidad para formar nuevo personal resultó ser inferior a la creciente demanda de especialistas, especialmente tras la entrada de Brasil en la Segunda Guerra Mundial. Para resolver este problema,

Salgado Filho, con la ayuda de John Paul Riddle, propietario de una red privada de escuelas técnicas y profesionales aeronáuticas de los Estados Unidos, logró traer una de sus unidades a Brasil, inaugurándola en São Paulo, el 2 de mayo de 1944, con el nombre de Escuela Técnica de Aviación. La nueva institución se creó para aumentar la formación de especialistas para la Reserva de la Aeronáutica. Sin embargo, debido al esfuerzo bélico, todos los graduados acabaron incorporándose automáticamente al servicio activo de la Fuerza Aérea Brasileña. La intensificación de las relaciones con Estados Unidos, debido a la participación de Brasil en el conflicto mundial, hizo posible no sólo la instalación de la escuela, sino también la llegada de técnicos e instructores estadounidenses para ayudar a formar a los alumnos (CAVALCANTI, s/d, p. 43 e 45).

5 CONCLUSIÓN

Este artículo ha analizado las principales acciones materiales y simbólicas realizadas por Salgado Filho, mientras estuvo al frente de la cartera de Aeronáutica, con el fin de reunir las condiciones necesarias para la transformación de la nación en una potencia aérea. Para ello, el ministro aprovechó sus cuatro años y nueve meses en el cargo para poner en marcha un proyecto estatal destinado a construir una mentalidad aeronáutica. Dicha expresión consistió en un conjunto de ideas, principios y acciones, que debían ser interiorizadas por toda la población, relacionadas con la importancia decisiva de la aviación para el país.

Tras la creación del nuevo ministerio, Salgado Filho intensificó las medidas para reforzar los aspectos civiles y militares de la mentalidad aeronáutica, publicando, durante la “Semana de las Alas” de 1941, el lema que guiaría su gestión: “Pilotos para Brasil, aviones para los pilotos y técnicos para los aviones”. Dicha frase resumía el plan para formar, en número significativo, aviadores altamente cualificados (asociaciones aéreas, aeroclubes y la Escuela de Aeronáutica), para aumentar el número de aeronaves para el entrenamiento y la protección del territorio (Campaña Nacional de Aviación, Fábrica Nacional de Aviones y Fábrica Nacional de Motores) y para disponer de profesionales especializados en su diseño y reparación (aeromodelismo, Escuela de Especialistas en Aeronáutica y Escuela Técnica de Aviación).

²¹ Archivo Gustavo Capanema, GCi1938.00.00/2, microfilmrollo 70, pasta XIII, Foto 346/2 e 347/1. CPDOC/FGV.

²² Ídem. Foto. 349/2.

²³ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 8, paquete 23, dossier 13.

REFERENCIAS

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 ‘ases’ 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. **Trajatória 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.

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

Escola Assistencial da Aeronáutica: um sobrevoo histórico sobre os anos iniciais no Colégio Brigadeiro Newton Braga

Aeronautics Assistance School: a historical overview of the Early Years at Colégio Brigadeiro Newton Braga

Escuela de Asistencia Aeronáutica: una visión histórica de los primeros años en el Colégio Brigadeiro Newton Braga

Jussara Cassiano Nascimento ¹

RESUMO

Este artigo tem como objetivo realizar um sobrevoo histórico sobre os anos iniciais no Colégio Brigadeiro Newton Braga, instituição escolar que faz parte do conjunto das escolas assistenciais vinculadas ao Comando da Aeronáutica e ministra, desde o 1º ano, os ensinamentos fundamentais (alfabetização) e médio. Inicialmente, serão abordados alguns dados sobre as escolas assistenciais, descritos no Regimento Interno dessas instituições, onde apontamos a finalidade e missão a que se destinam. Em seguida, destaca-se a importância dos estudos e pesquisas voltados para as instituições escolares, bem como as mudanças ocorridas no âmbito da pesquisa histórica. Dialogamos com Paolo Nosella e Esther Buffa (2009), pesquisadores da área, que estudam as instituições escolares e asseguram que esse tipo de estudo vem sendo ampliado significativamente, principalmente no âmbito da História da Educação. No caso específico deste artigo, optou-se por trazer com maiores detalhes a história dos anos iniciais, apresentando as diversas peculiaridades que envolvem um ensino voltado para crianças, considerado pela comunidade escolar de qualidade. As concepções apresentadas neste artigo foram fundamentadas nas abordagens oriundas da Escola dos Annales, de Marc Bloch e Lucien Febvre (1977), com a chamada História Nova, de origem francesa, apontando o quanto é importante desenvolver estudos voltados para o particular, sem deixar de vislumbrar o que acontece no geral, tornando a História uma ciência viva e dinâmica.

Palavras-chave: Escolas Assistenciais. Colégio Brigadeiro Newton Braga. Anos Iniciais.

