

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PAMPA
CAMPUS SANTANA DO LIVRAMENTO
BACHARELADO EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

BRUNA NAIARA SANTANA DE ANDRADE DOS SANTOS

**A MENTALIDADE AERONÁUTICA DO GOVERNO DE GETÚLIO VARGAS:
CRIAÇÃO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA**

**Santana do Livramento
2025**

BRUNA NAIARA SANTANA DE ANDRADE DOS SANTOS

**A MENTALIDADE AERONÁUTICA DO GOVERNO DE GETÚLIO VARGAS:
CRIAÇÃO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de Relações Internacionais da Universidade
Federal do Pampa, como requisito parcial para
obtenção do Título de Bacharel em Relações
Internacionais.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Pedro Meinero

**Santana do Livramento
2025**

Ficha catalográfica elaborada automaticamente com os dados fornecidos
pelo(a) autor(a) através do Módulo de Biblioteca do
Sistema GURI (Gestão Unificada de Recursos Institucionais).

237m dos Santos, Bruna Naiara Santana de Andrade
A MENTALIDADE AERONÁUTICA DO GOVERNO DE GETÚLIO VARGAS:
CRIAÇÃO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA / Bruna Naiara Santana de
Andrade dos Santos.
91 p.
Tese (Doutorado)-- Universidade Federal do Pampa, RELAÇÕES
INTERNACIONAIS, 2025.
"Orientação: Fernando Pedro Meinero".
1. Força Aérea Brasileira. 2. Relações Internacionais. 3.
Aviação Comercial. 4. Getúlio Vargas. 5. Política Externa
Brasileira. I. Título.

BRUNA NAIARA SANTANA DE ANDRADE DOS SANTOS

**A MENTALIDADE AERONÁUTICA DO GOVERNO DE GETÚLIO VARGAS:
CRIAÇÃO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA**

**Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de
Relações Internacionais da Universidade Federal do Pampa,
como requisito parcial para obtenção do Título de Bacharel em
Relações Internacionais.**

Dissertação defendida e aprovada em: 26 de junho de 2025.

Banca examinadora:

Prof. Dr. Fernando Pedro Meinero
Orientador
(Universidade Federal do Pampa)

Prof. Dr. Flávio Augusto Lira Nascimento
Membro da Banca

Prof. Dr. Rafael Schmidt
Membro da Banca



Assinado eletronicamente por **FERNANDO PEDRO MEINERO, PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR**, em 13/07/2025, às 09:12, conforme horário oficial de Brasília, de acordo com as normativas legais aplicáveis.



Assinado eletronicamente por **FLAVIO AUGUSTO LIRA NASCIMENTO, PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR**, em 14/07/2025, às 10:49, conforme horário oficial de Brasília, de acordo com as normativas legais aplicáveis.



Assinado eletronicamente por **RAFAEL VITORIA SCHMIDT, PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR**, em 14/07/2025, às 17:41, conforme horário oficial de Brasília, de acordo com as normativas legais aplicáveis.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.unipampa.edu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1782902** e o código CRC **825C5C60**.

Dedico este trabalho a todos os jovens da periferia que conseguem enxergar além do horizonte das paredes de bloco, mantendo-se firmes na esperança e na fé em dias melhores.

AGRADECIMENTOS

Primeiro, agradeço e dedico ao meu Pai, que cuida de mim desde o ventre de minha mãe, guiando-me e preparando o caminho para os meus sonhos, até mesmo quando não me sinto capaz de realizá-los. Sem Ele, eu não poderia continuar, pois não teria fôlego de vida nem vontade suficiente. Então, aqui, expresso o meu amor ao Seu amor puro e forte. Eterna gratidão.

Agradeço a Jesus pelo cuidado e pela amizade, por me apoiar nos momentos difíceis, sem nenhum julgamento, e por ser minha fonte de inspiração. Quando os meus sonhos ainda estavam sem forma, para Ele, cada um já era real.

Agradeço ao Espírito Santo por cuidar do meu coração, mantendo-me mais perto de Deus em oração.

Agradeço à minha família. Sem eles, o sonho não seria possível, e eu não lutaria com tanta valentia. A minha família é o meu chão, a porta aberta, o céu azul e a luz no meio da escuridão. O meu muito obrigada. Sem vocês, nada seria possível!

Seguindo os agradecimentos à minha família, sinto-me muito especial, pois nela estão as mulheres mais fortes do mundo. Acredito que as leões se inspiram nas mulheres da minha casa e as têm como referência, pois seus rugidos mudam histórias. Eis-me aqui, prova viva.

Agradeço à minha mãe por ser quem é e por toda luta e sacrifício. Por ter me permitido conhecer a vida e, a partir dela, realizar os meus sonhos. Sou eternamente grata por tudo. Espero um dia retribuir tudo o que me foi ofertado, com muito amor e dedicação.

Agradeço à minha madrinha por tanto amor e investimento na minha educação, além dos cuidados desde que eu era pequena. Agradeço por me ensinar a fazer bolo, pão e a praticar o bem ao próximo. Com certeza, a possibilidade de alcançar este degrau foi, em grande parte, “culpa” dela, pois investiu em mim sem olhar para os lados. Ensinou-me a lição mais importante: sempre acreditar no sonho do próximo. Enquanto os meus sonhos viverem, o seu nome viverá com eles.

Agradeço à mainha, por ser uma mulher valente e guerreira, ensinando-me que tudo posso, com determinação e fé. A leoa da família, que defende a todos que ama com bravura e força. Sem ela, eu nada seria. Eu não sou 1% da mulher guerreira e determinada que ela é. Obrigada por tudo e por tanto. Sua mini cópia caminha com os seus ensinamentos no coração.

Agradeço à minha tia Ester, por todo o tempo doado à minha criação e contribuição para a minha caminhada. Ester, mulher guerreira, doou-me o que há de mais precioso na vida:

o tempo. O seu tempo foi dedicado à minha criação, às minhas primeiras palavras escritas, aos ensinamentos e à construção do meu caráter — alicerce para um futuro abençoado.

Ao meu tio Enos, deixo aqui registrado o meu amor e o meu agradecimento. A calma que, muitas vezes oferecida, ajudou-me a enxergar que a vida pode ser leve e harmoniosa.

Agradeço às minhas primas Maria Luiza, Maria Victória e Liz por serem meus eternos amores e companheiras fiéis. Acreditem, vocês são o meu espelho.

Agradeço à minha irmã Tamara pela força, pela fé em mim e por todos os momentos. Tamara, minha doce herança, sem esse tesouro eu não teria recursos para trilhar os caminhos mais difíceis. Nos momentos de insegurança, pensar em você me deu forças para continuar o propósito.

Agradeço ao meu namorado por tanto amor e confiança, sendo meu porto seguro e, para sempre, o amor da minha vida. A ele dedico este trabalho, o meu amor e a minha vida. As futuras conquistas, espero compartilhá-la com você.

Agradeço ao meu pai carnal, Bruno, que um dia confiou em mim com toda a sua vida, um amor puro e sagaz. Lembro-me como se fosse hoje de cada declaração de amor. A minha trajetória representa a sua trajetória interrompida tão cedo. Chegarei lá, pai, por mim e por você. Afinal, não se pode tirar o amor de um coração vivo.

Agradeço a Bijunior, meu padrasto, que entrou na minha vida para mudá-la. Acredito que Deus o enviou para cuidar dos seus bens mais preciosos, e tens desempenhado esse papel muito bem. Minha eterna gratidão. Espero retribuir tudo à altura.

Agradeço a Brian e a Mia, por serem fiéis escudeiros desta menina que, por muitas vezes, chorava no quarto e conversava com eles. A Brian e a Mia foram revelados os meus momentos mais vulneráveis e, com uma lambida no meu pé, tudo parecia que iria ficar bem. E ficou.

Aos meus professores, não tenho palavras para agradecer, pois sem eles eu não poderia chegar nem perto dessa conquista. Muito obrigada a Fernando Meinero, Flávio Lira e André Redivo. Acreditem, vocês ajudaram a escrever a minha história. Eternas inspirações.

Agradeço aos meus amigos da moradia, que dividiram um espaço comunitário comigo por longos anos. Vivemos momentos de união, alegria, choro e insegurança, mas nunca pensamos em desistir. A Felipe, Veluma, Maria Rita, Anna Júlia, Bianca, Joyce e Wayway, minha eterna gratidão. Vocês têm grande participação nesta conquista, tão cheia de saudade dos nossos e de anseio por uma vida melhor. Vocês tornaram a caminhada leve e harmoniosa. O melhor de tudo foi a troca cultural tão enriquecedora que cada um representou. A Veluma, Bianca, Wayway e Maria Rita trouxeram consigo o Norte, um lugar tão especial e, sem

dúvidas, um dos melhores lugar do mundo. O Felipe trouxe o Espírito Santo e o jeito capixaba de preparar moqueca. A Anna Júlia me reapresentou um amor antigo: Minas Gerais, e sua “mineirice uai”. A querida Joyce, o nosso Nordeste vive e reina!

Agradeço ao meu amigo Jackson por me aguentar e ouvir os meus desejos. Agradeço também por me indicar as oportunidades da vida, abrindo sempre meus olhos para o caminho da educação, do sucesso e das conquistas que o mundo tem a nos oferecer por meio do estudo e do trabalho.

Ao porteiro Marcio, muito obrigada. Espero sempre te encontrar e desejo que permaneça com a mesma garra e alegria de sempre.

A Universidade Federal do Pampa, muito obrigada!

Agradeço ao CNPq, ADAFI, PDA e UNIPAMPA pela oportunidade de ser bolsista, um passo muito importante durante a graduação.

Histórias, registros e escritos
Não é conto, nem fábula, lenda ou mito
Não foi sempre dito que preto não tem vez?
Então, olha o castelo e não foi você quem fez
(RACIONAIS MC's).

RESUMO

Essa presente monografia tem como norte analisar a criação da Força Aérea Brasileira e as ações do governo para a consolidação do desenvolvimento aéreo militar e por consequência, comercial no Brasil. O marco temporal inicia no mandato de Getúlio Vargas até a crise que a aviação sofreu nas décadas de 50 e 60. Dessa forma, a Política Externa Brasileira usou de barganha para tentar alcançar a consolidação da aviação interna do país. Outrossim, usa-se a teoria do poder aéreo para tentar explicar como as nações da época se guiaram à nova força do exército, além disso, autores realistas descrevem as vantagens que os países buscam em um sistema anárquico em prol do sistema aviacionário militar. Ressalta também o posicionamento do Brasil na Segunda Guerra Mundial com o envio de tropas e a presença da aviação militar. A metodologia utilizada na pesquisa é a análise qualitativa, com base em fontes históricas, documentos oficiais e materiais científicos para buscar as informações que formaram o conhecimento desse trabalho em questão. A pesquisa comprova que a Força Aérea Brasileira foi criada para arcar com as necessidades do avanço que o avião teve na época, pedindo o surgimento imediato de um órgão exclusivo que cuidasse das questões aéreas. Além disso, comprova o envolvimento dos Estados Unidos, influenciando as diretrizes e investimentos em aeronaves, com o treinamento de soldados e mudanças na infraestrutura.

Palavras-Chave: Força Aérea Brasileira; Relações Internacionais; Aviação Comercial; Getúlio Vargas; Política Externa Brasileira.

ABSTRACT

This monograph aims to analyze the creation of the Brazilian Air Force and the government's actions to consolidate military air development and, consequently, commercial aviation in Brazil. The time frame begins during Getúlio Vargas's administration and extends to the aviation crisis of the 1950s and 1960s. In this context, Brazilian foreign policy employed bargaining strategies in an attempt to achieve the consolidation of the country's domestic aviation sector. Furthermore, the theory of air power is used to explain how nations at the time adapted to this new military force. Realist authors also describe the advantages countries sought within an anarchic system to strengthen their military aviation systems. The study also highlights Brazil's position in World War II, particularly through the deployment of troops and the presence of military aviation. The methodology used in this research is qualitative analysis, based on historical sources, official documents, and academic materials to gather the information that supports the findings presented. The research confirms that the Brazilian Air Force was created to meet the demands brought about by the rapid advancement of aviation at the time, requiring the immediate establishment of a specialized institution to handle aerial affairs. Moreover, it confirms the involvement of the United States, which influenced guidelines and investments in aircraft, the training of soldiers, and changes in infrastructure.

Keywords: Brazilian Air Force; International Relations; Commercial Aviation; Getúlio Vargas; Brazilian Foreign Policy.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AD – Artilharia Divisória

ADP – Programa de Desenvolvimento de Aeroportos

AITA – Associação Internacional de Tráfego Aéreo

CAB – Código Brasileiro de Aeronáutica

CNA – Campanha Nacional de Aviação

CONAC – Conferências Nacionais da Aviação Comercial

DAC – Departamento de Aviação Civil

DIP – Departamento de Imprensa e Propaganda

DNP – Departamento Nacional de Propaganda

ELO – 1ª Esquadilha de Ligação e Observação

EUA – Estados Unidos da América

FAB – Força Aérea Brasileira

FEB – Força Expedicionária Brasileira

1º GAVCA – Primeiro Grupo de Aviação de Caça

IATA – Associação Internacional de Transporte Aéreo

OACI – Organização da Aviação Civil Internacional

OCIAA – Escritório de Coordenação de Assuntos Inter-Americanos

PEB – Política Externa Brasileira

RIN – Rede de Integração Nacional

SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

TC – Zona de Conferência de Tráfego

USBATU – Unidade de Treinamento Aéreo Estados Unidos – Brasil

VARIG – Viação Aérea Rio-Grandense

VASP – Viação Aérea São Paulo

1GM – Primeira Guerra Mundial

2GM – Segunda Guerra Mundial

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	13
2. REFERENCIAL TEÓRICO.....	19
2.1 Poder Aéreo.....	19
2.2 Teóricos do Poder Aéreo.....	21
2.2.1 Giulio Douhet.....	23
2.2.2 William Mitchell.....	27
2.3 Teoria de relações internacionais.....	28
2.3.2 O realismo defensivo de Kenneth N. Waltz.....	29
2.3.3 O realismo ofensivo de John J. Mearsheimer.....	31
3. GETÚLIO VARGAS E SUAS AÇÕES.....	36
3.1 O caminho antecessor ao Estado Novo.....	36
3.1.1 Golpe Provisório.....	36
3.1.2 Governo constitucional.....	39
3.2 Ações do Estado Novo.....	39
3.3 O posicionamento do Brasil no cenário internacional da 2GM (1942-1945).....	47
4. A CRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA.....	51
4.1 Da gênese ao domínio do ar.....	51
4.2 A Campanha Nacional de Aviação Civil.....	56
4.3 Salgado Filho e suas ações para a aviação brasileira.....	59
4.4 Relações do Brasil aéreo-comercial antes da criação da FAB (até 1941).....	61
4.4.1 Relações Brasil e Alemanha.....	61
4.4.2 Brasil e Estados Unidos.....	65
5.1 A crise de 50/ 60.....	70
5.2 Conferência de aviação civil.....	72
5.2.1 A Primeira Conferência de Tráfego em 1946.....	73
5.2.2 Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).....	73
5.2.2.1 Associação Internacional de Transporte Aéreo.....	75
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	77
7. REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICAS.....	81

1. INTRODUÇÃO

O processo de criação da Força Aérea Brasileira (FAB) foi um momento marcante no governo de Getúlio Vargas, mais precisamente no marco do Estado Novo. Nesse período, ocorreu a necessidade de ampliação e independência da aviação militar, como previa Douhet, além do financiamento nas indústrias bélicas. Outrossim, a aviação civil estava iniciando seus passos e tentando se estabelecer em um mercado de baixo desenvolvimento, quando Vargas entendeu que se desenvolvesse a aviação militar, a civil comercial fluiria como uma consequência imediata.

O governo do Estado Novo se caracterizou por um conjunto de ações que culminaram para o sentimento de crescimento nacional, mudando desde a economia até a capacidade militar. A aproximação do Brasil com a Alemanha e os Estados Unidos no momento em que Vargas entendeu a necessidade da ampliação foi mantida até certo ponto, pois, para Vargas, podia-se manter as relações com ambos os lados e barganhar, mantendo a Política Externa Brasileira (PEB) por muito algum tempo nessa posição. A competição foi intensa pelo mercado brasileiro, pois o Brasil buscou atender às suas demandas internas com os mercados do Eixo e dos Aliados. Até o momento que o Brasil declarou guerra aos países do Eixos e se aliou aos EUA, adquirindo a estruturação e as formas de funcionamento, com treinamentos de associação militar e trocas culturais direta (SVARTMAN, 2014). A influência dos EUA sob o solo brasileiro foi além de ações militares, alcançando a cultura, tendo um “inimigo” em comum, o comunismo (SVARTMAN, 2014). O Brasil fazia parte do desejo estadunidense de inibir a ação dos europeus na América Latina (SCHOULTZ, 2000 apud SVARTMAN, 2014). Assim, a industrialização foi considerada parte primordial para independência das forças armadas a longo prazo (SVARTMAN, 2014). A troca feita através Nordeste brasileiro por meios de desenvolvimentos da indústria siderúrgica e reequipamento militares foi estratégico (SVARTMAN, 2014).

Em 1935, o Brasil começou a adotar práticas liberais de comércio (PIMENTA, 2018) e acordos bilaterais. Antes da guerra, os acordos comerciais eram com os Estados Unidos, Itália e a Alemanha ao mesmo tempo. Com os alemães se mantinha uma conduta comercial de compensação, em que eram feitas as trocas de matérias primas por máquinas e equipamentos (PIMENTA, 2018). Quando em 1936 a relação econômica entre os germanos-brasileiros foi renovada, o governo americano passou a pressionar o Brasil, exigindo o afastamento entre ambos os países. Sendo uma nação capitalista, o governo de Washington se preocupava apenas em manter mercados comerciais. Nos primeiros anos do conflito, nada impedia Vargas

de manter relações com os dois países, visto a postura de neutralidade do governo perante o sistema internacional, mas a partir do momento em que as potências queriam fortalecer o poderio perante a sociedade internacional.

O fortalecimento da Mentalidade Aeronáutica começou em 1940, quando as discussões a favor da pasta específica se fortaleceram. Em 20 de janeiro de 1941, foi criada a FAB, que teria o papel de continuar os caminhos que vinham sendo trilhados e garantir a precisão para fins de segurança nacional. O primeiro ministro da FAB foi escolhido com cautela por Vargas, sendo um civil, Salgado Filho, que no mesmo dia da posse divulgou o conjunto de metas para dar impulso ao campo aeronáutico (FRAGA, 2017). A meta da pasta incluiu: Pilotos, Aviões e Técnicos. Tendo pilotos civis, teria pilotos militares, assim, o primeiro passo foi formar civis como pilotos. Para a formação de pilotos começaram a abertura de escolas de pilotagem, com a meta de implantação em todos os Estados do Brasil e a construção de aviões para as aulas de instrução (FRAGA, 2017).

O processo de criação do Ministério da Aeronáutica foi um dos principais motivos para a unificação da aviação em apenas uma pasta. Com as mudanças, as Escolas de Aviação Militar e Naval foram extintas (FAY; FONTES, 2017, p. 20), unificando ambas ao novo Ministério. Vargas visualizou esse processo como uma forma de elevar as Forças Armadas e colocar o Brasil em um cenário de maior destaque internacional, uma vez que a Segunda Guerra Mundial (2GM) estava acontecendo. Alguns eventos foram realizados em prol da validação do governo nacional - um deles foi a “Semana da Asa” -, além de procurar personagens brasileiros relacionados à aviação que ajudassem a desenvolver o discurso estadonovista (FRAGA, 2017). O “amigo da aviação”, como era conhecido pelos nortes-americanos, usou da imagem de Santos Dumont e Bartolomeu Gusmão, figuras que foram enaltecidas por estarem associadas à criação do aeróstato (balão) e aeródinos (avião), sendo o Brasil associado ao berço da navegação aérea (FRAGA, 2017). Quando a 2GM envolveu o posicionamento do Brasil, a FAB compreendia que a capacidade de se envolver seria viável, assim, mostraria a competência do preparo militar.