ABSTRACT

This article aims to carry out a historical flyover over the early years at Brigadier Newton Braga College, a school institution that is part of the set of assistance schools linked to the Air Force Command and teaches from the 1st year of elementary school (literacy) to high school. Initially, some data on assistance schools will be addressed, described in the Internal Regulations of these institutions, where we point out the purpose and mission for which they are intended. Then, it highlights the importance of studies and research aimed at school institutions, as well as the changes that took place in the scope of historical research. We spoke with Paolo Nosella and Esther Buffa (2009), researchers in the area, who study school institutions and ensure that this type of study has been significantly expanded, especially in the context of the History of Education. In the specific case of this article, it was decided to bring in more detail the history of the early years, presenting the various peculiarities that involve teaching aimed at children, considered by the school community to be of quality. The conceptions presented in this article were based on approaches from the School of the Annales, by Marc Bloch and Lucien Febvre (1977), with the so-called New History, of French origin, pointing out how important it is to develop studies focused on the particular, while glimpse what happens in general, making history a living and dynamic science.

Keywords: Assistance Schools. Brigadier Newton Braga College. Early Years.

I. Colégio Brigadeiro Newton Braga (CBNB) – Rio de Janeiro/RJ – Brasil. Doutora em Educação pela Universidade Católica de Petrópolis (UCP-IPETEC). E-mail: professorajussara@yahoo.com.br

Recebido: 11/09/20

Aceito: 09/12/20

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo realizar un sobrevuelo histórico durante los primeros años en el Colégio Brigadeiro Newton Braga, institución escolar que forma parte del conjunto de escuelas asistenciales vinculadas al Comando de la Fuerza Aérea y que imparte clases desde el 1er año de la escuela primaria (alfabetización) hasta el bachillerato. Inicialmente se abordarán algunos datos sobre escuelas asistenciales, descritos en el Reglamento Interno de estas instituciones, donde señalamos el propósito y misión para la que están destinadas. Luego, destaca la importancia de los estudios e investigaciones dirigidos a las instituciones escolares, así como los cambios que se produjeron en el ámbito de la investigación histórica. Hablamos con Paolo Nosella y Esther Buffa (2009), investigadores en el campo, que estudian las instituciones escolares y aseguran que este tipo de estudio se ha ampliado significativamente, especialmente en el contexto de la Historia de la Educación. En el caso específico de este artículo, se decidió acercarse con más detalle la historia de los primeros años, presentando las diversas peculiaridades que conlleva la enseñanza dirigida a los niños, considerada por la comunidad escolar como de calidad. Las concepciones presentadas en este artículo se basaron en planteamientos de la Escuela de los Annales, de Marc Bloch y Lucien Febvre (1977), con la llamada Nueva Historia, de origen francés, señalando lo importante que es desarrollar estudios centrados en lo particular, mientras vislumbrar lo que ocurre en general, haciendo de la historia una ciencia viva y dinámica.

Palabras clave: Escuelas asistenciales. Colegio Brigadeiro Newton Braga. Primeros años.

1 INTRODUÇÃO

De acordo com o Regimento Interno (RICA, 21-304/2019) das Escolas Assistenciais da Aeronáutica, três escolas estão subordinadas à Diretoria de Ensino da Aeronáutica (DIRENS): o Colégio Tenente Rego Barros (CTRB), localizado em Belém; o Colégio Brigadeiro Newton Braga (CBNB), localizado no Rio de Janeiro; e a Escola Caminho das Estrelas (ECE), localizada no Maranhão.

Essas escolas têm por finalidade ministrar ensino fundamental e médio, em consonância com a legislação federal vigente, observando as leis e os regulamentos em vigor na Aeronáutica. Atendem prioritariamente os dependentes diretos de militares do COMAER e os dependentes dos servidores civis, além de militares das demais forças, quando houver vaga, capacitando

esses alunos para ingressarem em estabelecimentos de ensinos militares, como também em instituições civis de ensino superior.

Segundo esse mesmo regimento (RICA, 21-304/2019), a missão dessas escolas é ofertar ensino de qualidade agregado à formação integral, ética e moral, além dos princípios e valores cultivados no âmbito da Aeronáutica, capacitando os discentes em atitudes crítico-reflexivas para que possam, como cidadãos autônomos, ser conscientes dos seus direitos, deveres e responsabilidades em qualquer campo profissional que atuem (RICA, 21-304/2019).

E nesse contexto insere-se o Colégio Brigadeiro Newton Braga, instituição assistencial da Aeronáutica fundada no ano de 1960 e localizada no bairro do Galeão, na cidade do Rio de Janeiro, sendo reconhecida como referência em qualidade de ensino. Sua história está interligada à história da aviação e da educação brasileira.

Para aproximar-se dessa história, deve-se ter a consciência de que estudos que envolvem instituições escolares precisam ser elaborados com um certo cuidado para que não se caia na armadilha do saudosismo. Eles precisam fornecer ao leitor o conhecimento do que acontece no interior dessas escolas. Paolo Nosella e Ester Buffa (2009), em livro intitulado *Instituições Escolares – por que e como pesquisar*, organizaram um balanço crítico sobre as pesquisas que foram desenvolvidas com instituições escolares e constataram que se trata de uma linha de estudos e pesquisas em ascensão. Informam que a pesquisa histórica vem passando por intenso processo de renovação teórico-metodológico, destacando, sobretudo, os avanços significativos no âmbito dos estudos voltados para as instituições escolares. E apontam o crescimento e a amplitude desses estudos em suas inúmeras possibilidades de investigação:

[...] contexto histórico e circunstâncias específicas da criação e da instalação da escola; processo evolutivo: origens, apogeu e situação atual; vida escolar; o edifício: organização do espaço, estilo, acabamento, implantação, reformas e eventuais descaracterizações; alunos: origem social, destino profissional e suas organizações; professores e administradores: origem, formação, atuação e organização; saberes: currículo, disciplinas, livros didáticos, métodos e instrumentos de ensino; normas disciplinares: regimentos, organização do poder, burocracia, prêmios e castigos; eventos: festas, exposições, desfiles (NOSELLA & BUFFA, 2009, p.18).

Figura 1 - Frente do Colégio Brigadeiro Newton Braga.



Fonte: Centro de Memória do CBNB (2019).

O crescimento dessa área aconteceu principalmente a partir da segunda metade do século XX, demonstrando a força que possui. Quando se observa a amplitude dos estudos identificados por Nosella e Buffa (2009), é possível perceber o quanto essa temática poderá contribuir com o conhecimento científico a partir do que acontece no interior das escolas, mostrando que é possível estudá-las por meio de várias perspectivas. Para esses autores, as instituições escolares constituem um território privilegiado da dialética educacional entre o particular e o geral e entre o indivíduo e a sociedade (Nosella e Buffa, 2019, p. 9).

Lucien Febvre (1977), historiador francês da Escola dos Annales, assevera a importância que esses estudos possuem para a compreensão do presente. Esse movimento busca conhecer o particular e o específico, com recortes cada vez menores e, nessa perspectiva, pesquisadores do mundo inteiro começaram a direcionar olhares mais atentos para as questões pedagógicas e educacionais, ou seja, a direcionar o olhar para o interior das diversas instituições escolares. Febvre (1977, p. 56) ainda alerta que não devemos nos contentar em presenciar da costa o que se passa no mar em fúria. Ou seja, é preciso conhecer o que se passa no interior das instituições educacionais, trazendo informações relevantes sobre elas.

Paolo Nosella e Esther Buffa (2009), durante as suas pesquisas, verificaram os impactos que a história das instituições escolares causa nas pessoas envolvidas com elas, mas advertem que é preciso ter cuidado para não cair em armadilhas direcionadas somente à sua descrição, é preciso ter um objeto a ser estudado que forneça dados importantes para aquela comunidade escolar.

Constatamos que este tipo de pesquisa apresenta sérios perigos metodológicos, porque o envolvimento do estudioso é fácil; o difícil é produzir um resultado final crítico e proveitoso. Frequentemente, o pesquisador resvala em reducionismos teóricos, descrição laudatória ou apologética. De fato, estudos e pesquisas que retratem, de forma curiosa, aspectos singulares da instituição escolar, em tempos diversos, são fascinantes e até sedutores tais como particularismo, culturalismo ornamental, saudosismo, personalismo (NOSELLA E BUFFA, 2009, p. 5).

No caso deste artigo, tem-se como objetivo realizar um sobrevoo histórico sobre a instituição pesquisada, com ênfase nos anos iniciais, buscando informar o quanto é importante para os estudantes do Colégio Brigadeiro Newton Braga começarem ali os seus estudos. Essa afirmação prende-se ao fato de que seus alunos têm conseguido posição de destaque em diversas Olimpíadas, aprovações em universidades públicas e escolas militares.

Justino Magalhães (1996) defende que:

Compreender e explicar a existência histórica de uma instituição educativa é, sem deixar de integrá-la na realidade mais ampla que é o sistema educativo, contextualizá-la, implicando-a no quadro de evolução de uma comunidade e de uma região, é por fim sistematizar e (re)escrever-lhe o itinerário de vida na sua multidimensionalidade, conferindo um sentido histórico (p. 2).

Portanto a seguir será apresentada parte da história do Colégio Brigadeiro Newton Braga, dando-se destaque à história dos anos iniciais, um dos segmentos de ensino que o Colégio oferece e que atende do 1º ao 5º ano de escolaridade do ensino fundamental. Observa-se que os alunos que ali iniciam seus estudos incorporam os ideais aprendidos no colégio, colocando-se num patamar social de destaque.