O avião como arma de guerra foi um instrumento relativamente novo no período entre guerras, posto que não eram todos os países que tinham bases bem estruturadas para o pouso e decolagem aérea. Mesmo que alguns países não usassem diretamente esse mecanismo para a defesa nacional, havia a noção de que era preciso desenvolver e estimular o estudo da navegação aérea para evolução e segurança do Estado, isso também se aplica ao crescimento econômico. O cenário mundial vivido pela maioria dos países, independentemente da localidade, era de posicionamento em relação à guerra, tendo que haver uma escolha entre um

dos lados, para declaração de apoio. A eclosão da 2GM elevou o anseio dos dirigentes do Estado Novo à criação de uma reserva aérea, (FRAGA, 2017) constituída por civis aptos a pilotar e prontos para serem incorporados à aviação militar em caso de necessidade (FRAGA, 2017, p. 28). Fraga (2018) expõe as questões que levaram o Brasil a se posicionar ao lado dos aliados na guerra, como o torpedeamento dos navios brasileiros na costa da Bahia, com a ajuda de infiltrados alemães no país, unindo-se aos aliados.

Com o avanço da guerra na Europa e o bloqueio inglês, houve mudanças nas relações entre o Brasil e Alemanha (PIMENTA, 2018). Por mais que estivesse mantendo relações comerciais com a Alemanha, o Brasil posicionou-se na guerra em prol dos norte-americanos. Segundo Freitas (2018), a preocupação dos Estados Unidos focou-se nas bases aéreas no nordeste brasileiro, e a vulnerabilidade desse espaço preocupava o presidente Roosevelt, que sinalizou seu interesse em avançar nas conversações sobre temas que interessavam ao Brasil (FREITAS, 2018).

A importância política, econômica e estratégica do Brasil foi um destaque para os Estados Unidos (TEMPONE, 2007). Pimenta (2018) demonstra a relação de Osvaldo Aranha em prol da aproximação entre as nações, através de vários encontros com os norte-americanos. A Missão Aranha teve o objetivo de aproximar os governos. Aranha foi Ministro das Relações Exteriores do Brasil (1938-1944), prezou pela política de diálogo, mantendo relações ativas com os Estados Unidos durante a era Vargas, e a cooperação Pan-Americana também fazia parte de seus ideais, mas a lealdade à Vargas foi notória (FREITAS, 2018). Alguns acordos relacionados ao setor aéreo foram feitos, e até as empresas aéreas comerciais que estavam atuando no Brasil foram postas em análise. O Departamento de Estados Norte-Americano, indicava a Vargas as possibilidades de autonomia cedida às empresas aéreas no Brasil (PIMENTA, 2018, p.73). A cooperação entre Brasil e os Estados Unidos em decorrência do ponto estratégico brasileiro e estreitamento com a FAB ocorreu entre 1940-45, conhecida como “política da boa vizinhança”, mantendo a Alemanha de lado (TEIXEIRA, 2013).

Além disso, o uso da comunicação foi importante para o governo de Getúlio, e se estendeu à aviação nacional. O antigo Departamento Nacional de Propaganda (DNP) se tornou o Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) em 1938. À frente desta pasta esteve o jornalista Lourival Fontes, amigo de Vargas (CIDADE; BELMINO, 2015) que se manteve empenhado em criar formas de chamar a atenção de determinados públicos a favor de Vargas e as ações em decorrência do Estado, mantendo o foco nos grupos: infantis, adolescentes e adultos. As movimentações nacionais foram criadas através da propaganda e da imprensa,

alcançando todos os públicos. A Campanha Nacional de Aviação (CNA) alcançou quase toda a população brasileira de algum modo. A visão nacionalista fez com que a unidade nacional fosse promovida, deixando as decisões centralizadas em Vargas, em quem se acreditava ser o detentor da verdade para o progresso.

A aviação comercial surgiu antes, porém seu desenvolvimento se deu em decorrência do investimento de recursos norte-americanos durante o processo da 2GM, momento em que muitos recursos foram depositados em solo interno para o aprimoramento da aviação militar e por consequência civil.

O problema de pesquisa deste estudo consiste em conhecer como ocorreu o processo de criação da Força Aérea Brasileira no governo Estado Novo de Getúlio Vargas, e suas ações para validação perante a sociedade e os ganhos obtidos, considerando o papel do Brasil e sua posição internacional no período entreguerras.

Com isso, o objetivo geral propõe conhecer o processo de criação da Força Aérea Brasileira no governo Estado Novo, e suas ações para validação da mesma, além dos ganhos obtidos, levando em consideração as ações do Brasil e sua posição internacional no período da 2GM. Além disso, os objetivos específicos embasam a presente pesquisa: 1- Identificar as características do governo do Estado Novo; 2- Observar a posição do Brasil com outros países que possam ter sido decisivas na criação da Força Aérea Brasileira; 3- Estudar a estruturação da Força Aérea Brasileira e sua validação perante a sociedade local; 4- Entender de que modo a Força Aérea Brasileira foi determinante para o desenvolvimento do setor aerocomercial nacional.

A metodologia científica utilizada nesta pesquisa em questão foi baseada na linha de pesquisa qualitativa, com o método hipotético-dedutivo, buscando compreender o objeto de estudo proposto. Segundo Bernhardt e Silveira (2009), a pesquisa qualitativa não se preocupa com números, mas com o aprofundamento da compreensão. Bernhardt e Silveira (2009) ainda afirma que a pesquisa qualitativa busca explicar o porquê, mas sem quantificar valores. Sendo assim, procura-se também compreender e explicar os objetivos em questão, mantendo a parcialidade dos fatos.

Ademais, a pesquisa é de caráter exploratório, onde é caracterizada por levantamentos bibliográficos (BERNHARDT e SILVEIRA, 2009 apud GIL, 2007). O método usado para o desenvolvimento foi a busca em livros, artigos científicos, teses, dissertações e documentos, como fontes oficiais, documentos governamentais, relacionado à aviação brasileira.

Atualmente, o avião é um dos mecanismos de defesa mais importantes, mas no passado o espaço aéreo sequer existia, principalmente, nos padrões geopolíticos. Além do uso

junto à sociedade civil, o avião é usado para manter relações entre os países, seja econômica ou militar, visto que a circulação global desse meio de transporte é regada e acordada entre as partes por tratados e cooperações bilaterais. A criação do Ministério Aeronáutico Brasileiro, cedo ou tarde aconteceria, devido ao anseio da época, momento em que os países entendiam que a indústria aeronáutica era uma forma de demonstrar poder e de promover o desenvolvimento militar. Sobretudo, o momento em que se deu o processo, demonstra as características do governo que precisava se legitimar e correr junto com as ideias propostas.

Logo, o avião vem se desenvolvendo, e com isso, os mecanismos de uso também. Sendo tão necessária, até hoje, a FAB se mantém em pleno funcionamento, sobretudo, não são desenvolvidos muitos estudos que descrevem sua trajetória. Presumo que a importância deste trabalho se encontre nesta perspectiva, ampliando e inovando o debate a respeito da aviação, seja civil ou militar. Desta forma, acredito também que no âmbito das relações internacionais não será diferente, pois, foi um momento de grande relevância para a política externa e interna do Brasil, além de fortalecer o Ministério de Defesa do país.

Além disso, a contribuição para futuros trabalhos que almejam pesquisas sobre a aviação, terá este trabalho como base, e encontrará aqui metodologia, referências e desenvolvimento acadêmico.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Para que a pesquisa tenha pleno desenvolvimento, faz-se necessário a descrição e a análise dos termos e teorias que agregam para o conhecimento da aviação no Sistema Internacional, que serão expostas, para compreender como a aviação produziu e produz efeitos no sistema internacional.

2.1 Poder Aéreo

Os conflitos descrevem a trajetória dos povos antigos, influenciando as formas de comércio e as relações que foram mantidas. No contexto aéreo, não é diferente: os conflitos moldaram as facetas das normativas aéreas. O uso do termo “poder aéreo” surgiu antes da eclosão da Primeira Guerra Mundial (1914-1918). A primeira vez que ocorreu a utilização desse termo, segundo Rosa (2014), foi em um relatório do General Jan Smuts. O relatório de Smuts detalhou a iniciativa do governo britânico para a análise da situação da defesa aérea das Ilhas e da própria organização das operações aéreas após os ataques alemães de 1917 (MASON apud ROSA, 2014 p. 26). Além de estudar a melhor defesa contra os bombardeios alemães, continha detalhado a criação da Força Aérea do Reino (RAF)¹, sendo a primeira a reunir toda a aviação militar sob um comando único, independente das demais Forças (JUNIOR, 2021, p.34). “A conclusão do relatório era semelhante à ideia de Douhet, de que a vantagem na guerra aérea ficava com a ofensiva, sendo o bombardeio, a forma mais eficiente de combater” (JUNIOR, 2021, p. 34).

O Poder Militar estava restringido apenas ao naval e ao terrestre, por isso, o fato de os aviões ainda serem uma projeção do futuro trouxe alguns problemas àqueles que se consideravam teóricos da força aérea (ROSA, 2014). A novidade da atividade aeronáutica deu ensejo a uma centralização do seu controle nas esferas governamentais. Assim, os teóricos enfrentaram desafios e questionamentos antes da consolidação dos seus pensamentos, como exemplificou a prisão de Giulio Douhet e o rebaixamento de patente de Mitchell. “Custou a ambos cortes marciais, com Douhet ficando na prisão por um ano e Mitchell, já General, sendo rebaixado ao posto de Coronel” (JASPER, 2018 p. 31-32).

Douhet, Mitchell e Trenchard colocaram esse aspecto como um princípio básico, definindo-o como a independência da aviação das demais Forças Armadas, ou seja,

¹ Royal Air Force em inglês.

a criação da Força Aérea como Força Armada com o mesmo status da Força Terrestre e Naval (JASPER, 2020, p.160).

Segundo Teixeira (2013, p. 13) “As forças militares perceberam que o uso do avião seria um diferencial da Primeira Guerra, mas o impulso real aconteceu com a incorporação da aviação ao meio militar”. Os teóricos mantiveram pensamentos distintos a respeito do emprego da forma do voar: para uns, o ataque ofensivo traria a vitória, para outros, o ataque defensivo poderia fazer uma nação vencedora. O alcance a que a capacidade aérea pode chegar foi bem definido por Mitchell, que evidenciou: “a habilidade de fazer algo no ou pelo ar, e, como o ar cobre todo o mundo, as aeronaves podem ir a qualquer lugar no planeta” (MITCHELL apud ROSA, 2014, p.26).

O Poder Aéreo foi reformulado pelo desenvolvimento da tecnologia. O aprimoramento da máquina e o avanço de novas formas de uso fortaleceram a teoria. O propósito do Poder Aéreo não começou com o uso de aviões na Grande Guerra, mas sim com balões de espionagem ou qualquer situação relacionada à desbravação do ar. Exemplo disso foi a utilização de balões de espionagem na Guerra do Paraguai. O uso dos balões para espionagem demonstrou o início do Poder Aéreo, mas não se previa que a expansão desse poder chegaria ao âmbito aeroespacial (LAVENÈRE-WANDERLEY, 2017).

A guerra aérea se determinou pelo uso do espaço aéreo (troposfera) e depois o espaço aeroespacial (exosfera) em situação específica, logo, não se baseia apenas no enfrentamento entre aeronaves (ROSA, 2014).

Segundo Rosa (2014), estão associados dois termos importantes à guerra aérea, sendo eles: tática e estratégia. O primeiro refere-se à técnica, que se classifica como o uso das aeronaves em situações e em formas distintas; e o segundo assemelha-se à operacionalidade, momento em que o Poder Aéreo se concretiza, visto que, “assumem relevância considerações sobre a logística, a inteligência, os desdobramentos e a campanha das forças militares de superfície” (ROSA, 2014, p.25).

Muitos termos surgiram associados ao controle do espaço aéreo, entre eles “poder aeroespacial” e “poder militar aeroespacial”. Friedman (1996), por exemplo, diz que o “controle do espaço significará a habilidade de comandar e controlar complexos sistemas que permitirão frotas baseadas no espaço em ver, atirar e comunicar” (FRIEDMAN apud ROSA, 2014, p.26).

Rosa (2014) ainda analisa como o Poder Aéreo se tornou um instrumento político para a implementação de determinadas estratégias políticas e de operação tática quando há conflito. Com isso, atualmente, a teoria aérea encontra-se estagnada, com conceitos baseados

nos teóricos do princípio. A doutrina, por sua vez, segue sendo distinta da teoria, pois funciona como um guia das práticas que se tornaram referência e que direcionam o poder aéreo, sem normativas impositivas (ROSA, 2019), “A doutrina é um guia das melhores práticas que direcionam as ações do poder aéreo, sem serem impositivas, mas referenciais.”(ROSA, 2020, p. 112).

Outra fonte de consolidação de uma doutrina é a teoria. A teoria consiste em formulações advindas de percepções particulares sobre determinada realidade. A partir da observação empírica que indica certa tendência, o teórico prescreve condutas, elabora ideias, formula conceitos. Na teoria “firmam-se sistematizações para explicar, elucidar ou interpretar fenômenos” (CHUN apud ROSA, 2019, p. 2).

O Poder Aéreo seguiu atuando em vários conflitos mundiais, como a Guerra do Vietnã, a Guerra das Coreias, entre outras (NATAL, 2022). Assim, a capacidade do poder se projeta mais do que o esperado para o futuro, com ou sem conflitos. Todavia, os teóricos do Poder Aéreo estabeleceram conceitos que atendem à demanda da aviação mundial até os dias atuais. O Poder Aéreo, na atualidade, está presente em quase todos os países, seja na parte militar ou comercial civil.

2.2 Teóricos do Poder Aéreo

A teoria do Poder Aéreo apresenta algumas perspectivas que conversam com as relações internacionais. A história da aviação ocorreu em um curto espaço de tempo, e a capacidade aérea se tornou atraente para todos os países por longo marcos temporais

A guerra sempre contou com mecanismos de defesa diversos, como carros, armas, bombas, soldados, e os aviões, quando usados como ferramenta de defesa, tornaram-se inevitáveis nas instituições militares.

O começo do debate da teoria sobre poder aéreo se deu com Douhet, Mitchell e Seversky (MENEZES, 2013). Todos esses autores agregaram de maneira significativa e extensiva no desenvolvimento do poder aéreo. A teoria do poder aéreo está relacionada à guerra no ar, envolvendo muitos países.

Com a guerra, passou a ser primordial a construção uma Força Aérea independente, dotada de aeronaves de bombardeio de longo alcance, mantidas em permanente estado de prontidão (MENEZES, 2013). Houve um período em que a maioria das forças aéreas se consolidou e se organizou exclusivamente em assuntos do ar. Os anos entre 1910 e 1950 foram excepcionais para o boom no espaço aéreo (JASPER, 2018). O Brasil se encaixa nessa delimitação temporal, tendo criado sua Força Aérea independente em 1941.

Douhet, Mitchell e Trenchard colocaram esse aspecto como um princípio básico, definindo-o como a independência da aviação das demais Forças Armadas, ou seja, a criação da Força Aérea como Força Armada com o mesmo status da Força Terrestre e Naval. Douhet e Mitchell tiveram duros embates com seus superiores para convencê-los da importância da independência da Aviação da Força Terrestre e da Força Naval (ROSA, 2014).

Essa análise das ideias de Trenchard e Mitchell, baseada no princípio de que a arma aérea era essencialmente ofensiva e estratégica, associa-se à capacidade do avião de se mover na arena tridimensional, lhe dando o poder de ataque. A capacidade ofensiva e a de ataque são tão grandes que quebram o princípio da guerra de que forças atacantes precisam ser mais numerosas do que as defensivas. O avião inverte essa equação (DOUHET apud JASPER, 2018, p.32).

O uso do avião pelos teóricos foi visto como uma arma capaz de possuir mobilidade letal, além de deter a capacidade dos soldados inimigos (ROSA, 2014). Logo, o Poder Aéreo pode ser associado facilmente ao realismo, visto que, a busca pela sobrevivência não difere da terra ou do mar. O militarismo que envolve o ar, também mantém o objetivo de manter o status quo e a partir do surgimento da máquina voadora, a aviação tornou-se tão militar quanto um soldado.

As guerras foram o cenário das relações internacionais quando surgiu a teoria do Poder Aéreo, e os termos “defensivo” e “ofensivo” foram muito usados para implementar a teoria de Douhet. O Poder Aéreo, como um todo, é internacional. A história das grandes navegações colocam as nações de fácil acesso ao mar em avançada corrida diante das demais, mas o tempo mostrou que a capacidade e os meios de projeção podem mudar diante do cenário vivido mundialmente. Assim como o ar foi o escape e ressurgimento para muitas potências, a terra também foi alvo de disputa e grandes brigas. Em uma comparação, qual desses “poderes” agrega mais força? A resposta depende de vários fatores, e muitos teóricos trazem suposições e bases temporárias.

Com isso, o uso do avião na 1GM e na 2GM se diferencia quanto à forma de uso, começando com o reconhecimento tático, que depois passou a ser de forma estratégico, como arma de guerra (HIPPLER, 2008, tradução nossa). Com isso, também se distingue a capacidade de ação no período entre-guerra, como o caso brasileiro, que no primeiro conflito mundial não havia uma instituição independente e tática, mas na 2GM já estava em processo de levante da capacidade aérea. Para além disso, geograficamente, o avião levou a guerra para os centros (ou parte interna) dos países (SCHRAMM, 2019), enquanto as trincheiras e os conflitos navais ocorriam quase sempre nas costas e pontas do território.

A estabilização das frentes de batalha em 1914 rapidamente tornou obsoletos os conceitos estratégicos iniciais: os países envolvidos na Frente Ocidental passaram a usar suas aeronaves em missões de reconhecimento tático — isto é, para explorar trincheiras, fortificações e posições de artilharia do inimigo, bem como para ajustar o fogo da artilharia própria — em vez de reconhecimento estratégico (HIPPLER, 2008, p. 117, tradução nossa).

Segundo Teixeira (2013), as nações ocidentais que se dedicaram ao Poder Aéreo foram aquelas que tinham grande capacidade marítima. A unidade desses poderes dificilmente será alcançada por uma única potência, visto que, agrega uma série de fatores e recursos que devem estar disponíveis.

2.2.1 Giulio Douhet

Giulio Douhet (1869-1930) foi um militar italiano que publicou a primeira conjuntura do pensamento sobre a capacidade estratégica da força aérea, defendendo a separação da força aérea em escala exclusiva, onde se debatiam apenas assuntos relacionados ao espaço aéreo. Foi um estudante da Escola Militar de Florença, e depois ingressou na academia militar de Turim (HASLAM, 2013), onde também estudou eletrônica no Instituto Politécnico de Turim (JUNIOR, 2021, p.30). “Douhet formou-se Artilheiro e, mais tarde, Engenheiro do Exército italiano, sempre demonstrando grande interesse pelos novos inventos e, sobretudo, pelo avião” (ANDRADE, 2018, p. 15). Além disso, os italianos foram os primeiros a se interessarem por conflitos aéreos e aperfeiçoamento de seu alcance (TEIXEIRA, 2013). No início da Grande Guerra, Douhet, que estava preso, foi readmitido e comandou o Batalhão Aéreo da Itália, logo após, obteve a promoção a General, porém, tornou-se reserva para dedicar-se à escrita (ANDRADE, 2015).

A guerra foi um momento essencial para demonstrar a potência do uso do avião. Mesmo que na 1GM o protagonismo tenha sido secundário, não havendo momento de decisão em nenhum conflito (JUNIOR, 2021), isso está associado ao desenvolvimento técnico das aeronaves (maquinário) e às limitações tecnológicas que a época proporcionou à aviação. “A ideia de Douhet era impedir que uma futura guerra se transformasse na guerra de trincheiras que ocorreu na frente ocidental entre Alemanha, França, Bélgica e Inglaterra” (JUNIOR, 2021, p.28). Adolf Hitler ordenou que a teoria do poder aéreo de Douhet fosse usada na construção da Supremacia Aérea Alemã². O líder nazista leu as teorias de Douhet e fez

² Luftherrschaft.

referências a elas quando ordenou a construção de uma força aérea predominantemente formada por bombardeiros” (IRVING apud JUNIOR, 2021).