Destaca-se a importância do trabalho conjunto que acontece entre a gestão, os professores e os responsáveis pelas crianças. As práticas cotidianas que envolvem o diálogo constante entre as partes tem sido de grande valia, uma vez que aproxima esses segmentos, contribuindo para que o trabalho desenvolvido seja fortalecido para o bem dos alunos, o que vem ao encontro da ideia de que as famílias e as escolas precisam encontrar espaços de diálogos em busca de melhores resultados.

Fundado no dia 04 de abril de 1960, o Colégio Brigadeiro Newton Braga instalou-se inicialmente em um galpão improvisado, no bairro do Galeão, na Ilha do Governador. O objetivo era oferecer o ensino secundário (antigo curso ginásial) para os filhos de militares e funcionários civis pertencentes aos quadros do Comando da Aeronáutica. Na ocasião, havia uma escassez de escolas que ofertassem o curso ginásial na Ilha do Governador. Nesse contexto, por iniciativa de três militares da Aeronáutica, o Capitão Aviador Max Alvim, o Capitão Murilo Wanderley e o Sargento Agnaldo Elias Guimarães, foi fundado o Ginásio Brigadeiro Newton Braga.

Cerca de 120 alunos iniciaram seus estudos nesse galpão improvisado. Mas, no ano de 1962, foi necessário acontecer uma mudança de local, para o funcionamento do ginásio.

Vários fatores contribuíram para essa mudança, como pouca infraestrutura e aumento da quantidade de jovens, entre outros. O local escolhido foi o antigo prédio da polícia da Aeronáutica, segundo depoimento da Professora Iracema Sousa, uma das primeiras professoras do Colégio:

[...] o Colégio nasceu sendo instalado num reembolsável (um Galpão) que ficou vazio aqui no Galeão, com a mudança da Capital para Brasília. O professor Murillo Wanderley desejava contribuir com os pais militares que estavam vindo transferidos de outros estados e que tinham crianças em idade escolar. Logo depois o colégio foi crescendo e teve que ser transferido para um prédio da Polícia da Aeronáutica, que estava vazio, tendo em vista a transferência da Capital para Brasília. Então esse prédio da PA foi entregue ao professor Murillo e assim foi instalado todo o ginásio e mais o admissão¹. Nós saímos daquele pardieiro inicial e fomos para o prédio da PA (Informação verbal)².

Na Ilha do Governador, naquele período, só existia um ginásio público, o Colégio Mendes de Moraes. Porém, no ano de 1969, o Ministro Márcio de Sousa Melo conseguiu um local para a construção da sede própria e o ginásio foi instalado em um terreno de 23.800,63 m², cedido pela Aeronáutica, na Praça do Avião nº1, no Galeão, Ilha do Governador.

Figura 2 - Galpão improvisado onde o Ginásio Brigadeiro Newton Braga iniciou suas atividades escolares no ano de 1960.



Fonte: Centro de Memória do CBNB (2019).

¹ O Admissão era um curso preparatório que funcionava nas dependências do colégio para que os alunos pudessem fazer o exame de ingresso ao curso ginásial. Esses exames foram instituídos por meio da Reforma Francisco Campos em 1931 e vigoraram até 1971, sendo obrigatórios para ingresso no curso ginásial nas escolas públicas.

² Entrevista realizada com a professora Iracema Souza, que ingressou no ginásio como docente de Matemática, em 1962, e permaneceu até a sua aposentadoria.

Naquela ocasião, a instituição de ensino continuava oferecendo ensino secundário (curso ginásial) somente para estudantes, cujos pais tinham vínculo com o Comando da Aeronáutica. Destaca-se a iniciativa política e social desses três militares da Aeronáutica que, mesmo fundando um colégio somente para estudantes, cujos pais tinham vínculo com a Aeronáutica, representou um ganho educacional significativo para muitos estudantes, por cursarem o ginásio.

Porém o Comando da Aeronáutica, por meio do Parecer nº 151/COJAER/2003, que reconhece o funcionamento do Colégio segundo as normas que regem o ensino público em geral, em especial a Lei de Diretrizes e Bases da Educação, resolveu considerar o interesse público e social e abrir vagas de acesso amplo para estudantes sem vínculo com a Aeronáutica. Hoje, o Colégio Brigadeiro Newton Braga possui cerca de 1.500 estudantes, cujos responsáveis têm ou não vínculo com o Comando da Aeronáutica.

2 SOBREVOANDO OS ANOS INICIAIS NO COLÉGIO BRIGADEIRO NEWTON BRAGA

O cotidiano se inventa com mil caças não autorizadas (Michel de Certeau). No ano de 1981, ainda na vigência da Lei de Diretrizes e Bases da Educação 5.692/71, iniciou-se a antiga 4ª série do curso primário (hoje 5º ano de escolaridade do ensino fundamental) no Colégio Brigadeiro Newton Braga. Essa lei instituiu que o ensino fundamental deveria acontecer em um período de oito anos. Segundo depoimento da Professora Carmen Terra, a primeira professora de Língua Portuguesa da antiga 4ª série no Colégio, a iniciativa de ingresso das crianças na escola desde a base contou com o total apoio do corpo docente, fazendo com que o Comando da Aeronáutica levasse o projeto adiante.