Em 1921 ocorreu a publicação da principal obra que guiou o poder aéreo, conhecida como *O Domínio do Ar*³. Muitas outras obras foram publicadas posteriormente. A Itália fascista acreditava no ideário de que a força aérea teria papel essencial em casos excepcionais. Hippler (2013) explica a proximidade de Douhet com o facismo, sendo um adepto da ideologia que dominou a Itália por longos anos.

O Domínio do Ar foi a obra que tratou da visão de Douhet sobre a aviação, ressaltando os fundamentos do Poder Aéreo. Alguns dos princípios tratados pelo autor se baseiam na supremacia aérea, no ataque em forma de bombardeio, na independência da força aérea das demais forças militares, no uso da aviação civil com fins militares e na atitude ofensiva para a vitória aérea (JUNIOR, 2021). “Sua teoria se baseia em três princípios básicos: da capacidade de penetração no território inimigo; o domínio do ar; e a organização funcional para o emprego” (TEIXEIRA, 2013, p.29). O interesse pelas aeronaves civis também se manteve na caminhada do italiano, tanto quanto o militar, e esse pressuposto foi importante para o Brasil, que visou usar de civis para fins militares, caso necessário. A ideia de impedir o voo do inimigo também está muito associada ao pensador, sendo esse o emprego estratégico na aviação (NATAL, 2022).

Como citado, a teoria de Douhet trabalha questões sobre bombardeio aéreo e ataque defensivo e ofensivo. O bombardeio aéreo se concretizou, pois, os conflitos seriam decididos perante a capacidade aérea que prevalece no campo aéreo ou no território da disputa. Então, o argumento se baseava em bombardeios em lugares estratégicos, como fábricas, hangares ou lugares que pudessem prejudicar a infraestrutura do oponente. Com isso, “a melhor maneira para fazer isso eram ataques que lançassem uma combinação de bombas explosivas para destruir os alvos, bombas incendiárias para atear fogo aos destroços e com bombas químicas para impedir o combate ao incêndio” (TEIXEIRA, 2013, p.30). Natal (2022) aborda que a estratégia que Douhet utilizava era de abate total, não apenas no campo militar, mas em todos os campos possíveis, “ou seja, o econômico, o político e o psicossocial” (NATAL, 2022, p.142).

Na década de 20, os caças aéreos alcançavam uma velocidade média de 18 km/h a mais do que os aviões de bombardeio, e em alguns casos, conseguiam até identificá-los a 15 NM⁴ (JUNIOR, 2021). “Seria necessário uma hora e meia para conseguir interceptá-lo numa

³ Il Dominio Dell’Aria.

⁴ Milha Náutica.

trajetória reta, o que fez os autores da época imaginarem que o bombardeiro sempre penetraria o território sem ser ameaçado” (JUNIOR, 2021, p.37).

Teixeira (2013) também traz que Douhet defendia o ataque a centros industriais, sendo a forma mais precisa de atingir o inimigo, tendo em vista que enfraquecia a moral social. Com isso, Junior (2021) relata que: “Douhet se refere aos bombardeiros estratégicos como sendo aviões com grande capacidade de carregar armamento para ser utilizado contra alvos no solo, e que tenha alcance suficiente para atingir qualquer parte do teatro de operações” (JUNIOR, 2021, p. 39). Mesmo assim, não há evidências que concretizem que Douhet tenha sido o pioneiro pensamento do bombardeio estratégico durante as guerras mundiais (ROSA, 2014). A perspectiva sobre o domínio do ar era apenas uma: o domínio total da esfera aérea. Então, “poder-se-ia gozar da grande vantagem de toda a articulação do inimigo no terreno e no mar” (BONFIM apud TEIXEIRA, 2013, p. 30).

Os ataques aéreos ofensivos foram defendidos pelo teórico, que agregava valor de vitória à capacidade aérea bem estruturada, enquanto contava com o apoio das forças terrestres para o ataque defensivo. Com isso, para Douhet, a vitória era certa. O ataque surpresa estava associado ao ato defensivo a que Douhet se referia, além da associação do ataque defensivo com a ajuda de outros aparelhos aéreos que auxiliassem no bombardeamento: “na guerra, seja ofensiva ou defensiva, o instrumento aéreo será usado ofensivamente” (HASLAM, 2012, p. 757, tradução nossa). Rosa (2014) elucida a participação de Douhet no primeiro bombardeio aéreo, sendo posterior a esse momento a consolidação do interesse permanentemente pelo poder aéreo.

A principal tese abordada por Douhet foi o bombardeio de longo alcance, podendo devastar um território por completo e anulando, assim, a guerra terrestre (ROSA, 2014). Levando em consideração o conflito nas trincheiras, os bombardeios aéreos tomariam proporções quase extraordinárias perante o alcance que poderia ser atingido (ROSA, 2014).

No que se refere ao bombardeio, as áreas internas eram, ao olhar do autor, lugares estratégicos para deter a aviação inimiga, pois geravam abalos sociais (ANDRADE, 2018). O campo de batalha deixava de ser limitado, podendo o avião chegar das linhas de cruzamento de trincheiras até casas comuns (ANDRADE, 2018).

A dúvida sobre a capacidade teórica do autor surgiu ao tentar convencer o ditador italiano a promovê-lo de cargo, colocando todo o controle aéreo em suas mãos. Esse pedido foi negado por Mussolini, que acreditava que o extremismo na visão de guerra não traria a vitória (HASLAM, 2013). Logo adiante, porém, o ditador reconheceu que a teoria douhetiana

não estava totalmente errada, e que começava a abrir caminho para a aviação teórica (HASLAM, 2013).

A 2GM faz com que as ideias de Douhet sejam repensadas novamente, colocando em pauta tópicos como bombardeio aéreo. “Às vezes se afirma que a experiência de 1939–45 não validou as ideias de Douhet como um todo. De fato, a alegação é que suas ideias se mostraram seriamente equivocadas” (HASLAM, 2013. p.764, Tradução Nossa).⁵ Haslam (2013) ainda afirma que a União Soviética deixou de seguir a ideologia aérea douhetiana porque todos já tinham conhecimento dela, logo, estaria muito conhecida.

Assim, as ideias de Douhet tiveram pouca influência duradoura nas ditaduras. A Alemanha nazista publicou a obra-prima de Douhet em junho de 1935, mas não houve sinal de sua influência na condução da Batalha da Grã-Bretanha no verão de 1940. Embora os alemães tenham invadido a União Soviética em 22 de junho de 1941 com uma ofensiva aérea que destruiu grande parte da capacidade soviética no solo da Rússia Ocidental, o poder aéreo permaneceu subordinado às forças terrestres – apesar de um renascimento tardio do entusiasmo por Douhet em 1943–44”(HASLAM, 2013. p.763, Tradução nossa).⁶

Com isso, Douhet se consagrou um dos principais pensadores do poder aéreo, sendo citado em muitos países que tentaram fortalecer suas forças aéreas.

Durante a 2GM, o Brasil deu autonomia à Força Aérea, que se consagrou plenamente em uma pasta exclusiva para assuntos aeronáuticos. A criação da Força Aérea Brasileira durante o período de guerra fortaleceu o papel do Poder Aéreo em um momento de conflito (SCHRAMM, 2019), e outros países desenvolveram a estratégia aérea, gerando mais autonomia.

Mas, a referência que o Brasil tomou nesse contexto foi a da Itália, que mantinha sua força aérea separada das demais (FERREIRA, 2022). “Antes da 2GM, a Grã-Bretanha, a Itália e, de certa forma a Alemanha, criaram uma Força Aérea independente. Durante a 2GM, países como os Estados Unidos da América e o Japão mantiveram suas Forças Aéreas como parte do Exército ou da Marinha” (GLADWELL, KENNEDY apud FERREIRAS, 2022, p. 1). O Poder Aéreo se baseia no objetivo de lutar pela supremacia, tornando-se inalcançável e se aprimorando (SCHRAMM. 2019), e o objetivo de todos os países envolvidos no conflito foi a supremacia aérea.

⁵ "It is sometimes claimed that the experience of 1939–45 failed to vindicate Douhet's views as a whole. Indeed, the assertion is that his ideas proved seriously misconceived."

⁶ Douhet's ideas thus gathered little sustained traction within the dictator-ships. Nazi Germany published Douhet's magnum opus in June 1935, yet there was no trace of Douhet in its conduct of the Battle for Britain in the summer of 1940; although the Germans invaded the Soviet Union on 22 June 1941 with an air offensive that destroyed most of the Soviet capability on the ground in Western Russia, air power was always subordinate to ground forces, despite a belated revival in enthusiasm for Douhet in 1943–4.

Na década de 30, surgiram os radares, que impossibilitaram ao fator surpresa dos ataques aéreos, instrumento que fugiu do conhecimento de Douhet. Assim, o contra-ataque ficava em vantagem frente ao ataque (JUNIOR, 2021). Os bombardeios poderiam ser detidos antes mesmo de alcançar determinada altitude.

2.2.2 William Mitchell

William Mitchell (1879-1936) foi um contemporâneo de Douhet e Trenchard, que também manteve pensamentos sobre os bombardeios aéreos (TEIXEIRA, 2013), porém, em alguns pontos, discordava de Douhet. “William Mitchell, um dos teóricos precursores do então Poder Aéreo, definiu-o como “a habilidade de fazer algo no ar ou pelo ar” (NATAL, 2022, p.136). Defendeu a unificação das aviações da marinha e do exército dos Estados Unidos (TEIXEIRA, 2013, p.33).

Em questão de pilotar aeronaves, ele chegou a manusear a máquina, acumulando 30 horas de voo, voando durante a Primeira Guerra (ROSA, 2014). “Mitchell foi o primeiro oficial americano a participar em um ataque ao solo em 1917, o primeiro a voar sobre as linhas alemãs e o primeiro a ganhar a Cruz de Guerra” (MITCHELL apud ROSA, 2014, p.58).

Para ele, o ataque podia ser tático, as forças se ajudando, e estratégico, como o avanço ofensivo (TEIXEIRA, 2013). Mitchell não foi um criador de teoria, mas seguia em parte o pensamento de Douhet e Trenchard (ROSA, 2014). Mesmo não desenvolvendo novas teorias, seguiu e aprimorou a teoria desenvolvida por Douhet. “Buckley afirma que sua influência é menor como estrategista e teórico do poder aéreo e maior como defensor e propagandista desse poder (BUCKLEY apud ROSA, 2014, p.59).

Embora, se baseasse na vertente douhetiana, não diminuiu tanto o impacto que a força terrestre podia ter. Sobretudo, atribuiu à aviação a destruição das forças terrestres adversárias, e ainda distinguiu a aviação tática e a estratégica (ROSA, 2014). “Defendia que bombardeios poderiam vencer o conflito, destruindo a capacidade e a vontade inimiga de fazer a guerra de forma mais rápida e barata que as forças de superfície” (ROSA, 2014, p.70).

Diferente do que acreditava Douhet, para Mitchell os centros onde a população civil se encontrava não deveria ser motivo de ataques, apenas os centros de comando e industriais (CHUN apud ROSA, 2014). Para MacIsaac, “o importante em Mitchell não era o bombardeio estratégico, mas a coordenação centralizada de todos os meios aéreos sob controle único de

uma força aérea autônoma, liberada de sua dependência do Exército” (MACISAAC apud ROSA, 2014).

Muitos autores comparam Mitchell a Douhet pela trajetória que seguiu defendendo as ideias e pela carreira (TEIXEIRA, 2013). Serviu no Alasca, na construção da linha telegráfica, e na França, liderando o corpo de aviação norte-americana ao fim da Grande Guerra (TEIXEIRA, 2013). Além disso, foi escritor dos livros: *A Chave da Defesa Nacional*; *Defesa Alada: O Desenvolvimento e as Possibilidades do Poder Aéreo Moderno - Econômico e Militar*; *Aerovias: Um Livro Sobre Aeronáutica Moderna*.⁷ Também defendeu a rota que ligava o Atlântico e o Pacífico, seguindo o princípio da presença global dos Estados Unidos, descrita no *Destino Manifesto* (TEIXEIRA, 2013) e por Mahan, que também interferiu no seu modo de pensar.

Mitchell, baseou-se, em quatros momentos que a defesa nacional do país decorre, envolvendo o poder aéreo em todos os momentos. A descrição de Williams (2008) elucida de forma clara a aviação em cada etapa, e outras forças que a complementa, sendo dividida em: 1- Paz interna, que se resume em evitar ataques aéreos. 2- Proteção das costas e fronteiras. 3- As aeronaves auxiliarem na comunicação naval. 4- Guerra ofensiva, como Douhet enxergava esse (WILLIAMS, 2008, tradução nossa). “Mitchell (1918, p. 35) afirma que a aviação dos Estados Unidos deveria ser organizada em três tipos: caça, bombardeiros e força de ataque” (MITCHELL apud TEIXEIRA, 2013, p. 35).

Pouco tempo depois, os pensamentos dele nortearam o desempenho da aviação norte-americana na 2GM. Em certa medida, a aviação brasileira foi influenciada pela aviação dos EUA, que manteve relações próximas em treinamentos e concessões de aeronaves, assunto que será tratado nos capítulos terceiro e quarto.

2.3 Teoria de relações internacionais

A teoria das relações internacionais começou a ser constituída por diversos autores a partir da 2GM. Enquanto disciplina acadêmica, conta com vários pensadores para sua consolidação teórica. Sobretudo, esses teóricos partiram de uma premissa básica para desenvolver a teoria e, principalmente no realismo, o Estado passou a ser a base das relações internacionais de um sistema anárquico (SANTOS, 2012). Além do mais, associa-se o Estado à natureza estabelecida por Hobbes, onde todos desejam a sobrevivência (SANTOS, 2012). O

⁷ Our Air Force: The Keystone of National Defense; Winged Defense: The Development and Possibilities of Modern Air Power – Economic and Military; Skyways: A Book on Modern Aeronautics

sistema anárquico, por consequência, tem que estar associado a um estado de sobrevivência, visto que os países correm em direção à superfície — seja ela econômica, militar, social ou política — para se manterem equilibrados no sistema.

Por muito tempo, o domínio do mar foi foco de segurança entre os países por um longo período de tempo. As fronteiras marítimas tinham que ser protegidas a qualquer custo, visto que os navios de defesa não tinham rápido movimento de reação, mas os equipamentos de bombardeio bélico exerciam esse papel.

O espaço terrestre também obteve seus anos de prestígio, onde se guerreava em virtude de algo. Os teóricos realistas analisam como a guerra sempre esteve presente nos desafios para o fortalecimento de uma nação.

A aviação, não menos importante, surgiu como o último fator decisório militar. O realismo quando cita a sobrevivência militar ou econômica de um Estado, automaticamente, o avião aplica-se a teoria. A aviação não é anárquica.

2.3.2 O realismo defensivo de Kenneth N. Waltz

Ao analisar o livro *Teoria da Política Internacional*⁸ (1979), onde o autor aborda o realismo defensivo, Waltz analisa a forma natural dos Estado, que é a guerra. O poder militar dos Estados deve estar sempre pronto para ser usado, independentemente de qualquer situação, seja de conflito ou paz. Mesmo o estado de natureza sendo a guerra, isso não significa que ocorra corriqueiramente (WALTZ, 1979). “Entre os homens como entre os Estados, a anarquia, ou a ausência de governo, está associada à ocorrência de violência” (WALTZ, 1979, p. 102).

No plano nacional, o governo exerce força sob o direito, e no plano internacional, o que conta é a proteção própria (WALTZ, 1979). Waltz (1979) considera a política internacional como a supremacia do poder, porém sendo anárquica e descentralizada. Os Estados estão divididos em esforços internos e externos. Quando Waltz (1979) elucida os esforços internos, gira em torno das ações econômicas, força militar e estratégias, sendo os esforços externos ações que ampliem as alianças com o adversário e, caso necessário, o enfraqueça. A 2GM, quando o Brasil mantinha ações econômica e militar com um país e econômica e estratégica com o outro país, ampliou uma aliança e enfraqueceu outra.

⁸ Theory of International Politics.

Os Estados, para sobreviver, usam da autoajuda, um sistema sem órgão superior que dite as normas, e assim é derivado o equilíbrio de poder (WALTZ, 1979). A corrida para aumentar o poder faz com que os Estados se sujeitem à competitividade. Além disso, os objetivos que os Estados mantêm com constância dependem da política interna adotada individualmente por eles mesmos (WALTZ, 1979). A força dos Estados devem seguir um padrão de aumento constante ou na união com outros, caso o desempenho não atinja o esperado (WALTZ, 1979), sendo assim, “esperamos que a preparação militar da outra coalizão diminua ou que sua unidade enfraqueça” (WALTZ, 1979, p. 126, tradução nossa).⁹

A segurança se tornou o maior objetivo dos estados que buscam a sobrevivência, logo, a segurança é poder. “Como o poder é um meio e não um fim, os Estados preferem se unir ao lado mais fraco entre duas coalizões”(WALTZ, 1979, p. 126, tradução nossa)¹⁰, agregando forças e mantendo territórios em controle, assim, dificultando que o inimigo possa combatê-lo, além disso, pode servir de ponte para abater outro território, como foi o caso do nordeste brasileiro. Com isso, pode-se analisar a aliança do Brasil com os Estados Unidos na Segunda Guerra, entre outras alianças norte-americanas. Quando um Estado forte se une a um inferior, o sistema anarquico pode funciona normalmente, visto que, “Se os Estados desejam maximizar o poder, eles se uniriam ao lado mais forte, e veríamos não a formação de equilíbrios, mas a consolidação de uma hegemonia mundial” (WALTZ, 1979, p. 126), tradução nossa).¹¹ A escolha das alianças entre os estados, segundo Waltz (1979), baseia-se na fraqueza dos desiguais, pois os Estados fortes geram ameaças constantes.

Waltz (1979) também acreditava que a desigualdade entre os Estados os deixariam próximos da garantia de estabilidade. Sobretudo, a independência, aparentemente, elucida uma ideia de paz, mas a guerra pode ocorrer até nessa ocasião (WALTZ, 1979). Os atores não estatais, como as multinacionais, exercem influência na interdependência, porém os Estados controlam em escala menor o prestígio internacional. O meio militar não controla mais a política (WALTZ, 1979).

A interdependência muda com o desenrolar da política internacional, alterando a distribuição de capacidade. A interdependência pode ocorrer na força militar dos países, mas a autossuficiência pode diminuir a dependência entre os estados (WALTZ, 1979), sendo a interdependência econômica também fator chave na relação internacional. O Brasil manteve a

⁹ We expect the extent of the other coalition's military preparation to slacken or its unity to lessen.

¹⁰ Because power is a means and not an end, states prefer to join the weaker of two coalitions.

¹¹ If states wished to maximize power, they would join the stronger side. We would then see not balances forming but the stronger side absorbing others and possibly gaining universal dominion.

“dependência”, que foi vista como troca de favores, principalmente por autores que enxergavam como um momento de crescimento através de barganha.

O sistema estável tem como característica principal a anarquia e, portanto, a invariância. Na busca por segurança, os Estados formam alianças, fortalecendo os laços, e as ações são determinadas conforme as necessidades comuns (WALTZ, 1979). A interdependência militar muda conforme a demanda que as potências necessitam para se manter na corrida armamentista (WALTZ, 1979). Sobretudo, “em um mundo bipolar, a interdependência militar diminui ainda mais drasticamente do que a interdependência econômica” (WALTZ, 1979, p. 168).¹² As alianças sempre serão o objetivo dos líderes governamentais. Em um sistema multipolar, a interdependência militar aumenta sua proporção, gerando uma dependência mútua (WALTZ, 1979).

Ao analisar o uso da tecnologia, Waltz (1979) relatou como a aviação seria influenciada a partir desse pressuposto de que esses dois fatores poderiam agregar em ataques sem risco. A guerra eletrônica é citada como o futuro. Sobretudo, além do futuro, que estava próximo, a União Soviética e os Estados Unidos haviam se transportado a frente de seu tempo e representavam o futuro da inovação na disputa.

A partir de cerca de 1900, apenas grandes potências, com economias de escala, puderam manter frotas modernas. Outros Estados limitaram-se a navios antigos e mais baratos, enquanto seus exércitos continuaram a ser miniaturas dos exércitos das grandes potências. Hoje, exércitos, forças aéreas e marinhas só podem operar em níveis avançados de tecnologia nas grandes potências (WALTZ, 1979, p.183, tradução nossa).¹³

Como Waltz (1979) citou, ao analisar a capacidade das grandes potências, os Estados que não possuem os mesmos recursos acabam sendo usados como massa de manobra, como foi o caso do Brasil, que não tinha recursos para desenvolver uma força aérea eficiente e precisou da ajuda quase constante dos norte-americanos.

2.3.3 O realismo ofensivo de John J. Mearsheimer

O realismo ofensivo declarado por Mearsheimer diz que a maximização do poder entre os Estados sempre será a maior competição, tendo como consequência a hegemonia no

¹² In a bipolar world, military interdependence declines even more sharply than economic interdependence.

¹³ From about 1900 onward, only great powers, enjoying economies of scale, could deploy modern fleets. Other states limited their ships to older and cheaper models, while their armies continued to be miniatures of the armies of great powers. Now armies, air forces, and navies

sistema internacional (AGUIAR, 2008). O aumento do nível de segurança dos Estados se relaciona com a forma de inibir a propensão do inimigo (AGUIAR, 2008).

“A sorte de todos os Estados — grandes potências e pequenas potências — são determinados principalmente pelas decisões e ações daqueles com maior capacidade. Por exemplo, a política em quase todas as regiões do mundo foi influenciada pela competição entre a União Soviética e os Estados Unidos entre 1945 e 1990. As duas guerras mundiais que antecederam a Guerra Fria tiveram um efeito semelhante sobre a política regional ao redor do mundo. Cada um desses conflitos foi uma rivalidade entre grandes potências e lançou uma longa sombra sobre todas as partes do globo” (MEARSHEIMER, 2001, p. 5, tradução nossa).¹⁴

John Mearsheimer traz os cinco fatores que podem levar a um conflito entre os Estados, mas sempre um em conjunto com o outro, visto que, sozinho, não consegue tamanha proporção (AGUIAR, 2008).

A característica principiante diz que o sistema internacional é um espaço anárquico, “o que não significa que ele seja caótico ou marcado pela desordem” (MEARSHEIMER, 2001, p. 30, tradução nossa).¹⁵ A falta de um governo que se estabeleça sobre todas as nações gera uma tendência de conflito, pois sempre estão em luta por poder e segurança. “Trata-se de um princípio de organização, que afirma que o sistema é composto por Estados independentes que não têm uma autoridade central acima deles” (MEARSHEIMER, 2001, p. 30, tradução nossa).¹⁶ A competitividade entre os países, seja econômica, militar ou cultural gera o desequilíbrio do sistema.

O segundo fator que determina o realismo ofensivo, um dos mais importantes, é a capacidade militar que os Estados possuem, “o que lhes dá os meios para se prejudicarem e, possivelmente, se destruírem mutuamente (MEARSHEIMER, 2001, p. 30, tradução nossa).¹⁷ Para o realismo ofensivo, o Estado pode deixar as forças militares em *stand-by*; sobretudo, não pode deixar de tê-las (AGUIAR, 2008). A ação de uso dessas forças, em caso de algum conflito, será externa, para defesa mediante os outros. Portanto, a capacidade militar é definida pelo poderio militar e pelos recursos disponíveis.

¹⁴The fortunes of all states—great powers and smaller powers alike—are determined primarily by the decisions and actions of those with the greatest capability. For example, politics in almost every region of the world were deeply influenced by the competition between the Soviet Union and the United States between 1945 and 1990. The two world wars that preceded the Cold War had a similar effect on regional politics around the world. Each of these conflicts was a great-power rivalry, and each cast a long shadow over every part of the globe.

¹⁵ That is not to say, however, that the system is chaotic or marked by disorder.

¹⁶ It is an ordering principle, which says that the system comprises independent states that have no central authority above them.

¹⁷ which gives them the wherewithal to hurt and possibly destroy each other.

A terceira característica se restringe à incerteza dos Estados em relação ao outro. Um Estado ofensivo jamais saberá o próximo passo de seu oponente. No sistema internacional anárquico, os atores não afirmam, em nenhuma hipótese, o próximo passo de seu opositor.

O quarto fator se baseia na sobrevivência natural que os Estados têm no seu território nacional. A soberania que se deve manter em território nacional remete ao instinto de sempre manter a autonomia e, assim, manter-se no sistema internacional.

“Especificamente, os Estados buscam manter sua integridade territorial e a autonomia de sua ordem política doméstica. A sobrevivência se sobrepõe a outros objetivos porque, uma vez conquistado, um Estado dificilmente estará em posição de perseguir qualquer outra meta” (MEARSHEIMER, 2001, p. 31, tradução nossa).¹⁸

A quinta característica se restringe a um Estado que não toma medidas que o levem a perder; pelo contrário, ele se preocupa com as ações nacionais, além de se preocupar com as ações vizinhas, próximas ou distantes (AGUIAR, 2008). Logo, se um Estado é racional, jamais entrará em um conflito para perder.

Em particular, consideram as preferências de outros Estados, como seu próprio comportamento provavelmente afetará o comportamento desses outros Estados, e como o comportamento desses Estados afetará sua própria estratégia de sobrevivência. Além disso, os Estados levam em conta tanto as consequências de longo prazo quanto as imediatas de suas ações (MEARSHEIMER, 2001, p. 31, tradução nossa).¹⁹

Mearsheimer (2001) também elucida como as grandes potências são determinadas por sua capacidade militar, tornando-se essa a característica básica para se qualificar como uma grande potência. Por mais que o sistema internacional molde o comportamento do Estado, os fatores mais importantes, na visão do autor, seriam a anarquia e a distribuição de poder.

Segundo Mearsheimer (2001), as grandes potências mantêm desconfiança uma das outras, sempre analisando suposto cenário de guerra. A desconfiança mútua faz parte do jogo de poder que os Estados devem manter nas relações internacionais. Por isso, o preparo para a guerra tem que ser constante.

“Um exemplo da indeterminação do realismo ofensivo é que ele não consegue explicar por que a competição por segurança entre as superpotências durante a Guerra Fria foi

¹⁸ Specifically, states seek to maintain their territorial integrity and the autonomy of their domestic political order. Survival dominates other motives because, once a state is conquered, it is unlikely to be in a position to pursue other aims.

¹⁹ In particular, they consider the preferences of other states and how their own behavior is likely to affect the behavior of those other states, and how the behavior of those other states is likely to affect their own strategy for survival. Moreover, states pay attention to the long term as well as the immediate consequences of their actions.

mais intensa entre 1945 e 1963 do que entre 1963 e 1990” (MEARSHEIMER, 2001, p. 11, tradução nossa).²⁰

“Na era nuclear, grandes potências devem possuir um sistema de dissuasão nuclear capaz de sobreviver a um ataque nuclear, além de forças convencionais formidáveis. No improvável caso de um Estado alcançar superioridade nuclear sobre todos os seus rivais, ele seria tão poderoso que se tornaria a única grande potência no sistema. O equilíbrio das forças convencionais se tornaria amplamente irrelevante se uma hegemonia nuclear emergisse”(MEARSHEIMER, 2001, p. 5, tradução nossa).²¹

A busca pelo poder, para Mearsheimer (2001), leva os Estados à guerra uns com os outros ou à chantagem, que poderia ser feita de diversas maneiras. O quadro de comparação entre o liberalismo e o realismo em “A Tragédia da Política das Grandes Potências²²” demonstra, na visão geral, que os liberais buscavam a cooperação, enquanto os realistas buscavam o poder e a segurança. A busca pelo poder está sempre associada ao aspecto da sobrevivência. Ainda mais no realismo ofensivo, mesmo focando em todos os Estados, as grandes potências recebem uma ênfase maior, pois a capacidade de destruição em uma guerra pode ser maior.

A maximização do poder segue padrões de estratégia para Mearsheimer (2001), por isso, as nações devem analisar cada decisão no meio militar. Logo, só se deve entrar em uma guerra com a certeza de que a vitória no conflito seja certa. “Afinal, não faz sentido para um Estado iniciar uma guerra que provavelmente perderá; isso seria um comportamento autodestrutivo” (MEARSHEIMER, 2001, p. 39, tradução nossa).²³

No aspecto da aviação, Mearsheimer (2001) acreditava que, com o avanço tecnológico nos aviões, as forças navais foram prejudicadas, caindo cada vez mais em desuso. “Em particular, o desenvolvimento de aviões, submarinos e minas navais aumentou a dificuldade de alcançar as costas inimigas” (MEARSHEIMER, 2001, p. 116, tradução nossa).²⁴ O avião juntou-se à marinha, tornando-se uma força anfíbia, mais em ênfase nas décadas de 1920 e 30. Todavia, um território sob ataque não tem um bom desempenho com essa força, pois o espaço em um navio é limitado (MEARSHEIMER, 2001). Como Douhte citava, para que a força aérea tivesse o melhor desempenho, ela precisava manter-se independente e exclusiva.

²⁰An example of offensive realism's indeterminacy is that it cannot account for why the security competition between the superpowers during the Cold War was more intense between 1945 and 1963 than between 1963 and 1990.

²¹ In the nuclear age great powers must have a nuclear deterrent that can survive a nuclear strike against it, as well as formidable conventional forces. In the unlikely event that one state gained nuclear superiority over all of its rivals, it would be so powerful that it would be the only great power in the system. The balance of conventional forces would be largely irrelevant if a nuclear hegemon were to emerge.

²² The Tragedy of Great Power Politics

²³ After all, it makes little sense for a state to initiate a war that it is likely to lose; that would be self-defeating behavior.

²⁴ In particular, the development of airplanes, submarines, and naval mines increased the difficulty of reaching enemy shores.

No entanto, o Estado territorial sob ataque se beneficia muito mais do poder aéreo do que as forças anfíbias, porque muito mais aeronaves podem ser baseadas em terra do que em um punhado de porta-aviões. Um Estado territorial é, essencialmente, um imenso porta-aviões que pode acomodar um número praticamente ilimitado de aviões, enquanto um porta-aviões real pode acomodar apenas um número reduzido de aeronaves. Portanto, sendo todas as outras condições iguais, o Estado territorial deve ser capaz de controlar o espaço aéreo e usar essa vantagem para bombardear as forças anfíbias nas praias”(MEARSHEIMER, 2001, p. 117, tradução nossa).²⁵

Além do que já foi exposto, Mearsheimer (2001) ainda acredita que uma força aérea sozinha tem a capacidade de afundar uma marinha inimiga, pois a força aérea supera tanto porta-aviões navais como os próprios navios. Por mais que a marinha controle o mar, aproximar-se do território inimigo assume uma forma quase que inalcançável, passando a ser mais favorável o investimento na aviação (MEARSHEIMER, 2001). Com isso, o realismo ofensivo analisado por Mearsheimer valida a aviação como fator importante para o militarismo de um país, agregando maior capacidade.

²⁵Nevertheless, the territorial state under assault benefits far more from airpower than do the amphibious forces, because many more aircraft can be based on land than on a handful of aircraft carriers. A territorial state is essentially a huge aircraft carrier that can accommodate endless numbers of airplanes, whereas an actual carrier can accommodate only a small number of airplanes. Therefore, other things being equal, the territorial state should be able to control the air and use that advantage to pound the amphibious forces on the beaches.

3. GETÚLIO VARGAS E SUAS AÇÕES

Getúlio Dornelles Vargas foi um político sulista que caminhou com passos largos na política brasileira. A sua trajetória política foi marcada por alguns cargos públicos, como deputado estadual e federal, além de ser o ministro da Fazenda no governo de Washington Luís. Vargas formou-se em Direito, momento em que começou o seu desejo pela política, atuando dentro da instituição de ensino onde era aluno. Vargas nasceu em São Borja, cidade do Rio Grande do Sul, em 1882, e veio a óbito²⁶ em 1954. O período antecessor a era Vargas foi a república oligárquica, a política do café com leite, época em que o poder era dividido entre São Paulo e Minas Gerais (TARGA apud FONSECA, 1999).

Na questão ideológica, o ditador brasileiro “do povo” manteve similaridade política com o governo de Mussolini e Hitler, pois os regimes de ambos fugiram em determinado momento da democráticos (RAHMEIER, 2009), além da constante associação do governo à sua imagem particular, atribuindo ao país uma dependência política forçada. Porém, Vargas conseguiu se relacionar com diferentes países, mediante as necessidades externas, alinhou-se para alcançar os interesses internos.

3.1 O caminho antecessor ao Estado Novo

O processo governamental de Getúlio Vargas foi longo, podendo ser dividido em fases. A descrição de algumas partes, que ressaltam os acontecimentos importantes da trajetória política, faz-se necessária para este estudo. Além disso, para melhor compreensão, é preciso alguns detalhes do início do governo até o Estado Novo. D’Araújo (2004) sinaliza como a Era Vargas foi o período que o Brasil, a partir de 1930, passou por processo de industrialização, urbanização e organização social. Além disso, a Era Vargas foi centralizadora e intervencionista, ademais, um planejamento estatal centralizado (D’ARAÚJO, 2004). O contexto internacional antecessor a chegada de Vargas ao comando do Brasil se deu por: crise financeira de 29 e a tensão interna oligárquica.

3.1.1 Golpe Provisório

O golpe de 30, para Vargas, foi a solução que o Brasil precisava, e o seu “sacrifício” pela nação valeria a pena (RAHMEIER, 2009). Em 1930, o marco inicial do longo governo,

²⁶ Suicidou-se.

que teve sua estreia junto ao governo provisório (1930-34), por meio do evento conhecido como revolução de 30. O novo governo levantou uma bandeira reformista (DINIZ, 1999), com isso, essa bandeira estava atrelada às questões sociais, militares e econômicas.

Tratava-se, enfim, de instaurar um novo padrão de relacionamento entre classes possuidoras e classes subalternas, de forma a atenuar a opressão excessiva então exercida pelas elites dominantes, impondo limites institucionais ao seu poder e expandindo os direitos civis e políticos para novos segmentos da sociedade (DINIZ, 1999, p.22).

No mesmo ano, concretizou-se a reforma administrativa pretendida, que visava à organização da administração federal com ênfase no setor social e na projeção nacional da economia (WAHRLICH, 1975). As ações iniciais incluíram o fechamento do Congresso Nacional e da Assembleia Legislativa, além do dissolvimento das câmaras municipais e estaduais.

O decreto que instituiu o Governo Provisório confirmou a dissolução do Congresso Nacional, das assembleias legislativas dos estados, das câmaras ou assembleias municipais e todos outros órgãos legislativos existentes nos estados, nos municípios, no distrito federal e no território do Acre, e dissolveu os que ainda o não tinham sido de fato. O Poder Judiciário continuou a ser exercido na conformidade das leis em vigor, com as modificações introduzidas pelo mesmo decreto e as restrições que do mesmo decorressem (WAHRLICH, 1975, p.4).

Com as ações de impacto tomadas pelo novo governante, destacaram-se a criação de novos ministérios, como o Ministério da Educação, do Trabalho e da Saúde Pública (Dec. nº19402 apud WAHRLICH, 1975) que foram anunciadas o início das atividades do discurso de posse do cargo, dando partida às políticas em prol dos trabalhadores e agregando alguns direitos trabalhistas. Em 31²⁷, Vargas assinou o Decreto nº 19.902, criando o Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), sediado no Rio de Janeiro, subordinado ao Ministério de Viação e Obras Públicas (RAMOS *et al.*, 2023). “Nos anos 1930, a aviação civil no país era operada por empresas estrangeiras. O Brasil ainda não tinha suas próprias empresas, aeronaves e muito menos pilotos para operar as linhas que começavam a se desenvolver” (RAMOS *et al.*, 2023, p.6). O DAC desempenhou a função de controlar e normatizar a aviação civil, até a criação do Ministério da Aeronáutica, além de visar a elevação do mercado da aviação no país (AERONÁUTICA, 1991).

²⁷O transporte marítimo e rodoviário tornou-se um percalço diante da procura dos brasileiros por agilidade, que necessitavam das regiões do país interligadas de forma rápida. A comunicação também se tornava, a cada dia, mais lenta, principalmente no interior do país. Então, o Major Eduardo Gomes apresentou ao Ministro da Guerra um projeto de utilização de aeronaves militares para unir o país por meio do sistema de correio aéreo (DAAB, 1990).

O poder político na época era dividido entre as oligarquias de Minas Gerais e a de São Paulo, e, “por meio da Aliança Liberal, preponderantemente, duas forças políticas distintas: a dos tenentes e a das oligarquias, dissidentes em oposição aos círculos oligárquicos que até então detinham o controle da situação estadual na República Velha” (TORREZAN, 2009, p.27).

O relacionamento com os Estados de São Paulo e de Minas Gerais foram abalados decorrente da mudança no quadro político. A oligarquia do “Café com Leite” era a força entre as oligarquias estaduais brasileiras, São Paulo com o café e Minas Gerais com o leite (BIANCHI, 2012). O poder político da presidência estava dividido constantemente entre os paulistas ou os mineiros (BIANCHI, 2012). Então, quando os interventores acabaram sendo designados, por Getúlio, para governar os dois Estados brasileiros, gerou revoltas por parte da oligarquia do café com leite²⁸. Esta situação deu lugar em 1932 à revolução constitucional, com o envolvimento direto da elite paulista, exigindo o fim do governo provisório, mas Vargas reprimiu. Para os paulistas, ficou claro que Vargas não pretendia ceder a posição de comando, muito menos se aliar às perspectivas ideológicas de poder (CASTRO apud TORREZAN, 2009).

O uso do avião esteve presente nesse conflito entre o governo federal e os paulistas. Mesmo que não houvesse muitos aviões e nem a força aérea independente ainda, o governo federal contou com 50 aeronaves, que eram da Marinha e do Exército, conhecidas como as “vermelhinhas” (JÚNIOR, 2024). Já os aviões dos opositores de Getúlio eram denominados “gaviões de penacho” (JÚNIOR, 2024), porém não tiveram o impacto esperado no conflito. O ataque aéreo foi uma novidade no embate de 32, colocando os combatentes terrestres em situação de medo, pois, os aviadores constitucionais estavam à frente (JÚNIOR, 2024). Em três meses a revolta foi derrotada (SERPA, 2023).

A Constituição de 34 foi um evento importante que marcou o fim do governo provisório. Com isso, “nesse contexto, devemos lembrar que a Constituição de 1934 não permitia a reeleição de Vargas, ou seja, sua permanência legal no poder. O presidente atrelou seu destino ao da Nação, se auto atribuiu a missão de guia da pátria, mesclando sua imagem com a do país. Toda esta nova conjuntura foi justificada na Constituição de 1937: porque a Nação estava “sob a funesta iminência da guerra civil”(RAHMEIER, 2009, p.47).

²⁸ A república do café com leite iniciou entre a junção de São Paulo com o café e Minas Gerais com o leite, sendo a presidência dividida entre esses dois Estados (MARTINS FILHO apud BIANCHI, 2012).

3.1.2 Governo constitucional

A segunda fase do governo foi marcada temporalmente de 1934 a 1937, denominada governo constitucional, tendo sido implementado de forma indireta. A Assembleia Constituinte elaborou uma nova Constituição para o país (SERPA, 2023). “Na realidade ela propunha um modelo de Estado mais liberal e menos centralizador do que desejava Vargas” (PANDOLFI apud SERPA, 2023, p.32).

Nesse momento, vem à tona a figura do chefe de um governo comprometido com um projeto liberal-democrático, respaldado pela Constituição de 1934, que, apesar de conter um capítulo de teor claramente intervencionista sobre a ordem econômica e social, consagrava os princípios liberais embutidos no movimento de 1930 (Diniz, 1999, p. 23).

No governo constitucional, a aviação militar da marinha tinha uma pequena força, contando com um pequeno grupo de Aspirantes; Armas de Aviação - Sargentos Aviadores e Oficiais Aviadores Navais (AERONÁUTICA, 1991). No governo constitucional, alguns militares foram enviados à Europa para um treinamento de três meses, na Itália, nos ministérios da aeronáutica italiana (AERONÁUTICA, 1991), logo, surgindo o debate para unificar a aviação. Os movimentos militares que movimentaram grande massa dos militares em decorrência da unificação foi a partir de 1932, quando se entendia a capacidade militar

Esse foi o período que Vargas manteve no governo dele pessoas que apoiavam ambos os lados. Havia simpatizantes tanto de regimes autoritários quanto de democracias capitalistas (RAHMEIER, 2009).