Iniciei minhas atividades aqui no colégio, com a chegada dos anos iniciais e era somente a quarta série em 1981. Até esse ano não tinha primário (como era chamado naquele tempo) ... Então, aqui na escola só tínhamos o segundo segmento, o antigo ginásio. A iniciativa de ter as séries iniciais foi devido aos professores acharem que o colégio precisava ter o 1º segmento, porque nós recebíamos crianças de outros lugares e queríamos que a maior parte das crianças iniciassem seus estudos aqui. Foi nesse momento que eu entrei. Havia uma grande necessidade de professores e eu fui convidada. Tinha professores em separado para as disciplinas: Português, Matemática, Estudos Sociais e outras. Na época, eu trabalhava no município e quis trabalhar aqui no Newton Braga. Especializei-me e entrei como professora de Português. A chegada das séries iniciais não foi uma determinação do Comando da Aeronáutica e sim uma necessidade vista pelos profissionais da escola (Informação prestada pela professora Carmen Terra).

A professora Carmen Terra também informou que os estudantes, desde a 4ª série, tinham professores para

cada disciplina: Língua Portuguesa, Matemática, Estudos Sociais e outras, mas revela que desde aquela época já havia carência de professores.

Os outros anos de escolaridade foram se ampliando aos poucos. No ano de 1989, iniciou-se a 3ª série e a professora Carmen continuava ministrando aulas de Língua Portuguesa, tanto para a 4ª série quanto para a 3ª série. Segundo ela, as turmas eram compostas por 43 alunos e todas funcionavam no turno da tarde, e destaca o quanto considerava os alunos estudiosos e que a média, calculada conforme a explicação abaixo, desde aquela época já era sete.

As turmas tinham 43 alunos e funcionavam todas à tarde. Agora, eram alunos de ponta, além de fazerem provas para entrar, eram estudiosos. Posso afirmar que as turmas eram muito fortes. A média obrigatória em toda escola era sete, um pouco mais rigorosa que hoje. E essa média era calculada com provas, testes e trabalhos. Eles eram somados e divididos. Para o aluno passar tinha que ter no mínimo média sete (Informação prestada pela professora Carmen Terra).

Somente no ano de 1996, o Colégio Brigadeiro Newton Braga recebeu sua primeira turma de alfabetização. De acordo com o depoimento da professora Cristine Elizabeth Fiorotti, as crianças prestavam prova de leitura e escrita, mas, desde o ano de 2005, esse processo está extinto e atualmente o ingresso de crianças para as classes de alfabetização ocorrem por sorteio público, no próprio colégio. A professora informa que o corpo docente que atuava nas séries iniciais tinha experiência na rede pública de ensino, onde as crianças em idade de alfabetização não faziam provas para ingresso.

Em 2004, foi quando o Ministério Público chamou as autoridades do Newton Braga para conversar sobre o termo de ajustamento de conduta, porque até então havia concursos com prova, uma espécie de vestibulinho. Nosso grupo era oriundo do município do Rio de Janeiro, eu era a única que veio do estado, e nós questionávamos muito essa prova. Por que fazer essa prova com as crianças de 1ª série? Era uma verdadeira maratona, tinha uma prova escrita de leitura, uma prova de leitura oral e uma redação que eu nem considerava uma produção tão autoral. Além do mais, nós víamos nos jornais algumas notícias que diziam que o Ministério Público de vários estados estaria impedindo a realização desses vestibulinhos, por causa do ritual de meses de preparação da criança. Então, para entrar para esse colégio, a criança tinha que ser alfabetizada (Informação prestada pela professora Cristine Fiorotti).

Atualmente, as crianças em idade de alfabetização ingressam no colégio por meio de sorteio público e são alfabetizadas no espaço escolar. O atendimento a esse público infantil acontece a partir dos parâmetros propostos pela Base Nacional Comum Curricular, normativa do MEC, que indica que a alfabetização deve ocorrer nos 1º e 2º anos de escolaridade.

Figura 3 - Sala de aula da turma de alfabetização no CBNB.

Fonte: O autor.

Nos depoimentos, foi possível verificar que a formação de professores para atuar nos anos iniciais é algo que vem sendo estruturado na instituição desde a década de 1990. A professora Cristine Fiorotti informa que, desde o início das suas funções docentes no colégio, traz consigo a perspectiva de estudos agregados à sua prática. Para ela, um professor precisa estar o tempo todo conectado com as diversas formas e possibilidades de leitura e escrita, buscando sempre o seu aperfeiçoamento profissional.