3.2 Ações do Estado Novo

A Era Vargas, como citado, manteve uma identidade própria, principalmente durante o Estado Novo (1937-45). Cada parte da trajetória de seu governo foi marcada por ações distintas (DINIZ, 1999), com pensamento voltado para o desenvolvimento econômico, militar e civil. O Estado Novo²⁹ foi associado a ações autoritárias visíveis, e seu início se deu por um golpe, semelhante a outros governos da América Latina, logo, não apenas no Brasil esse tipo

²⁹ Para chegar ao poder, Getúlio usou de um suposto plano - o Plano Cohen - alegando que os comunistas iriam tentar a tomada de poder. D'Araújo (2000) analisa como a formação do Estado Novo se deu por meio do golpe de 1937, atribuindo culpa a um judeu, Cohen, que estava implementando o plano para ampliar o comunismo. Seguindo essa temática, a autora (2000) complementa apontando o olhar racista de Vargas, que alimentou o discurso de promoção do ódio durante o governo. Sendo o documento divulgado através do Departamento de Propaganda, órgão oficial do governo. O plano foi datilografado pelo capitão Olímpio Mourão Filho, chefe do Estado-Maior das milícias integralistas, nas dependências do Estado-Maior do Exército, onde pôde ser lido e visto por autoridades militares (D'Araújo, 2000, p. 19).

de ideologia assolou. Com isso cabe ressaltar que na época, outras ditaduras receberam esse codinome, associando-se à ideia “do novo” (D’ARAUJO, 2000). O nacionalismo também foi característica marcante no decorrer do governo.

[...] nesse momento, é a figura do Vargas ditador que assume o primeiro plano, a imagem do homem que, através de um golpe de Estado, com o auxílio das Forças Armadas, instaura a ditadura, pondo fim à breve e turbulenta experiência democrática de 1934-37, traíndo assim os ideais da revolução de que fora um dos principais líderes (DINIZ, 1999, p.23).

A constituição de 1934 foi anulada no golpe, abrindo portas para a nova constituição, a de 1937. Com a suspensão da constituição, uma nova foi implementada, que ficou conhecida como polaca, pois mantinha similaridade com a constituição autoritária da Polônia (D’ARAUJO, 2000). Mesmo após o golpe ³⁰ de Estado, a agenda social do ditador do Estado Novo não foi alterada, ocorrendo um jantar na embaixada na Argentina, ele e sua família se fez presente com as novas demandas do governo, mostrando que em nada o paralisou ou o fez recuar (D’ARAUJO, 2000).

O Brasil contou com o Tribunal de Segurança Nacional para julgar os supostos crimes contra o Estado, criado em 1936 (D’Araujo, 2000), e voltado àqueles que eram considerados comunistas. Além disso, foi decretada a Lei de Segurança Nacional (LSN), com o mesmo objetivo. Os exilados, nessa época, foram muitos, devido à intensa oposição ao governo autoritário (D’Araujo, 2000). Vargas governou por meio de decretos e sem um legislativo (SERPA, 2023).

Os problemas internos a partir de 1937, se dividiram em reequipar forças armadas e investimentos para a industrialização (MOURA, 2012). “Mesmo depois do começo da guerra, o governo brasileiro tentou estenuamente receber materiais alemães, ao mesmo tempo tentando comprar equipamentos e munições dos Estados Unidos” (MOURA, 2012).

O processo de implementação do novo governo continuou com a ajuda de militares, civis e políticos. O comunismo que se assentou no país em 1937 foi designado como responsável pelo levante da Aliança Nacional Libertadora, porém o partido começou sua atuação no Brasil em 1935, com a participação do Partido Comunista do Brasil (PCB), do Partido Socialista Brasileiro (PSB) e do Partido Democrático Social (PDS), além de sindicatos, organizações de mulheres, estudantis, etc (ANDRETO, 2022, p. 203). Carlos

³⁰ Mesmo ocorrendo um golpe de estado internamente no território brasileiro, as mediações com os vizinhos faziam parte da cultura exterior do país. A questão envolvendo Peru e Bolívia foi marcada pelo posicionamento diplomático brasileiro, além de permitir a livre navegação pelos rios do território, porém não permitindo voo sobre a área (CERVO; BUENO, 2002).

Prestes liderou o partido durante a atuação do levante comunista, mas, logo depois, sua atuação partidária tornou-se ilegal.

As ações iniciais para manter o autoritarismo foi o fim do regionalismo, tornando o país em unitário, com apoio civil e militar (D'ARAUJO, 2000). O apoio da Ação Integralista Brasileira (AIB) também foi fundamental para consolidação de Vargas no poder, sendo retirada a candidatura de Plínio Salgado à candidatura ao posto da presidencial (D'ARAUJO, 2000). A AIB teve a breve ilusão de conquistar espaço no Estado Novo; no entanto, Vargas, em suas ações iniciais, reprimiu os partidos políticos e qualquer movimento que pudesse manifestar oposição futura (SERPA, 2023). Tornando os integralistas parte de um centro cultural (D'ARAUJO, 2000). Outros movimentos, como o comunismo e o liberalismo³¹, também foram colocados sob o patamar da repressão (SERPA, 2023). A implantação desse governo limitou a liberdade civil com repressão policial e os partidos políticos chegaram ao fim, além do comunismo ter se tornado o principal inimigo (REPENSANDO, 1999). A oposição ao novo governo superou as expectativas de Vargas, que continuou usando do discurso anticomunista para tentar acabar com a investida dos opositores.

Internamente, este período foi construído com base na retaliação e no uso das Forças Armadas, coagindo a população. Historicamente, alguns elementos tornam o Estado Novo um governo diferente dos demais, mas isso pode ser mais detalhado no tópico seguinte. Na visão interna da população apoiadora de Vargas, o intervencionismo estatal era a forma de o Estado prevalecer sobre o indivíduo e a sociedade (D'ARAUJO, 2000). Além disso, D'Araujo (2000) também elucida o forte culto à personalidade e a fortificação estatal presentes no governo, ambos fatores considerados primordiais para a sociedade da época, além de ter o seu governo associado às nações de “personalidade forte”.

No Estado Novo, a imprensa estava subordinada ao governo, conforme previsto na Constituição, logo, a Vargas (ESPOSITO, 2015). A estratégia de manter a imprensa tão controlada influenciou para prolongar o tempo de governo, com a censura presente em todos os momentos. O que fugisse da forma ideal de propaganda do governo sofria repreensões do governante: “as punições iam desde a suspensão temporária da circulação, sem prejuízo dos salários de seus empregados e até mesmo a cassação de o seu registro” (ESPOSITO, 2015, p.81). O Departamento de Imprensa e Propaganda tinha a função de coordenar a propaganda nacional, o desenvolvimento da produção intelectual e a imagem internacional (ESPOSITO,

³¹ O presidente Vargas não manteve uma linha de pensamento retilínea, sempre acolhendo o que via vantagens para o seu próprio governo. Em momento criticava o liberalismo, em outros, o comunismo. Svartman (2004) descreveu o posicionamento de Vargas em um discurso, quando criticou o liberalismo e defendeu os estados fortes. Nesse momento, despertou nos Estados Unidos a agilidade de discutir a posição do Brasil.

2015). Segundo Esposito (2015), quando o Brasil entrou na guerra, a imagem de Vargas foi secundária, e o esforço empregado e encorajamento se transformou em pauta principal.

A partir de 1942, os temas da propaganda política começam a mudar e a propaganda do Estado, no sentido da legitimidade, deixou de ser o foco principal dos esforços do DIP, para dar ênfase ao encorajamento e valorização do esforço de guerra pela participação do Brasil, através da elaboração de argumento que englobasse a defesa nacional, a soberania e vigilância, com ausência, em grande parte, da imagem de Vargas (Esposito, p.77, 2015).

Na educação, Vargas contou com diversos intelectuais importantes da época para desenvolver trabalhos em prol da consolidação governamental. Muitas campanhas foram lançadas na perspectiva de doutrinação social, mesmo que utilizassem formas sutis. A educação dos mais jovens estava atrelada ao civismo, afastando-os de formas convergentes de pensamento (D'Araujo, 2000). Devido a presença significativa de imigrantes italianos, alemães e japoneses no país, a língua portuguesa foi estabelecida como a exclusiva de ensinamentos nas escolas, sendo proibidas o ensino de outras línguas que fossem associadas a culturas estrangeiras (D'Araujo, 2000). O governo também criou momentos de celebração, como Dia do Trabalho; Semana do Aviador; Dia da Raça; Dia da Pátria; entre outros dias, tendo sempre a imagem de Getúlio como exemplo e referência nas formas de manifestações políticas (D'Araujo, 2000). A ilusão criada para promover a imagem do presidente esteve presente nas escolas. A manipulação em forma de quadrinhos, livros e emissora de rádio acompanhou os 15 anos do primeiro governo, com ênfase maior no Estado Novo (D'ARAÚJO, 2000). Como se verá no próximo capítulo, a imprensa teve um papel fundamental na carreira política de Vargas. A censura disfarçada de cuidado, acompanhou a vida de vários imigrantes, especialmente daqueles que fugiam de situações críticas em seus países de origem (D'ARAÚJO, 2000).

A PEB do governo estadonovista estava alinhada ao desenvolvimento interno, sobretudo, pouco importava a ideologia governamental das relações exteriores que pudessem ser estabelecidas. Vargas sempre explicitou que não toleraria perder a soberania do país, além de afirmar que os países tinham total liberdade de suas ações decorrente dos interesses internos (CUNHA, 2008). Sendo assim, ao visitar os EUA, Oswaldo Aranha³² se encantou pela democracia liberal norte-americana e ao retornar, assumiu o posto do Ministério das Relações Exteriores (MRE) (OLIVEIRA, 2016).³³ A aproximação de Aranha com o então

³² Até o início dos anos de 1930, Aranha nutria sentimentos pelos regimes fortes europeus (OLIVEIRA, 2012).

³³ O Ministério das Relações Exteriores sofreu reformas com a chegada de Vargas, ainda no governo provisório, mas as mudanças precisas foram feitas quando Aranha visou a necessidade de modernização das formas de contato, estabelecendo a carreira diplomática (CERVO; BUENO, 2002).

presidente da época, Roosevelt, que teve seu mandato de 1933 a 1945 foi o primeiro fator que determinou o alinhamento do Brasil com o governo norte-americano. O ministro das Relações Exteriores (1938-44), Oswaldo Aranha³⁴, mesmo assumindo a posição que mantinha influência nas decisões governamentais (FREITAS, 2018), podendo seguir os princípios ditatoriais de Vargas, manteve-se no caminho da diplomacia. Sobretudo, opinava fortemente em relação ao pan-americanismo. Os chefes militares estavam atentos às possíveis relações pró-Eixo, enquanto Aranha tentava, ao máximo, promover esta última ideia (FREITAS, 2018). Quando Getúlio e Oswaldo iniciou no caminho político, o acontecimento que marcou esse momento foi a Revolução Gaúcha, em 1923 (HERNANDEZ, 2024). No futuro, Aranha também manteve papel ativo junto à Revolução de 30, apoiando Vargas a destituir do poder o presidente Washington Luís. “Oswaldo Aranha já havia se estabelecido como um dos mais proeminentes líderes políticos do Brasil, conhecido por sua capacidade de negociação e visão estratégica” (HERNANDEZ, 2024, p. 2). Quando foi aos Estados Unidos, para assumir o papel na embaixada brasileira, percebeu as disparidades. Ao chegar no país, com uma realidade distante de sua origem nacional, passou a apreciar as diferenças, e com isso, gerou uma proximidade com o presidente Franklin Roosevelt (HERNANDEZ, 2024). A aproximação sucedeu-se por trocas, que se enquadram em: culturais, sociais, educacionais e diplomáticas, como já foi citado anteriormente.

A economia brasileira durante todo o mandato de Vargas entrou no processo de industrialização. Segundo Diniz (1999), o período de 1933 a 1939 foi marcado plenamente pela industrialização, mudando a agroexportação para o urbano industrial. Vargas, criou no período estadonovista os principais órgãos que agregaram para a construção do Brasil; foram criadas a Carteira de Crédito Agrícola e Industrial do Banco do Brasil (1937), Conselho Nacional do Petróleo (1938), Conselho de Água e Energia (1939), Conselho do Vale do Rio Doce (1942). Durante a guerra, o comércio exterior se diversificou em exportações de bens de consumo e matérias primas e a balança comercial do Brasil ficou com saldo positivo (CARVALHO, 2005). O Estado Novo estava fortemente relacionado à industrialização, que, por consequência, tornou-se símbolo da modernização do país. Na visão de Vargas, a industrialização ocorreria por meio da substituição das importações, organizando o Brasil para desenvolver sua própria indústria nacional (D’ARAUJO, 2000). As bases dessa nova política

³⁴ Oswaldo Aranha foi natural de Alegrete, cidade do Rio Grande do Sul. Aranha tinha a mesma formação acadêmica que Vargas, e também seguiu os passos da política, sendo eleito deputado estadual (HERNANDEZ, 2024). “Sua atuação política o destacou como um importante líder gaúcho, alinhado com as ideias do Partido Republicano Rio-Grandense (HERNANDEZ, 2024, p.1).

econômica de Vargas estavam pautadas em três vertentes: “investimentos estatais nacionais, investimento privado e capital estrangeiro, público ou privado” (D’ARAÚJO, 2000, p.41).

Em 1937 foi completada a construção da fábrica de projéteis de artilharia no Rio de Janeiro e a de estojos e espoletas em Minas Gerais. Ampliou-se a fábrica de canos e sabres também em Minas Gerais e a de pólvora no Rio de Janeiro, além de ter sido construída outra de pólvora de base dupla em São Paulo (1941). Ainda em 1937 foi reformado o Arsenal de Guerra e a Fábrica de Realengo, ambos no Rio de Janeiro; bem como se iniciou a construção do Arsenal de Guerra do Rio Grande do Sul (REISDOERFER, SARTI, 2017, p.9).

A necessidade e a pretensão do governo estavam atreladas ao desenvolvimento das indústrias e às mudanças ocorridas na esfera trabalhista. De fato, houve uma revolução nos direitos dos trabalhadores, que se manteve presente na trajetória da industrialização. A Justiça do Trabalho da época se baseou no corporativismo de Mussolini, que entendia que a regulação e o controle dos trabalhadores os manteriam longe de rebeliões (ROMITA, 1999). Os representantes da classe trabalhadora obtinham vantagens diante das leis, mas estas inibiam seus direitos, como o de fazer greve ou até mesmo de exercer autonomia política, perpetuando a submissão. “Os mesmos pressupostos fáticos e doutrinários subjacentes, na Itália, à criação da Justiça especializada fizeram-se presentes, no Brasil, quando aqui se cogitou de criar a Justiça do Trabalho, até no tocante à proibição da greve” (ROMITA, 1999, p.98).

sindicato único imposto por lei, sujeito à intervenção do Estado; contribuição sindical criada por lei, como instrumento da submissão das entidades de classe ao Estado; competência normativa dos Tribunais do Trabalho, com o intuito de evitar o entendimento direto entre os grupos interessados; proibição da greve (é lógico: se há uma Justiça do Trabalho dotada de competência normativa, não faz sentido algum permitir a greve); cooptação das lideranças sindicais, mediante o aproveitamento de representantes patronais e de trabalhadores na composição dos órgãos da Justiça do Trabalho (ROMITA, 1999, p.96).

No início dos confrontos diretos, houve a aproximação factual entre os Estados Unidos e o Brasil, marcando a agenda internacional do Brasil em prol do relacionamento com os norte-americanos. O confronto também estreitou os países, que mantiveram as relações comerciais, e além do aspecto militar, a economia também foi marcada entre Brasil e Estado Unidos (CERVO; BUENO, 2002). O Brasil aproveitou o momento de conflito para negociar com os dois blocos que dividiam o mundo, mantendo-se liberal com os EUA e o comércio compensado com a Alemanha e a Itália (CERVO, apud REISDOERFER; SARTI, 2017). O objetivo interno, para além da indústria, era desenvolver a defesa nacional (REISDOERFER; SARTI, 2017). Esse governo ditatorial de Getúlio Vargas foi marcado pela troca com os

Estados Unidos e a Alemanha³⁵, até certo momento. Seja econômica ou militarmente, o espaço de contato com o Brasil foi disputado em certa escala por ambas as potências. A postura adotada por Vargas ao longo de todo o percurso assumiu uma perspectiva pragmática, atenta às demandas nacionais. Moura (1980) define essa situação como “equidistância pragmática”, referindo-se à forma como o Brasil atuou diante da disputa de poder entre os países. “Consequentemente, nesse período, o Brasil alcançou resultados significativos de barganha diplomática como a Siderurgia Nacional e equipamentos militares” (MOURA apud REISDOERFER; SARTI, 2017, p. 40), e os aviões de caça fizeram parte da investida militar, entre outros financiamentos. Sobretudo, mesmo tendo trocas comerciais, a Alemanha torpedeou os navios brasileiros, totalizando 32, um dos motivos que levou o Brasil a entrar no conflito (CARVALHO, 2005).

O Ministério da Guerra se posicionou em relação às fábricas do Exército, ampliando as já existentes e finalizando as que estavam em construção (REISDOERFER; SARTI, 2017). A cada ano do Estado Novo, o anseio por uma economia de defesa tornou-se mais evidente. A vontade do governo era “industrial, a fim de produzir uma realidade mais autônoma e menos dependente do exterior, passava por uma primeira fase que seria a construção de indústrias de base a fim de trazer o centro decisório econômico da época para dentro do país” (FONSECA apud REISDOERFER; SARTI, 2017, p. 9).

O Ministro da Guerra e o chefe do exército acreditavam na capacidade alemã de vencer a guerra, assim, continuavam mantendo o interesse no alinhamento³⁶. Em 1939, Dutra e Góes Monteiro foram convidados a visitar a Alemanha e a Itália, mas o governo brasileiro decidiu que seria melhor Góes Monteiro ir aos Estados Unidos. Durante a visita, “nesta ocasião, foram expostas as preocupações norte-americanas quanto à defesa do norte e nordeste da América do Sul” (SVARTMAN, 2014, p. 86). Algumas propostas foram feitas por parte do brasileiro, que indicou a “construção de bases aéreas e navais e a instalação de defesas costeiras e de armas antiaéreas no Nordeste do Brasil. O pessoal envolvido neste projeto seria brasileiro, com assistência financeira e técnica e armamento vindos dos Estados Unidos” (MOURA, 2012, p. 55). Segundo Svartman (2014), o momento mais importante

³⁵ O sistema de compensação entre Alemanha e Brasil foi uma época favorável para a economia brasileira visto que a Alemanha era um de seus principais compradores. Mas com o início do conflito, houve o bloqueio britânico, impedindo que a troca comercial continuasse (MOURA, 2012). Com os Estados Unidos a troca comercial se deu através do Lend lease Bill (Lei De Empréstimo e Arrendamento).

³⁶ Em 1938, o Exército alemão convidou o chefe do Estado-Maior do Exército do Brasil para visitar a Alemanha, e esse convite deixou os EUA em uma posição desconfortável. Logo depois, Aranha sugeriu que o chefe do Estado-Maior do Exército norte-americano fosse ao Brasil para evitar o contato do exército com os alemães (IBID apud DAAB, 1990).

para o Brasil em todo o conflito foi esse de barganhar, pois a guerra ainda não havia começado. “Em função disso, Goes podia afirmar a Marshall ³⁷que o deslocamento das tropas brasileiras do sul para o nordeste [...] dependeria do material ofertado por este país e que tal não poderia nunca ser fornecido em condições menos vantajosas [...] firmados com a Alemanha” (SVARTMAN, 2014, p. 86).

As questões militares estavam intimamente ligadas a questões políticas. O general Eurico Dutra, ministro da Guerra, e o general Góes Monteiro, chefe do Estado-Maior do Exército, sabidamente tinham sentimentos pró-Eixo. Ambos haviam entrado na vida política por intermédio de sua participação na Revolução de 1930. Góes Monteiro era amigo pessoal de Vargas. Tanto ele quanto Dutra haviam permanecido leais ao presidente durante períodos de crise política ao longo dos anos trinta. Ambos inspiraram e lideraram, no âmbito militar, o golpe de estado de novembro de 1937 e eram facilmente identificados como apoiadores de governos fascistas europeus (MOURA, 2012, p.54).

O Brasil precisou se posicionar perante as alianças estabelecidas no cenário internacional do conflito. Todavia, a contrariedade foi presente no momento de decisão sobre qual lado seria viável para a aliança que marcaria a convivência internacional depois daquele momento. A aliança foi estabelecida entre Brasil e os Estados Unidos, marcando temporalmente do início ao final da 2GM. Cervo e Bueno (2002) descrevem a relação exterior do Brasil com a Alemanha e os Estados Unidos, antecedendo a Segunda Guerra, sendo analisada por eles como “jogo duplo”, com o propósito de barganha, além do mais, o alto índice comercial entre Alemanha e Brasil se manteve forte durante 1934-38, aproximando mais as relações entre os dois países.

A equidistância pragmática começa a chegar ao seu fim,³⁸ de fato, segundo Cervo e Bueno (2002), a missão de Osvaldo Aranha em 1939 nos EUA, além dos acordos importantes firmados pela harmonia entre as duas nações. Mas a partir de 1942 foi declarada guerra ao Eixo depois da reunião na Junta Interamericana de Defesa³⁹, que ocorreu no Rio de Janeiro (CUNHA, 2008). Como o Brasil se posicionou do lado dos estadunidenses apenas em 1941, a preocupação econômica inicial era eliminar os resquícios alemães da economia brasileira

³⁷

³⁸ Quando o Brasil rompe relações com a Alemanha, os pilotos germânicos são proibidos de pilotar aeronaves de matrícula brasileira, até os pilotos naturalizados (CUNHA, 2008).

³⁹ A criação da JID tinha o objetivo de acirrar a aproximação dos países (CUNHA, 2008). Após o ataque dos navios brasileiros, as reuniões passaram a ocorrer em Washington, e o Brasil era representado por uma delegação de militares navais e aeronáuticos (CUNHA, 2008). “Assim sendo, a Junta Interamericana de Defesa era composta pelos Ministros de Defesa e Estados Maiores das Repúblicas Americanas e foi instituída para atuar primeiramente apenas no período da II Guerra Mundial, pois sua atividade era a de facilitar enormemente o controle norte-americano sobre os exércitos latinos e gestar o bloqueio militar no hemisfério ocidental” (CUNHA, 2008, p. 77).

(MOURA, 2012). Logo, os EUA entrou em escassez de alguns produtos devido a demanda da guerra. O acordo estabelecidos entre os dois países foi a Lei de Empréstimo e Arrendamento, que estabelecia na troca de equipamento militar por “muitos minerais, especialmente alumínio, zinco, níquel, cobre, estanho e tungstênio” (MOURA. 2012, p. 62).

Americanizar o Brasil, por vias pacíficas era, pois, tido como o caminho mais seguro para garantir essa parceria. A americanização da nossa sociedade quebraria possíveis resistências à aproximação política entre os Estados Unidos e o Brasil. A Política da Boa Vizinhança de Roosevelt era o instrumento de amplo espectro, para a execução do plano de americanização (TOTA, apud HERNANDEZ, 2024, p.4/5).

Tota analisou essa aproximação como imperialismo sedutor, pois, seria mais fácil a política da boa vizinha do que a intervenção militar (TOTA apud MARTES, 2001), com isso, Vargas também se aproveitou para propagar a boa imagem do Brasil, principalmente dos produtos internos que ele via potencial para o comércio exterior.

A lei de Empréstimo e Arrendamento⁴⁰ foi o acordo firmado em prol dos norte-americanos ajudarem o Brasil, e dentre essa ajuda, estava o fornecimento de bens aéreos modernos (SOARES, 2023). “Ao todo, com o lend-lease act, o país recebeu 1.288 aeronaves dos Estados Unidos entre 1942 e 1945 (NUNES apud SOARES, 2023, p.40).

Inicialmente, entre outubro de 1942 e janeiro de 1943, quatro bases Aéreas localizadas no nordeste do Brasil receberam aviões. A Base Aérea de Belém recebeu 7 aviões, (4 aviões Grumman J4F-2 e 3 Consolidated PBY-5 Catalina) para patrulha marítima, a Base Aérea de Fortaleza 6 aviões (3 NA AT-6B e 3 Lockheed A-28A Hudson) para treinamento, ataque e bombardeio, a Base Aérea de Natal recebeu 20 aviões (14 Curtiss P-40K, 3 Hudson e 3 AT-6B) para treinamento, ataque e patrulha marítima e a Base Aérea de Recife recebeu 6 aviões (4 AT-6B e 2 Hudson) (BRASIL apud SOARES, 2023, p.33).

O Nordeste teve tamanha importância que lá foi o ponto de abastecimento dos aviões norte-americanos, antes de seguir para a Europa e para a África (SOARES, 2023). Em verdade, “as bases aéreas do Nordeste (Salvador, Recife, Natal e Fortaleza) eram de elevada importância para a estratégia de guerra dos Estados Unidos” (BRASIL apud SOARES, 2023, p.37).

3.3 O posicionamento do Brasil no cenário internacional da 2GM (1942-1945)

O papel do Brasil na guerra foi importante, com envio de soldados e frotas aéreas. Além disso, o momento de participação do Brasil na 2GM é considerado um momento

⁴⁰ Lend-Lease em Inglês.

importante pela historiografia brasileira, então, cabe ressaltar alguns momentos que fizeram parte do envolvimento nacional. Do pan-americanismo ao uso do Nordeste brasileiro⁴¹, vários fatores foram determinantes para esta trajetória contundente⁴². O Brasil, que manteve o alinhamento com o bloco Aliado - ou com o país mais forte no momento do conflito - enviou homens da Força Expedicionária Brasileira (FEB) à Europa.

A população brasileira se comoveu decorrente do conflito e desejou o envolvimento direto do Brasil na 2GM (OJEDA, 2015), assim, “o Governo brasileiro decidiu-se pela formação de uma Divisão Expedicionária, que lutaria em solo europeu” (OJEDA, 2015, p.3). A atuação da FEB, criada em 1943, foi o auge da ação brasileira no conflito. Enviada à Itália, em 1944, sob o comando do general João Batista Mascarenhas, atuando em “batalhas de Monte Castello, Montese e Fornovo” (D’ARAUJO, 2000, p.51). Assim, a “mediterrânica, uma divisão de exército de aproximadamente 25 mil soldados, da FEB, que lutou ao lado das forças norte-americanas do V Exército, contra divisões de exército do Eixo e algumas forças fascistas italianas”(FERRAZ; PIOVEZAN, 2012, P.40). O recrutamento para junção desses soldados ocorreram em vários estados brasileiro, e muitos desses recrutados eram civis e não tinha nenhum preparo militar para atuar em um conflito beligerante (OJEDA, 2015), além disso, Ojeda (2015) analisa que a maior parte a população da época se encontrava em partes rurais.

Ferraz e Piovezan (2012) elucidam a dificuldade que a força aliada teve, associada a geografia da península italiana, que foi o uso de aviões e tanques, afetando a desenvoltura. O papel da FEB foi subestimado pelas forças militares norte-americanas, que entendiam que os militares brasileiros não tinham preparo físico e bélico, e a guerra já estava praticamente ganha para o lado dos aliados (D’ARAUJO, 2000). Mesmo perdendo 433 soldados nos conflitos, o retorno dos “pracinhas” - assim conhecidos - simbolizou um marco de vitória para o Brasil. O símbolo que os “pracinhas” representaram foi a luta pela democracia. “Foi sob grande ovação popular que os “pracinhas” voltaram para o Brasil e desfilaram pela cidade do Rio de Janeiro, onde foram recebidos por Vargas, também aplaudido” (D’ARAUJO, 2000. p. 52).

⁴¹ O Nordeste brasileiro foi considerado estratégico pelos EUA, pois, além de ligar a América à África, mantinha soldados dispostos a lutar pela América em caso de ataques. O Nordeste foi negociado em 1941, permitindo o uso militar dos aeroportos nordestinos e de alguns do Norte brasileiro, além de construções de novas bases e novos aeródromos (DAAB, 1990). De início, os acordos eram verbais, mas logo depois foram assinados contratos formais (DAAB, 1990).

⁴² Com o receio dos alemães invadirem o Brasil, através de pontos estratégicos da África, e chegaram a Natal, cidade do nordeste brasileiro, os militares estadunidenses. Os norte-americanos chegaram à conclusão de conceder aeronaves e armas ao Brasil (MOURA, 2012).

O Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA)⁴³, criado em 1943, comandado pelo Major-Aviador Nero Moura, participou junto à Força Aérea Americana⁴⁴ da 2GM, em combate na Itália, contra o Eixo (FAN, 2019). Em 1944 foram enviados a Orlando para o treinamento tático em uma escola especializada e depois de treinados, começaram a voar em Gainesville (SOARES, 2023).⁴⁵ O mínimo de horas do voo para alcançar a aprovação no treinamento eram 110 horas solo e 80 horas de voo em grupo, atuando em bombardeios aéreos (SOARES, 2023). Muitas missões foram realizadas pelos pilotos brasileiros, totalizando 11 ataques contra os soldados alemães em apenas um dia (BRASIL, 2013). Vale citar que os militares passaram por treinamentos intensos nos Estados Unidos (OLIVEIRA, 2016).

O ciclo de Instrução foi concluído no dia 31 de agosto de 1944. No dia 19 de setembro, o 1ºGAvCa embarcou para a Itália. Ao chegar ao porto de Nápoles, eles se depararam com a real destruição da guerra, e, sem condições de desembarcar, deslocaram-se para o porto de Livorno, onde chegou no dia 6 de outubro, partindo imediatamente para a Base Aérea de Tarquinia. Em 11 de novembro, o 1º Grupo de Aviação de Caça abriu fogo contra o nazismo. Ao total, foram 445 missões (BRASIL, 2013).

Em 1944, foi criada a 1º Esquadrilha de Ligação e Observação (1ºELO), que foi subordinada à 1º Divisão de Infantaria FEB (BRASIL apud SOARES, 2023, p.42). O propósito da ELO era conceder apoio a Artilharia Divisória (AD) que fazia parte da FAB, que realizava observações de reconhecimento e regulação de tiro (CUNHA, 2021). A ELO chegou em Nápoles em 1944, com um esquadrão da FEB para desembarcar tropas em Livorno (CUNHA, 2021). A esquadrilha da FEB tinha a missão de sobrevoar as linhas alemãs, observando se tinha algum comboio ou se as tropas inimigas estavam avançando, com isso, as missões eram em benefício da FEB como para unidades britânicas e estadunidenses (CUNHA, 2021).

Em 1945, a GAVCA contribuiu junto à FEB para a vitória dos combatentes⁴⁶, em Monte Castelo (FAN, 2019). O maior número de missões foram efetuadas em 1944, e muitos pilotos voaram mais de 70 horas de voo, duas vezes mais que os pilotos norte-americanos (SOARES, 2023), além disso, por esse feito dos pilotos brasileiros, passou-se a comemorar o dia da aviação de caça no dia 22 de abril (BRASIL apud SOARES, 2023). “Em 2 de maio de

⁴³ Conhecido popularmente como “Senta a Púa”.

⁴⁴ United States Army Air Forces (USAAF).

⁴⁵ Foi “na Escola de Táticas Aplicadas da USAAF e posteriormente para o Campo de Pouso Alachua, do Exército, em Gainesville, onde puderam voar” (SOARES, 2023, p.44).

⁴⁶ “Até o final da guerra, em maio de 1945, o Primeiro Grupo de Caça tinha executado 2.546 surtidas e voados 5.465 horas de combate, tendo destruído 1.304 veículos motorizados de vários tipos, 13 locomotivas, 250 vagões, 8 viaturas blindadas, 25 pontes ferroviárias e rodoviárias e 31 depósitos de combustível e munições, bem como abatido 2 aviões e causado avarias em outros 9 durante deslocamentos aéreos” (DAAB, 1990, p. 21).

1945 encerraram-se as hostilidades na Itália através da assinatura da rendição incondicional alemã, encerrando a campanha do esquadrão brasileiro na Itália e na Segunda Guerra Mundial” (SOARES, 2023.p. 48).

4. A CRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

4.1 Da gênese ao domínio do ar

Voar sempre foi uma curiosidade para os seres humanos, mas talvez, na gênese, não se imaginasse a proporção que a navegação aérea alcançaria. Atualmente, a aviação participou de diversos processos sociais, como econômicos, estratégicos, militares, acadêmicos, políticos e históricos.

No uso militar, o poder aéreo tem a capacidade de ser preciso e letal em situações excepcionais, sendo uma das mais importantes armas, capaz de realizar ataques pontuais. No setor civil, a aviação gera grandes investimentos, reservas financeiras e impulsiona o desenvolvimento tecnológico constante, participa do crescimento do mercado econômico.

Nos primórdios da capacidade de voo surgiram questionamentos sobre a capacidade aérea. Tinha-se noção da velocidade do transporte aéreo? Da eficiência? Até que nível poderia alcançar? Poderia um voo ultrapassar a troposfera ou a estratosfera? Essas são perguntas que esta pesquisa não resolverá, mas o questionamento é válido para iniciar a reflexão sobre o desenvolvimento do setor aéreo brasileiro.

No princípio da aviação, os voos experimentais foram realizados por aeronaves mais pesadas e mais leves que o ar. As aeronaves mais leves que o ar eram os balões (aeródinos) e as mais pesadas, os planadores (aeróstatos).

Em 1709, ocorreu o voo do primeiro balão e, dois séculos depois, em 1906, o voo de um aeróstato consagrou os talentosos Bartolomeu Gusmão, Júlio Cesar, Augusto Severo e Alberto Dumont (AERONÁUTICA, vol. 1, p. 67). Em 1783, os irmãos Montegolfier divulgaram a invenção de Gusmão: um balão (AERONÁUTICA, Vol 1, p. 68). Gusmão já previa que os instrumentos desenvolvidos para os ares seriam utilizados pelas forças militares, devido à sua capacidade e inovação.

Em 1867, “pela primeira vez, foram usados balões de espionagem, durante a Guerra do Paraguai, sem capacidade ofensiva” (AERONÁUTICA, vol. 1, p. 124), liderados pelo Marquês de Caxias. O Brasil foi o primeiro país da América Latina a recorrer à vigilância aérea. A compra dos balões consolidou a relação comercial entre os Estados Unidos (EUA) e o Brasil, sendo que os balões haviam sido utilizados anteriormente na Guerra de Secessão nos EUA.

O voo do 14-bis, uma aeronave mais pesada que o ar, foi histórico e repercutiu internacionalmente, tornando Santos Dumont o “Pai da Aviação”, como é conhecido por

muitos. Após o voo, as notícias ganharam grande proporção, o que gerou a disputa sobre quem, de fato, foi o criador do aeródino: os irmãos Wright ou Dumont. Não faltam motivos para acreditarmos que o brasileiro foi pioneiro com o 14-bis em Paris, pois Santos Dumont decolou e pousou sem ajuda de outros mecanismos, enquanto os Wright precisaram de assistência para decolar (CHIAPPINI, 2015).

Durante a 1GM, as nações mais desenvolvidas usaram suas aeronaves ao longo do conflito, mesmo que os primeiros passos para o desenvolvimento estrutural e tecnológico das novas máquinas voadoras ainda estivessem em andamento. Países como França, Alemanha e Inglaterra já haviam consolidado a navegação aérea. Uma das características que diferenciavam esses países era o fato de suas Forças Aéreas estarem sob ministérios exclusivos, responsáveis apenas por assuntos aeronáuticos de forma independente (HENRIQUE, 2022).

Na 2GM, houve uma busca constante pelo domínio do poder aéreo, tanto pelos países diretamente envolvidos no conflito quanto por outros países que se mantiveram à margem pelo menos na maior parte do período de conflito armado, como é o caso do Brasil. O emprego predominante do avião era como uma extensão dos olhos dos comandantes terrestres, semelhante ao uso dos balões desde a Revolução Francesa (MACISAAC, apud MIWA, 2012). O avião passou a ser reconhecido como a quinta arma de guerra, capaz de alcançar locais inacessíveis e oferecendo vantagens em conflitos futuros (FRAGA, 2022).

O Brasil percebeu que a criação de um órgão exclusivo, responsável pelo desenvolvimento e o aprimoramento da aviação, seria viável para a defesa e segurança do Estado, além de servir como meio de transporte civil. Assim, criou-se, sob a inspiração da “Doutrina do Poder Aéreo Unificado” um novo ministério, reunindo o acervo material e humano tanto da Aviação Naval e Militar, quanto do DAC⁴⁷ (MONTEIRO, 2004, p.70).

A navegação aérea foi sendo moldada ao longo da própria história, e a precisão e necessidade de locais e meios específicos para debater assuntos aéreos tornaram-se essenciais em tempos de conflito. Henrique (2022) elucida que o Brasil reconheceu essa necessidade já durante a 1GM, percebendo o potencial envolvimento dos aviões em combates. Como mencionado anteriormente, a navegação aérea foi resultado de uma longa jornada. Com o decorrer da Primeira Guerra, os países ainda buscavam a melhor forma de estruturar seu poder aéreo nacional, mantendo a aviação militar associada às outras forças armadas. Contudo, no início da 2GM, o poder aéreo ganhou notória força, surgindo a necessidade de expansão para pastas específicas, tornando-se área independente.

⁴⁷ Departamento de Aeronáutica Civil, criado em 1931.

Os primeiros países a utilizarem mecanismos de defesa aérea serviram de exemplo para o Brasil, sendo Itália e Inglaterra os pioneiros. O contexto da criação da FAB se baseou em algumas características das normativas da Força Aérea Italiana, que tinha a aviação militar e civil unificada sob um ministério. Durante o período entre guerras, a aviação se transformou, aumentando a capacidade aérea (FRAGA, 2017).

O avião talvez tenha se tornado o recurso necessário para a afirmação das potências emergentes, como uma arma letal de grande alcance. Além disso, a teoria do poder aéreo se expandiu e os estudiosos começaram a fundamentar métodos e conceitos de como alcançar a soberania aérea. Os países compreenderam o impacto de possuir aviões de combate e as consequências de não tê-los.

O capitão-aviador Antonio Alves Cabral, em uma conferência, propôs a criação de um “Ministério do Ar” no país, baseado no modelo italiano de unificação completa das aviações militares e civis (FRAGA, 2021, p. 27). Vários documentos foram enviados ao gabinete de Getúlio por civis e militares, sendo entregues ao Capitão Nero Moura para que ele emitisse um parecer (INCAER; PIMENTA apud FONTES, 2021). Em 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica, simultaneamente às Forças Aéreas Nacionais. Esse processo contou com o forte apoio de Vargas, que não mediu esforços ao perceber o papel primordial da aviação para o desenvolvimento seguro e defensivo do país.

No Brasil, houve muitas discussões sobre a criação de uma pasta exclusiva para a aviação, e o “teórico como Giulio Douhet (1869 – 1930) defendia o domínio do ar, inferindo sobre a necessidade da criação de forças aéreas independentes e a autonomia do poder aéreo, em relação aos poderes naval e terrestre.” (MIWA, 2012, p.11). Nesse contexto, manter a aviação subordinada à Marinha e ao Exército já não fazia mais sentido, visto que um desenvolvimento maior poderia ser alcançado. “A marinha e o exército disputaram a integração da pasta por motivos distintos, sendo que a Marinha se negava a entregar sua aviação ao Exército, que buscava capitanear o novo ministério e mantê-lo sob sua jurisdição” (MCCANN apud TEIXEIRA, 2013, p.105). O papel que o Exército desempenhava irritou Getúlio Vargas, e a medida escolhida para evitar conflitos foi a nomeação de um civil para o comando da nova pasta, que faria parte das Forças Armadas Brasileiras.

Segundo Henrique (2022), os ministérios do ar dos principais países do mundo ainda eram recentes no período entre guerras. “No caso brasileiro, o Ministério da Aviação foi criado pelo Decreto-Lei nº 2.961, unindo a aviação do Exército e a aviação da Marinha”

(HENRIQUE, 2022, p.54)⁴⁸, consolidando no Ministério da Aeronáutica, por consequência, a FAB.