A minha graduação foi maravilhosa, foi na UERJ Caxias, eu tive contato através de livros com o projeto da Raquel Vilard, que era trabalhar com literatura em sala de aula, e pensava: estou certa em querer trabalhar em sala com a literatura, de trabalhar com as ciências. Foi uma maravilha! Eu levava as coisas que eu fazia com as crianças aqui e eles gostavam muito; eu fui muito afortunada porque estava no lugar certo, na hora certa. Depois eu fiz a pós-graduação em Metodologia que foi muito bacana, eu não estudei nada prático em Metodologia, eu vi um pouco de cada coisa, mas eu gostei porque ela me mostrou que o professor não precisa ficar amarrado, procura, vai estudar.

Quando a gente tem um entrave muito grande em sala de aula, isso nos mostra que é preciso estudar (Informação prestada pela professora Cristine Fiorotti).

A vontade de estudar para ter uma atuação mais eficiente com relação às suas práticas cotidianas é um dos fatores de destaque nos docentes dos anos iniciais. Hoje existe um grupo de estudos e pesquisas que vem estudando e enriquecendo as suas práticas, semanalmente, no espaço escolar. Esse grupo de estudos envolve a Coordenadora pedagógica³, professoras civis e militares e outros professores que atuam nos anos iniciais com seus projetos nas áreas de Física, Química, Biologia, História e Geografia.

No ano de 2018, as turmas dos anos iniciais receberam um acréscimo significativo no número de crianças e com esse quantitativo também veio uma quantidade expressiva de crianças portadoras de necessidades educacionais especiais. A coordenação pedagógica, com apoio da

³ O primeiro grupo de estudos e pesquisas sobre as práticas pedagógicas desenvolvidas nos anos iniciais do Colégio Brigadeiro Newton Braga foi organizado pela Profa. Dra. Jussara Cassiano Nascimento, Coordenadora Pedagógica desse segmento de ensino, no período de 2018 a 2020.

direção e contribuição dos professores, organizou a primeira sala de recursos multifuncionais do Colégio Brigadeiro Newton Braga.

Alves (2006, p. 15), esclarece a finalidade dessas salas de recursos:

As salas de recursos multifuncionais são espaços da escola onde se realiza o atendimento educacional especializado para alunos com necessidades educacionais especiais, por meio do desenvolvimento de estratégias de aprendizagem, centradas em um novo fazer pedagógico que favoreça a construção do conhecimento pelos alunos, subsidiando-os para que desenvolvam o currículo e participem da vida escolar.

A necessidade prática de contribuição para com um grupo grande de crianças fez com que a coordenação pedagógica⁴ escrevesse um projeto que, de forma prática e emergencial, implantasse a sala de recursos com a maior brevidade possível. Verificou-se que, no corpo docente, havia especialistas nas diversas áreas da educação especial. Ao elencarem-se esses argumentos, buscaram, junto à direção, autorização para que os atendimentos na sala de recursos iniciassem imediatamente, de forma que o local fosse utilizado para atendimentos múltiplos, ou seja, objetivando a inclusão de todos.

Figura 4 - Sala de Recursos do Colégio Brigadeiro Newton Braga.



Fonte: O autor.

⁴ No ano de 2019 a Coordenação Pedagógica dos anos iniciais, organizou e inaugurou a primeira sala de recursos para atendimentos especializados de crianças, no Colégio Brigadeiro Newton Braga.

Figura 5 - Sala de recursos do Colégio Brigadeiro Newton Braga (2019).



Fonte: O autor.

A educação inclusiva é uma questão de direitos humanos e as ações pedagógicas precisam ser planejadas, implementadas e constantemente (re) avaliadas. Nesse caso, é preciso destacar que os professores devem preparar-se continuamente para que possam desenvolver práticas escolares que promovam a inclusão de todos.

É necessário construir práticas que além de valorizar essa diversidade, estejam comprometidas com o sucesso e não com o fracasso escolar, com a aprendizagem significativa e não com a simples memorização e automotivação de conteúdos e ideias (SANTOS e CANEN: 2014, p. 60).

A ideia é trabalhar a inclusão sob uma perspectiva de contribuição com o avanço educacional pedagógico de todas as crianças. Então, as atividades na sala de recursos são desenvolvidas em conjunto com o professor da sala de aula. Parte-se do princípio de que todas as crianças aprendem, desde que sejam pedagogicamente estimuladas.

Figura 6 - Sala de recursos do Colégio Brigadeiro Newton Braga (2019).



Fonte: O autor.

Semanalmente, no Colégio Brigadeiro Newton Braga, os estudantes participam do momento da formatura. Precisam chegar no horário, estar devidamente uniformizados, formados no local predeterminado, com postura adequada para participarem da formatura e cantarem o Hino Nacional. Nos anos iniciais, a formatura acontece no “Pátio dos Baixinhos”, local onde se organiza o primeiro segmento para dirigir-se às salas de aulas e para a merenda.

Figura 7 - Formatura dos anos iniciais no CBNB.



Fonte: O autor.