A construção do novo ministério foi feita gradualmente, com projetos e ações adaptados às condições da época. O cenário internacional da 2GM, no qual o Brasil se envolvia cada vez mais, também influenciou esse processo (HENRIQUE, 2022). Os Estados Unidos tiveram um papel importante, participando da evolução e se instalando para dividir o poderio aéreo, além de influenciar a forma de regência. Também mantiveram uma aproximação com as Forças Armadas Brasileiras, realizando investimentos econômicos e promovendo a adoção de modelos ideológicos norte-americanos de guerra. Porém, em certo ponto, os EUA dificultavam o fornecimento de armamento ao Brasil, além disso, os armamentos destinados eram de segunda mão, quando descartado do serviço do exército norte-americano (FGV apud REISDOERFER; SARTI, 2017).

Joaquim Pedro Salgado Filho, o primeiro ministro da Aeronáutica (1941-1945), traçou metas para a pasta, aproveitando sua experiência como ministro do Trabalho, Indústria e Comércio (1932-1935) e deputado federal (1935-1937), além de sua formação em Direito. Seu currículo foi determinante para que Vargas o escolhesse, considerando-o adequado para o cargo (FRAGA, 2017).

Julgou-se pertinente a propagação de uma imagem associada ao desenvolvimento. A mentalidade aeronáutica foi construída como uma estratégia puramente propagandista, tanto para o setor militar quanto para o civil. A ideia era que, ao aumentar o número de pilotos civis, isso resultaria, por consequência, em mais pilotos militares, financiando um lado e colhendo frutos, se necessário, de ambos (FRAGA, 2021).

O processo de criação da FAB levou Vargas a investir de fato na autoimagem, como provedor dos mecanismos em prol do desenvolvimento da indústria. Assim, o termo “mentalidade aeronáutica” passou a estar vinculado ao processo de elevação da imagem do ditador. Os meios de comunicação foram tão essenciais para a implementação da nova fase que o Brasil vivia, que Getúlio acompanhou cada publicação da imprensa (FRAGA, 2017). Falconi (2009) descreve como o posicionamento de Vargas foi importante para a aviação brasileira como um todo, tendo a audácia de querer que o uso do avião fosse corriqueiro no país.

A aviação civil já havia se desenvolvido em 1931, com a criação do DAC (FRAGA, 2017), momento que ocorreu a disputa do espaço aéreo entre os alemães e os estadunidenses.

⁴⁸ O decreto-lei nº 2961 uniu a aviação do Exército e da Marinha brasileira, além de agregar o DAC, que cuidava da aviação comercial (DAAB, 1990).

A presença americana foi influente no setor aéreo comercial, fez com que empresas italianas e alemãs disputassem o espaço aéreo brasileiro. Fay e Fontes (2017) também contribuem para a análise das companhias aéreas que ligaram Brasil e Europa na época, sendo elas:

A francesa Air France, a alemã Lufthansa e a italiana Lati. Em âmbito nacional, quatro empresas disputavam o mercado interno: duas mantinham vínculos com a Lufthansa: VASP e VARIG; uma era subsidiária da Pan American – Panair do Brasil S/A e a Condor era subsidiária da Lufthansa (FAY; FONTES, 2017, p.21).

As figuras brasileiras usadas para promover a navegação aérea foram essenciais, desenvolvendo o espírito do nacionalismo entre os brasileiros. O intuito de aumentar o nacionalismo sempre esteve na agenda de Vargas. Bercho (2017) analisa que o nacionalismo estava atrelado à criação de mão de obra, o que na aviação não seria diferente. A mão de obra pretendida não era apenas mão de obra comum, mas pilotos capacitados e treinados para conflito, caso fosse necessário, tê-los nessa função.

O objetivo era formar e capacitar pilotos, o que gerou a necessidade de adquirir mais aviões. O treinamento dos pilotos só podia ser realizado em locais específicos, os aeroclubes, por instrutores capacitados, geralmente militares com experiência. No entanto, a compra de aviões em grande quantidade era dificultada pela escassez de recursos. O governo passou a financiar a instrução de jovens civis, com o objetivo de formar, em curto prazo, a maior reserva aérea possível, pronta para servir à nação a qualquer momento (FRAGA, 2017).

A imagem de Vargas foi constantemente fortalecida pelas ações do ministro, que legitimava o governo em todas as etapas da mentalidade aeronáutica que se consolidava com a criação da nova pasta. “O estímulo à formação de uma mentalidade aeronáutica nas crianças e nos jovens encontrou nos aeroclubes e nas escolas de aviação civil lugares privilegiados para o enraizamento” (FRAGA, 2017, p.57). Com os jovens como principal público-alvo, Vargas compreendeu que investir em instituições de pilotagem reduziria o custo das horas de voo e, por isso, não hesitou em fazê-lo. O Ministério da Aeronáutica concedeu subsídios aos aeroclubes e escolas de aviação para que jovens aptos recebessem uma “bolsa” e, caso fossem estudantes, o curso seria gratuito.

Em fevereiro de 1942, Getúlio Vargas aprovou o regulamento das subvenções, posteriormente publicado pelo Decreto nº. 11.278, de 8 de janeiro de 1943. Para ser concedida a ajuda monetária, os aeroclubes ou escolas civis precisavam manter um ou mais cursos de formação de pilotos (FRAGA, 2017, p. 58).

Os candidatos aos cursos de pilotagem precisavam ser aprovados com base em algumas condições: boas condições de saúde, idade mínima de 17 anos, ser brasileiro nato e ter bons

antecedentes criminais. A mentalidade aeronáutica desenvolveu o anseio pelo crescimento e fortalecimento, e, com isso, Salgado Filho começou a trabalhar em prol da face civil e militar da aviação. Era notório na época que o número de pilotos, aviões e mecânicos precisava aumentar. No entanto, os aviões disponíveis não eram suficientes para o treinamento, assim como as pistas de pouso dos aeroclubes.

4.2 A Campanha Nacional de Aviação Civil

Muitas campanhas foram criadas para promover o ensino aéreo e fortalecer a recém criada Força Aérea no Brasil. Esperavam-se doações financeiras ou ações ativas dos cidadãos brasileiros, contando com a doação particular de dinheiro a ser utilizado na compra de aviões de treinamento, então ofertados gratuitamente aos mais diversos aeroclubes do Brasil (FRAGA, 2021, p. 29).

Todas as campanhas no período tiveram o intuito de consolidar o uso do avião no Brasil. O uso constante da mídia para a divulgação dos projetos em prol da normalização do transporte aéreo, demonstrando sua segurança e rapidez, atraindo mais pessoas para a continuidade do ensino aeronáutico.

A Campanha Nacional da Gasolina, a Campanha Nacional de Aviação (CNA) e a criação do Dia do Aviador foram iniciativas para o desenvolvimento da aeronavegabilidade. A escassez de pilotos natos ou naturalizados no Brasil durante a Segunda Guerra incitou a criação na CNA (FONTES, 2021). Esses movimentos geraram uma identidade entre os brasileiros, fazendo com que a aviação nacional crescesse em grande escala e se tornasse acessível às pessoas de baixa renda, aumentando assim o número de pilotos.

Entre 1941 e 1943, os aeroclubes no Brasil começaram a se expandir entre os estados brasileiros, dobrando o número de novos espaços dedicados ao ensino da aviação. “O número de pilotos credenciados, entre 1930 e 1942 saltou de 145 a 1.100 pilotos civis” (FRAGA, 2017, p. 59). Tudo relacionado à aviação era motivo de comemoração; até mesmo a inauguração de uma pista de pouso era marcada por cerimônias para fortalecer a imagem do setor aeronáutico. Salgado Filho percorreu o Brasil, celebrando a abertura de pistas de pouso, aeroclubes, além de entregar aviões e brevês.

O Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) foi criado em 1939 por um decreto presidencial. Através dele, seriam incluídos turismo, propaganda interna e externa, arte, imprensa (VELLOSO apud HENN, NUNES, 2013). A imprensa teve papel quase fundamental nos propósitos do governo, através das publicações, eram controladas todas as

reportagens, influenciando ao máximo o modo de pensar e agir das pessoas. A influência sobre a população foi tão intensa que, para combater a informação contrária ao sistema, muitas pessoas foram exiladas em outros países. O DIP foi importante para a divulgação da CNA, executando a divulgação dos fatos que estavam ocorrendo. O envolvimento da comunidade começou a crescer em decorrência da divulgação, tornando cidadãos comuns em doadores da campanha. Em 1945, os aeroclubes nacionais já contavam com 570 aviões, sendo 219 de fabricação nacional e 351 de fabricação estrangeira (FRAGA, 2022).

O DIP foi precursor na disseminação da mentalidade aeronáutica, promovendo várias ações para sua legitimação. A comunicação foi um veículo essencial para que as pessoas compreendessem a importância da aviação naquela época, e diversas iniciativas foram lançadas com esse propósito. A comunicação era promovida pelos meios de mídia do Estado Novo, muitas vezes de forma obrigatória e persuasiva. O "Cine Jornais Brasileiros" foi uma iniciativa do governo que obrigava todas as salas de cinema do país a exibirem documentários em prol da cultura.

O DIP, ciente da importância do papel da propaganda para a expansão da Campanha Nacional de Aviação, colocou a serviço da causa a equipe de produção do Cine Jornal Brasileiro. Ela passou, então, a inserir nos curtas exibidos nos cinemas informações sobre os batismos dos aviões de treinamento doados à CNA, como por exemplo: "ASAS PARA O BRASIL – Campinas: o batismo de três aviões ("Fernando Prestes", "Coronel Camisão" e "Antônio Prado")" [...] e "CAMPANHA DA AVIAÇÃO – Rio: Os estudantes entregam ao Presidente Getúlio Vargas um cheque de 295.000 cruzeiros" (FRAGA, 2017, p. 85).

As produções literárias da época, voltadas principalmente ao público infantil e adolescente, tiveram grande impacto, ajudando o Brasil a se aproximar da cena internacional. A aproximação artística com os Estados Unidos levou à criação de imagens relacionadas a Zé Carioca e Carmen Miranda. A cultura estava sempre atrelada às ações do governo, mas nunca de forma neutra, sendo frequentemente manipulada. As produções jornalísticas abrangiam diversos gostos, com destaque para o público jovem, com o personagem "Capitão Camarada", publicado pelo O Globo Juvenil.

O uso exacerbado dos meios de comunicação foi simbólico para a propagação de ideias em prol do regime autoritário de Vargas. Todas as campanhas do período buscavam consolidar a aviação no Brasil. O uso constante da mídia para divulgar projetos de normalização do transporte aéreo, demonstrando segurança e rapidez, visava atrair mais pessoas para a continuidade do ensino aeronáutico. Os estímulos à fabricação de aviões também foram propagados através da imprensa. Propagandas como "Doe Jornais", "Entregue seus alumínio" foram difundidas por longos meses. Além disso, essas medidas foram formas de legitimação do Estado Novo, ajudando na disseminação dos futuros aeroclubes que seriam

inaugurados. A Campanha do Alumínio não fazia parte da CNA, mas foi fundamental para envolver a população no fortalecimento da aquisição de aviões. Essa campanha baseava-se principalmente na doação de alumínio, com diversos pontos de coleta, como escolas, mercados e farmácias. Além disso, ela atingiu diferentes classes sociais, não apenas os mais favorecidos, como era o caso da CNA. Muitos órgãos privados e públicos participaram da arrecadação de alumínio, o que promoveu um aumento significativo nas doações, já que era possível contribuir em qualquer parte do país. O ministro e o presidente acompanharam diretamente o projeto, e, em 1942, os primeiros aviões construídos com os aluminios doados foram apresentados (FRAGA, 2022). Além dessa, a Campanha do "Jornal Velho" também teve destaque. Os jornais doados foram vendidos, e o valor arrecadado foi revertido para a compra de aviões.

Obviamente, a doação de jornais envolvia mais os adultos. Para alcançar e mobilizar a juventude, empregou-se uma variante da campanha, voltada à doação de cadernos escolares, cuja quantia advinda da venda deles seria, da mesma maneira, empregada na compra de aviões (FRAGA, 2020, p. 111).

Os outros governos autoritários também controlavam as formas midiáticas. Um exemplo evidente disso foi Hitler, que controlou todas as formas de expressão na Alemanha. Os instrumentos de divulgação foram utilizados para ganhar prestígio exclusivamente para o lado de Vargas (HENN, NUNES, 2013).

O “Escritório de Coordenação de Assuntos Inter-Americanos (OCIAA)⁴⁹⁵⁰” foi um projeto criado pelos Estados Unidos para promover comunicação com países da América Latina e barrar a propaganda da Alemanha. Com isso, seguiu “implementando os projetos da Boa Vizinhança em solo latino-americano e intermediando diversas atividades voltadas a tal fim, para o povo estadunidense” (LOCASTRE, 2020, p. 56). Os norte-americanos tentaram ao máximo a aproximação com os países latinos. O fato da comunicação se fazer presente em um momento de tensão demonstra a necessidade dos países manterem a primazia para controlar ao máximo a informação. Quando a OCIAA⁵¹ foi criada, um dos propósitos era a segurança, ligada à defesa nacional⁵² (MOURA, 2012). Assim, no início da guerra, os Estados Unidos se

⁴⁹ Em 1940, foi criado o Escritório do Coordenador dos Assuntos Inter-Americanos (OCIAA), com o objetivo de dar presença junto aos vizinhos. Um dos objetivos dos dirigentes era aumentar o conhecimento mútuo, destacando os benefícios que a conexão cultural traria (LOCASTRE, 2020).

⁵⁰ Office of the Coordinator of Inter American Affairs (OCIAA).

⁵¹ “Essa agência foi denominada inicialmente como Office for the Coordination of Commercial and Cultural Relations between the American Republics. Um ano mais tarde, seu nome passou a Office of the Coordinator of Inter-American Affairs ou OCIAA, nome pelo qual ficou conhecida até o fim da guerra” (CUNHA, 2008, p. 78/79).

⁵² “Desta forma, a criação do escritório da OCIAA não foi mera extensão dos programas já existentes, pois estava subordinada ao próprio Conselho de Segurança Nacional dos Estados Unidos” (CUNHA, 2008, p. 82).

preocuparam em ter um mercado para escoar os produtos manufaturados, além de fornecer à indústria de guerra equipamentos fabricados por eles (MOURA, 2012). Como citado, os líderes militares tinham ressalvas em relação à aliança com os EUA, então, as negociações foram mediadas por Aranha, que via a capacidade de avanço. Para melhor desempenho das negociações, alguns contratos foram firmados, e um deles foi a Missão da Aviação Militar estadunidense ao Brasil (MOURA, 2012). “Em outubro de 1940, uma Comissão Mista Brasil-Estados Unidos foi estabelecida para melhorar as medidas de defesa comuns” (MOURA, 2012, p. 68/69).

Para estimular os jovens brasileiros no caminho da aviação, houve a criação da Escola Ativa da Juventude do Ar e os Escoteiros do Ar, com a responsabilidade de fortalecimento do ensino pré-aeronáutico (FRAGA, 2021, p. 28). O ensino aeronáutico cresceu, o que levou ao aumento do número de aeroclubes e escolas de aviação.

Esse aumento substancial de unidades teve um impacto direto na quantidade de pilotos formados. Em 1930, o Brasil possuía 145 deles, brevetados pelo Aeroclube do Brasil. No início de 1942, o cenário era outro, já tendo 1.100 civis recebido diplomas de aviador (CULTURA POLÍTICA apud FRAGA, 2021, p. 2).

A CNA foi encerrada em 1950, quando o número de aviões no país superava a casa de mil. Muitos desses aviões foram destinados a países latino-americanos. Quanto aos pilotos, o número aumentou para mais de três mil, incluindo civis e militares (FONTES, 2021). A campanha terminou com números vantajosos e a contribuição foi significativa para a permanência da aviação nacional.

4.3 Salgado Filho e suas ações para a aviação brasileira

As ações de Salgado Filho para consolidar o Ministério da Aeronáutica foram um impulso importante para o crescimento e a estabilidade do setor aéreo. A presença do novo ministro foi requisitada em muitos eventos voltados a aproximar os jovens do setor aéreo (FRAGA, 2022). O início do trabalho envolveu ações estratégicas para aumentar o número de pilotos, aviões e técnicos.

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 (FONTES, 2021 Apud NOBRE, 1941, p. 101).

A cada desafio enfrentado, o ministro adotava medidas planejadas. Com o aumento contínuo de pilotos capacitados, surgiu a preocupação com a quantidade de aviões disponíveis para treinamento. Formas de implementar a mentalidade aeronáutica entre os brasileiros eram buscadas constantemente, tornando Salgado Filho uma figura-chave nesse processo (FRAGA, 2017). Toda semana, ele realizava viagens exclusivamente relacionadas à aviação, participando de inaugurações ou batismos de projetos ligados à navegação aérea.

A CNA foi desenvolvida com o propósito de conseguir doações particulares de aviões de treinamento para os aeroclubes brasileiros, como também a arrecadação de dinheiro para a compra de aparelhos aéreos, e a ampliação e construção de hangares (FRAGA, 2022, p. 80) sendo idealizada por Salgado Filho e Assis Chateaubriand, que lançaram a campanha com uma cerimônia que contou com a presença de figuras importantes, como o professor Gilberto Freyre e o escritor José Lins. A campanha incentivava a doação de aviões, o que permitiu que os estados brasileiros recebessem aeronaves para a formação de novos pilotos, fortalecendo a segurança aérea e a defesa nacional. Na época, diversos países da América Latina estavam passando por processos de desenvolvimento ou fortalecimento da aviação.

Muitos dos aviões doados aos estados eram batizados em homenagem a personalidades populares. Salgado Filho, por exemplo, homenageou o pioneiro da aviação peruana ao batizar uma aeronave de "Jorge Chavez". Ele também enviou um avião recebido por meio da campanha para o Uruguai, ajudando na formação de pilotos (FRAGA, 2022). Outros aviões recebiam nomes em homenagem a navios afundados pela Alemanha. As cerimônias de batismo envolviam figuras religiosas, que abençoavam as aeronaves, e o tradicional banho de champanhe, que, segundo a crença, trazia prosperidade.

Muitas empresas nacionais atenderam ao pedido de doações para fortalecer a aviação, movidas pelo discurso de que, um dia, poderiam precisar de aviões e pilotos. Os empresários foram convidados a se unir ao pensamento de "dar asas ao Brasil".

Um número significativo deles atendeu ao chamado, podendo ser dados alguns exemplos. A Casa Granado, importante drogaria e indústria de medicamentos, doou, em 1942, à juventude brasileira um avião chamado "Comendador José Granado", homenagem ao fundador daquele estabelecimento comercial. Por sua vez, uma comitiva do ministro da Aeronáutica foi a Foz do Iguaçu batizar o avião "Bartolomeu Mitre", oferecido ao aeroclube local pela Companhia Nitro-Química de São Paulo. Em outra solenidade, ocorrida no primeiro semestre de 1942, dois aparelhos aéreos foram doados, um pelos comerciantes de café de Santos ao Aeroclube de Minas Gerais e outro por um comerciante de Minas aos paulistas do município de Presidente Prudente. Já no segundo semestre, a Companhia Docas da Bahia entregou o "Cotegipe" à cidade de Barretos. Por fim, os Laboratórios Raul Leite S. A. ofereceram um aparelho ao Aeroclube de Rio Branco, cujo batismo ocorreu em 20 de janeiro de 1944 (FRAGA, 2022, p.91/92).

Para manter os aviões funcionando, era necessário contar com os mecânicos para revisão do mecanismo aéreo e segurança dos tripulantes. A pasta ministerial da aeronáutica preocupou-se em estimular os jovens a se tornarem mecânicos e engenheiros para garantir a manutenção segura do voo. No ano de 1942, foi criado o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), no qual se encontravam dentro da categoria de cursos profissionalizantes alguns relacionados à aviação. Todos os esforços para o fortalecimento do novo ministério contribuíram para as modificações socioeconômica e social das cidades do interior, aumentando e contribuindo para avanços tecnológicos e estruturais.