Encontra-se justificativa para essas atividades e posturas cívicas solicitadas aos alunos no Art. 6º do Regimento Interno do CBNB (RICA 21-304, p.07): “A ação educacional desenvolvida nas Escolas Assistenciais é feita segundo os valores de Disciplina, Patriotismo, Ética, Comprometimento, Profissionalismo, assim como as tradições da Força Aérea Brasileira. Seção II C”.

Para finalizar, buscou-se com Certeau (1994) compreender essas maneiras de fazer dos professores praticantes dos anos iniciais do CBNB, informando que, com base em suas práticas, os estudantes do Colégio Brigadeiro Newton Braga têm-se destacado em muitas atividades dentro e fora da instituição. Entre elas, destacam-se a Olimpíada de Matemática do Estado do Rio de Janeiro, com 28 alunos dos anos iniciais premiados; a Olimpíada Brasileira de Astronomia e Astronáutica (OBA), com 36 alunos dos anos iniciais e, por último, a Olimpíada Brasileira de Ciências 2020, com 28 alunos da escola aprovados para a primeira fase.

Destacamos que a maioria dos alunos premiados estão cursando os anos iniciais, o ensino fundamental II ou o ensino médio, e começaram seus estudos nos anos iniciais do Colégio Brigadeiro Newton Braga.

Figura 8 - Certificado de Mérito Escolar.



Fonte: Sociedade Brasileira de Matemática (2018).

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Colaborando com a finalização deste artigo, Justino Magalhães (2004) afirma que a história das entidades educativas é um campo de investigação em que a instituição e a educação articulam-se por ação dos sujeitos. Por iniciativa do Capitão Murilo Wanderley, o Ginásio Brigadeiro Newton Braga foi fundado no dia 04 de abril de 1960 com a ideia inicial de ofertar ensino secundário (ginásial) para estudantes, cujos responsáveis tivessem vínculo com a Aeronáutica. Com o passar do tempo, outras possibilidades fizeram-se presentes e hoje o Colégio atende também outros estudantes.

Atualmente, o Colégio Brigadeiro Newton Braga possui sede própria no bairro do Galeão, no Rio de Janeiro, e faz parte do conjunto das Escolas Assistenciais

da Aeronáutica, atendendo cerca de 1500 estudantes desde o 1º ano do ensino fundamental até o ensino médio. O colégio funciona em dois turnos, com um quantitativo de 85 professores civis e militares.

Para pertencer ao quadro dos docentes do colégio é preciso ter, no mínimo, ensino superior na área de atuação, porém todos os professores da instituição são especialistas, com um expressivo número de mestres e doutores.

Na época da fundação do colégio, em 1960, a oferta de vagas ocorria somente para estudantes que iriam cursar o ginásio, porém, no ano de 1981, iniciou-se a primeira turma de 4ª série do antigo curso primário, hoje, 5º ano dos anos iniciais. Os demais anos (1º, 2º e 3º) foram sendo implantados aos poucos e com o aceite de todo o corpo docente.

Atualmente, a instituição atende cerca de 200 crianças nos anos iniciais (do 1º ao 5º ano de escolaridade) com práticas educativas desenvolvidas a partir do normativo do MEC, a Base Nacional Comum Curricular (BNCC), com as seguintes disciplinas: Língua Portuguesa, Matemática, História, Geografia, Ciências, Educação Física e Educação Artística. As crianças estudam Inglês desde o 1º ano de escolaridade, podem ingressar na banda de música do colégio e participam de projetos de Geografia, Física e Biologia. Além do normativo da BNCC e dos Parâmetros Curriculares Nacionais, são utilizados os livros didáticos, e, principalmente, o conhecimento das professoras dos anos iniciais, todas pedagogas e com larga experiência com crianças.

O colégio possui professores especializados que atendem crianças portadoras de necessidades especiais na sala de recursos. As atividades que são desenvolvidas nessa sala estão em consonância com o trabalho realizado na sala de aula e de acordo com cada ano de escolaridade. Então, o professor da sala de recursos

trabalha junto ao professor de sala de aula, buscando um trabalho pedagógico que contribua com o aprendizado significativo da criança.

Como em Certeau (1994), professores e estudantes do CBNB, por meio das estratégias que são capazes de produzir, mapear e impor, têm conseguido lugares de destaque em atividades de diversos âmbitos: acadêmicos, esportivos, olimpíadas e aprovações diversas em outras instituições, mas, em geral, os alunos em destaque começam seus estudos nos anos iniciais.

Para finalizar, destaca-se a importância da formação continuada de professores, que ocorre semanalmente. Nesse processo, a coordenação pedagógica apresenta textos acadêmicos voltados para os estudos com o cotidiano da escola e que contribuem com a prática desenvolvida nos anos iniciais. Percebe-se o quanto esse espaço de estudo e de pesquisa tem contribuído para o desenvolvimento de práticas educativas com sentido e que favorecem o aprendizado das crianças, o que faz com que o CBNB continue sua busca em ser uma instituição que oferece ensino de qualidade para os seus estudantes.

REFERÊNCIAS

ALVES, Denise de Oliveira. **Sala de Recursos Multifuncionais: espaços para atendimento educacional especializado**. Brasília: Ministério da Educação. Secretaria de Educação Especial, 2006.

BRASIL. **Lei nº 5.692 de 11 de agosto de 1971**. Fixa as Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 11 de agosto de 1971.

_____. **Parecer nº 151 COJAER/ 2003 do Comando da Aeronáutica** que reconhece o funcionamento do Colégio Brigadeiro Newton Braga segundo as normas que regem o ensino público em geral, considerando de interesse público e social abrir vagas de acesso aos estudantes sem vínculo com o Comando da Aeronáutica.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano – Artes de Fazer**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

FEBVRE, Lucien. **Combates pela História**. Vol. I. Lisboa: Ed. Presença, 1977.

MAGALHÃES, J. **Contributo para a História das Instituições Educativas - entre a memória e o arquivo**. Universidade do Minho (mimeografado), 1996.

NOSELLA, P. & BUFFA, E. **Instituições Escolares: por que e como pesquisar**. Editora Alínea. Campinas, São Paulo, 2009. 87p.

RICA 21-304. **Regimento Interno das Escolas Assistenciais da Aeronáutica**. 2019.

SANTOS, A. P. S.; CANEN, Ana. **Avaliação Escolar para a Aprendizagem: possibilidades e avanços na prática pedagógica**. Meta: Avaliação, v. 06, 2014.

ORIENTAÇÕES PARA SUBMISSÃO

A Revista da Universidade da Força Aérea é um periódico científico avaliado às cegas por pares e de periodicidade semestral, que tem por finalidade publicar as contribuições sobre estudos do Poder Aeroespacial.

Somente serão aceitas submissões em mídia eletrônica e em Língua Portuguesa.

O processo de submissão é por fluxo contínuo e sua publicação ocorre em junho e dezembro de cada ano.

Para maiores informações com respeito as formatações, quantidade de palavras dos artigos, tipos de artigos aceitos, processo de julgamento de manuscritos, avaliação às cegas por pares, termo de cessão de direitos autorais e outras informações pertinentes para elaboração dos artigos, consulte a norma de publicação no *site* da Revista da UNIFA disponibilizado em: www.fab.mil.br/unifa/revistadaunifa

Para submissão de artigos científicos, envie *e-mail* para o seguinte endereço eletrônico: revistadaunifa@gmail.com

GUIDELINES FOR SUBMISSION

The Journal of the Air Force University is a biannual scientific periodical, blindly reviewed by peers, that aims at publishing the contributions of the Aerospace Power Studies.

Only submissions in electronic media and in Portuguese will be accepted.

The submission process is on a continuous flow basis and its publication takes place in June and December every year.

For more information regarding the formats, the articles' word count, the types of articles accepted, the process of evaluation of manuscripts, the blind peer reviews, the term of copyright transfer and other relevant information to the writing of the articles, please consult the rules for publication available on the Journal of UNIFA's website: www.fab.mil.br/unifa/revistadaunifa

For the submission of scientific articles, please send an e-mail to the following electronic address: revistadaunifa@gmail.com

ORIENTACIONES PARA SUBMISIÓN

La Revista de la Universidad de la Fuerza Aérea es un periódico científico evaluado anónimamente y de periodicidad semestral, que tiene por objetivo publicar las contribuciones sobre estudios del Poder Aeroespacial.

Solamente serán aceptadas sumisiones en medios electrónicos y en el Idioma Portugués.

El proceso de sumisión es por flujo continuo y su publicación ocurre en junio y diciembre de cada año.

Para más informaciones sobre las formatos de texto, cantidad de palabras de los artículos, tipos de artículos aceptados, proceso de juzgamiento de manuscritos, evaluación anónima, termo de cesión de derechos autorais y otras informaciones pertinentes para la elaboración de los artículos, consulte la norma de publicación en el sitio web de la Revista de UNIFA en: www.fab.mil.br/unifa/revistadaunifa

Para sumisión de artículos científicos, envíe un e-mail para el siguiente correo electrónico: revistadaunifa@gmail.com



Portão da Guarda da UNIFA/Guard Gate of UNIFA/Porton de la Guardia de la UNIFA.

**UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA (UNIFA)
PRÓ-REITORIA DE APOIO À PESQUISA (PROAPE)
SEÇÃO DE DIVULGAÇÃO DA PRODUÇÃO ACADÊMICA (SDPA)**

Av. Marechal Fontenelle, 1000 - Campo dos Afonsos

Rio de Janeiro - RJ

CEP 21740-000

Telefone/Telephone number/Teléfono: +055 21 21572753

Site/Website/Sitio Web: www.fab.mil.br/unifa/revistadaunifa

E-mail/E-mail/Email: revistadaunifa@gmail.com



1941 - 2021