Salgado Filho entendia que era necessário a expansão e reorganização do setor aéreo. Os meios que poderiam facilitar e alavancar a pasta ministerial seriam por meio de material e financiamento dos estadunidenses (HENRIQUE, 2021). A Panair do Brasil foi uma parceira no Programa de Desenvolvidos de Aeroportos (ADP). Em 1941, “por meio do Decreto-Lei No 3.462, a Panair foi autorizada a construir, melhorar e aparelhar aeroportos em Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador” (HENRIQUE, 2021, p. 9). Após a Guerra, as bases americanas ficaram a comando das autoridades aéreas do Brasil (FONTES, 2021).

4.4 Relações do Brasil aéreo-comercial antes da criação da FAB (até 1941)

O Brasil foi enxergado como uma região estratégica para os Estados Unidos e a Alemanha. Em meados do século XX, a disputa pelo espaço aéreo da região dos países latinos foi disputada pelas potências. O marco da disputa pela aviação comercial da América do Sul entre os alemães e os norte-americanos ocorreu no período entre 1920 e 1941⁵³ (FAY, 2020, p.18). Com o mercado aerocomercial garantido, as relações militares foram mais rápidas e benéficas.

4.4.1 Relações Brasil e Alemanha

A Alemanha tinha presença no sul da América, principalmente após a derrota na Grande Guerra. A luta pelo predomínio na América Latina, interessando-se pelo mercado e

⁵³ “O passo inicial para regular a aviação em solo nacional foi a criação de um código de transporte aéreo brasileiro, o Decreto no 16.983, datado de 22 de julho de 1925. Nele, o governo brasileiro abria espaço para que empresas estrangeiras pudessem operar no Brasil, a que somente aeronaves nacionais poderiam operar transporte de cargas e passageiros. Tratava-se, portanto, de uma estratégia para atrair capital internacional e modernizar o país, sem, porém, comprometer sua autonomia” (SILVA, 2019, p. 95).

pelas matérias-primas encontradas na região, aumentou com o passar dos anos, mas novos atores passaram a fazer parte da disputa. Além disso, o objetivo dos alemães era obter o predomínio naval, que era exercido pela Grã-Bretanha. Fay (2022) elucida sobre a busca alemã por mercado, decorrente da alta produção interna, e a busca por matéria prima, seguindo a tendência imperialista da época. Assim, os países sul-americanos tornaram-se alvos da política expansionista da Alemanha.

O contexto histórico da Alemanha nesse período inclui a derrota na Primeira Guerra Mundial e a reconstrução de seu poderio. A economia alemã foi gravemente abalada após a guerra, resultando em hiperinflação. O Tratado de Versalhes (1919) impôs a Berlim sanções que prejudicaram a economia e o militarismo; entre elas, a proibição de construir aviões militares e comerciais. A ascensão do nazismo ocorreu de forma gradual, entre 1931 e 1941, sendo a ideologia inicialmente vista com bons olhos por algumas nações.

A aviação se tornou atraente por oferecer pontos estratégicos e por ser um mercado novo. Na América do Sul, empresas aéreas de várias nacionalidades começaram a desbravar o cenário político e econômico. Com isso, a Alemanha passou a disputar o espaço aéreo com a França, Itália, em menor escala, e os Estados Unidos. “A forte presença alemã na constituição inicial da aviação comercial brasileira revela um traço [...] para além de um negócio, a aviação era um verdadeiro campo de luta entre as potências mundiais” (MONTEIRO, 2004, p. 61).

Por sua vez, os franceses não fundaram nenhuma empresa aérea nacional no Brasil, mas participaram de missões militares que utilizavam a rota Paris-Buenos Aires, com escala em Natal. A empresa Latecoère realizou voos de malas postais em operações de rotas terrestres, o que gerou a necessidade de pistas de pouso, dando início à construção das primeiras pistas terrestres no Brasil (MONTEIRO, 2004).

As linhas aéreas VARIG, VASP e Sindicato Condor, presentes no Brasil, estavam sob influência alemã. As empresas aéreas que tinham o objetivo de se inserir no mercado de aviação civil nacional deveriam se nacionalizar, sendo assim, empresas estrangeiras construíram subsidiárias brasileiras (CORREIA; SANTO JR, 2006).

O Sindicato Condor⁵⁴ iniciou operações aéreas no Brasil em 1927, representando a Lufthansa e mantendo constantes relações com o governo alemão. A presença da Condor preocupou os EUA, que persuadiam o governo brasileiro a substituí-la pela Panair. As linhas aéreas alemãs não estavam instaladas apenas no Brasil, mas também em outros países da

⁵⁴ Subsidiária da Condor Syndikat, que iniciou suas atividades em 1924, em Berlim. O Sindicato Condor começou a operar as atividades aéreas no Brasil em 1928 (MONTEIRO, 2004).

região⁵⁵. O Canal do Panamá era um ponto estratégico sobre o qual muitos voos da Condor passavam.

A Lufthansa encerrou suas operações em toda a América do Sul com o início da Segunda Guerra Mundial, e a entrada dos Estados Unidos no conflito concretizou o fim dessas operações. A Condor ⁵⁶continuou com suas atividades, sendo auxiliada pelas subsidiárias, mas enfrentou grandes boicotes (FAY, 2022).

Em janeiro de 1927, o Condor Syndikat recebe autorização especial do Governo Brasileiro nos seguintes termos: “...por prazo não excedente há um ano, para estabelecer, a título precário e de experiência, o tráfego aéreo, por meio de hidroaviões, entre as cidades do Rio de Janeiro e de Rio Grande (RS), (...) entre as cidades do Rio Grande e de Porto Alegre (RS); (...) e entre as cidades de Rio Grande e São Vitória do Palmar (...) (CASTRO; LAMY apud CORREIA; SANTOS JR, 2006, p.236).

Em 1939, com a chegada da 2GM, a Condor faliu, pois, sendo dependente de produtos germânicos, além da administração da empresa nos requisitos alemães (CORREIA; SANTOS JR, 2006). Além de exercer o papel de “representante comercial e técnico da indústria aeronáutica alemã no Brasil, e esse aspecto “ideológico” era o que mais caracterizava os fortes elos entre a companhia e o pensamento alemão da época”(CORREIA; SANTOS JR, 2006, p. 236). Com isso, a empresa foi assumida por brasileiros, assumindo a direção em 1942, e logo depois o nome passou a ser Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda (CORREIA; SANTOS JR, 2006).

A VARIG (Viação Aérea Rio-Grandense) prevaleceu durante todo o período de guerra, com ajuda financeira direta de Berlim e uma frota de aviões quase totalmente alemã. Seu fundador, o alemão Otto Ernst, controlou a empresa no Rio Grande do Sul, onde o percentual da comunidade alemã era maior, mas teve que transferir o controle para Ruben Berta, seu primeiro funcionário, pois o cenário de guerra não foi favorável para que ele, como alemão, gerenciasse a empresa. A empresa foi monitorada pelo governo brasileiro, que designava policiais para investigar e elaborar relatórios sobre todas as ações realizadas durante as operações aéreas, todas enviadas a Vargas (FAY, 2022).

A VASP (Viação Aérea São Paulo), fundada em 1933, manteve-se sob influência alemã, recebendo auxílio financeiro e apoio, com o envio de pilotos e mecânicos de aviões

⁵⁵ A Condor e outras diversas empresas alemãs atuantes no Brasil foram nacionalizadas no decorrer da 2GM (BIELSCHOWSKY, CUSTÓDIO, 2011).

⁵⁶ “Durante o mês de outubro de 1940, Vargas decretaria que somente cidadãos nativos poderiam pilotar aeronaves de registro brasileiro, o que teoricamente também afastaria os alemães que haviam conseguido naturalização. Devido à falta de pilotos brasileiros bem treinados, a Condor teve que suspender algumas rotas que as autoridades da aviação brasileira ou transferiram para a Panair do Brasil, ou para Pan-American (para o sentido Rio-Buenos Aires)” (CUNHA, 2008, p.134).

alemães. Muitas dificuldades econômicas foram enfrentadas para permanência da empresa, com isso, “a direção da VASP recorreu ao governo do Estado e do Município recebendo apoio de Armando Salles Oliveira, que forneceu à empresa o capital de 3 mil contos de réis, tornando o Estado de São Paulo o maior acionista, com 90% do capital” (FAY, 2022, p. 77).

A América Latina tornou-se uma região atraente aos olhos das potências europeias, como França e Alemanha. Os países latino-americanos, por sua vez, aproveitaram a situação para obter lucros internos. Além dos lucros, a imagem e a disseminação de ideologias ajudavam a perpetuar o nacionalismo alemão. Assim, os aviões que voavam com símbolos da Alemanha ou com apologia ao nazismo estimulavam o aumento da propaganda e o fortalecimento das ideologias nazistas.

Os países sul-americanos mantinham relações comerciais com alemães, italianos e japoneses, e isso influenciou a cultura, além de introduzir vertentes políticas e ideológicas nessas sociedades.

Os norte-americanos se viram como segundo plano, com as importações caindo perante aos produtos alemães que estavam sendo comercializados, e em “1936, os Estados Unidos perdiam a liderança do mercado brasileiro para os alemães” (McCANN JUNIOR apud FAY, 2022, p.23). O autoritarismo não se restringiu à Europa; no Brasil, Vargas também se inspirava em ideais autoritários.

Os Estados Unidos enxergava a aproximação com a Alemanha nazista como desfavorável, mas a relação foi construída com o diplomata Oswaldo Aranha, que tentava estreitar a relação do Brasil com os norte-americanos. Então, com a expectativa de barrar o comércio germanico na região da América, boicotavam as empresas (FAY, 2022).

O Brasil devido à sua posição estratégica, pela sua riqueza em matérias-primas e pelo que representavam para a Alemanha, é vital para os planos norte-americanos em relação à América. Contudo, o alinhamento do Brasil com os Estados Unidos não se fez tão facilmente. Para conseguir tal alinhamento, o governo norte-americano se vê obrigado a ceder ante algumas pressões brasileiras: o auxílio à implantação da siderurgia e as concessões feitas às companhias aéreas são exemplos (FAY, 2022, p.25).

A campanha antissubmarina foi desenvolvida a partir dos ataques ao Brasil por parte dos alemães. O trajeto feito pelos submarinos era longo, e alguns pontos do Atlântico Sul eram utilizados para o abastecimento. Além da intenção de espionagem, havia um forte intuito de aquisição de matérias-primas destinada à indústria nazista. Ocorreram vários patrulhamentos em toda a costa brasileira. 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 (HENRIQUE, 2021).

Na América Latina, os pontos estratégicos como o Nordeste brasileiro, canal do Panamá, as ilhas Galápagos (FAY, 2022) preocupavam o presidente Roosevelt, pois, além de serem locais estratégicos, eram próximos à Guiana Francesa, onde poderiam ser instaladas supostas bases nazistas.

Começou a ocorrer propaganda contra a Alemanha, a imprensa divulgava constantemente a maleficência de manter contato com os alemães. Com isso, os alemães residentes no Brasil sofreram retaliações, muitas vezes em locais públicos, dada a influência que a imprensa exercia sobre a população. Muitas notícias sobre ataques à América do Sul foram disseminadas, e todos esses pressupostos levaram a uma percepção negativa da Alemanha (FAY, 2022).

4.4.2 Brasil e Estados Unidos

As dificuldades que os Estados Unidos enfrentaram na década de 30 estavam relacionadas à crise econômica decorrente de 1929. “Os Estados Unidos, embora fossem o principal parceiro comercial do Brasil, não ofereciam mercado para produtos como carne, trigo e algodão, porque eram produtores de bens similares” (FAY, 2022, p. 20).

No final da década de 1930, o Brasil ocupava uma posição geográfica estratégica no mercado aéreo da América Latina (HENRIQUE, 2022), com nações tanto do Eixo quanto dos Aliados disputando a região sul-americana. O espaço aéreo brasileiro ainda era relativamente novo em comparação com outros países, onde a aviação já se encontrava em fase avançada de desenvolvimento. Por essa razão, as potências buscavam o domínio aéreo, atraídas pela localização estratégica do Brasil. A disputa entre alemães e norte-americanos logo se iniciou, envolvendo a concorrência no mercado aerocomercial e influenciando diretamente a Força Aérea Brasileira.

Entre os anos de 1930 e 1940, o mercado aéreo da América do Sul foi disputado pela Itália, Alemanha e Estados Unidos. No Brasil, as companhias aéreas alemã e italiana dominavam o mercado, porém os EUA buscavam constantemente a hegemonia nas Américas.

Da perspectiva militar, o Nordeste seria viável, pois estava próximo ao norte do continente africano, Mar Mediterrâneo e à China (HENRIQUE, 2022). Vargas mantinha relações com ambos os lados, fazendo barganha comercial com as duas nações, porém houve um momento em que um dos lados teve que prevalecer. Salgado Filho achava a aproximação

dos governos brasileiros e norte-americano favorável à indústria aeronáutica (HENRIQUE, 2021). Os EUA já haviam utilizado a expressão “solidariedade hemisférica” (FAY, 2020), parecido com o antigo discurso de “América para os americanos”. Todo o estímulo e financiamento do governo americano aos países latino-americanos foram direcionados apenas por motivos de prevenção de ataques, diante do cenário de conflito. Os interesses estadunidenses estavam em primeiro lugar.

A NYRBA⁵⁷ do Brasil recebeu autorização para atuar no mercado interno em 1930, porém a crise de 29 deixou sequelas, e em acordo, passou a compor a Pan American (CORREIA; SANTOS JR, 2006,). Logo depois, a NYRBA, então subsidiária, torna-se a Panair do Brasil (DAVIES apud CORREIA; SANTOS JR, 2006,).

O presidente Franklin Roosevelt (1933-1945) estimulou o avanço da infraestrutura aérea e o desenvolvimento da indústria para o crescimento do setor da navegação aérea, junto à aproximação das Américas. Nos Estados Unidos, muitas companhias aéreas estavam em operação, algumas das quais influenciaram os brasileiros. A empresa Pan American Airways (PanAm) foi a principal multinacional norte-americana que competiu com a Lufthansa na corrida aérea pelo espaço latino-americano.

Após o ataque às bases americanas em Pearl Harbor, em 1941, as bases nordestinas começaram a receber militares americanos em número muito maior do que anteriormente. “Essas bases passaram a ser cenário de ação das Forças Armadas norte-americanas, da FAB e da Marinha de Guerra do Brasil” (FERRAZ apud HENRIQUE, 2022, p.46). No início, as instalações da Pan American Airways foram usadas para a instalação de aviões norte-americanos até a liberação para a construção de aeroportos.

A Panair foi subsidiária da PanAm no Brasil, contava com tripulação total estrangeira, sendo a quase totalidade dos pilotos originária da aviação naval norte-americana (FAY, 2022, p,78). A disputa pelas rotas brasileiras levou a Panair e à Condor a expandirem os voos até o interior do país, e a construção de novos aeródromos.

Durante a guerra, a Panair comprou mais aviões e aumentou suas rotas, chegando a atuar no Paraguai e na cidade próxima à fronteira com a Bolívia. Essa foi a forma que os Estados Unidos encontrou para manter o espaço aéreo ocupado e longe da influência do Eixo. Além disso, a empresa prestava assessoria estratégica durante o conflito, sendo a Panair responsável por abastecer os aviões e dar manutenção à pista de pouso para os Aliados.

⁵⁷ O nome da empresa reunia as iniciais dos seguintes nomes: Nova York, Rio de Janeiro e Buenos Aires (MONTEIRO, 2004). A empresa não teve o subsídio do governo estadunidense, pois estavam comprometidos com a Pan American Airlines (MONTEIRO, 2004).

O Nordeste brasileiro também era visto como estratégico para os Estados Unidos por sua localização. Em 1942, foi autorizado o uso das bases do Norte e Nordeste brasileiros pelas Forças Armadas norte-americanas (FERRAZ apud HENRIQUE, P. 45 2022). 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 (FONTES, p. 11, 2021).

Considerada uma região estratégica para a defesa do continente, a cidade brasileira de Natal, no Rio Grande do Norte, foi utilizada pelos norte-americanos. Em 1943, organizou-se na Base Aérea de Natal uma unidade de treinamento, intitulada USBATU⁵⁸ (Unidade de Treinamento Aéreo Estados Unidos – Brasil) cujo objetivo era oferecer instrução aérea e terrestre aos oficiais da FAB (FONTES, p. 11, 2021). Além disso, Natal (2022) elucida como a Marinha dos EUA usou o setor norte-americano da Base de Natal para treinar “as tripulações brasileiras com o state of the art da guerra antissubmarino, treinando nosso pessoal nas mais modernas técnicas, táticas e equipamentos existentes, já citados anteriormente” (NATAL, 2022, p.140).

A vertente ideológica de Vargas seguia o viés da Alemanha; sobretudo, as relações comerciais com os Estados Unidos seriam mais favoráveis ao governo brasileiro. As instalações na base aérea de Natal começaram a retirar as companhias aéreas germânicas, renovando com o padrão estadunidense.

Antes que as modificações e reformas fossem feitas nas instalações militares do Nordeste brasileiro era necessário afastar a presença das companhias aéreas do Eixo que trabalhavam no território brasileiro e ao mesmo tempo implantar um programa estadunidense de construções e reformas das instalações aeroportuárias do Brasil. Era muito importante realizar este ato para manter em sigilo os campos de pouso que seriam construídos no Brasil ao longo de sua costa. Para implantar uma cadeia de bases aéreas que interligou as nações americanas e facilitasse o trânsito de equipamentos e pessoal, o Departamento de Guerra dos Estados Unidos concluiu que era mais viável fazer uso das instalações da Pan American Airways (PAA) já existentes, melhorando-as ou construindo novas. Sendo assim, o Departamento de Guerra dos EUA negociou com a PAA a implantação do Programa de Desenvolvimento de Aeroportos (ADP) (HENRIQUE, 2022, p.46).

Da mesma forma, a intensificação da aliança com os Estados Unidos estimulou o batismo de aeronaves nomeadas em homenagem a vultos desse país, conforme são bons exemplos o “Abrahão Lincoln” e o “Washington” (FRAGA, 2022, p.88).

Os Estados Unidos participaram em grande parte do processo de criação da FAB. Pode-se dizer que a nova Guarnição do Ar baseou-se no modelo dos norte-americanos para

⁵⁸ United States – Brazil Air Training Unit.

voar. Além disso, recursos financeiros também fizeram parte dos acordos entre os países. O cenário de guerra fez com que o Brasil se tornasse um alvo estratégico para os americanos.

Da mesma forma que ocorreu com o Exército, o Lend-Lease também foi responsável por parte do financiamento redirecionado à FAB em seu período de formação. E o acompanhamento de perto na FAB representava o desejo de americanização total da força, havia o objetivo de evitar a entrada de qualquer armamento estrangeiro, diga-se “não-americano”, em todo o hemisfério americano no pós-guerra (HENRIQUE, 2022, p. 55).

Com isso, percebe-se a estratégia do novo ministério, tanto para fins militares quanto para a indústria aerocomercial civil. O embate entre os alemães e americanos pela navegação comercial brasileira demonstrou a importância do espaço aéreo brasileiro, mas não apenas isso estava envolvido na disputa; o fato da localização geográfica também contava.

O treinamento de muitos pilotos foi oferecido pelos pilotos norte-americanos. Também cabe lembrar que alguns pilotos brasileiros foram enviados à Itália para treinamento. Os recursos para continuar a desenvolver a indústria aérea tiveram altos e baixos.

A presença americana ⁵⁹foi influente no setor aéreo comercial, fez com que empresas italianas e alemãs disputassem o espaço aéreo brasileiro. Fay e Fontes (2017) também contribuem para a análise das companhias aéreas que ligaram Brasil e Europa na época, sendo elas:

[...]A francesa Air France, a alemã Lufthansa e a italiana Lati. Em âmbito nacional, quatro empresas disputavam o mercado interno: duas mantinham vínculos com a Lufthansa: VASP e VARIG; uma era subsidiária da Pan American – Panair do Brasil S/A e a Condor era subsidiária da Lufthansa (FAY; FONTES, 2017, p.21).

Após o término da guerra, a Panair do Brasil se tornou a empresa que mais utilizou e produziu aviões, além de se mostrar a mais avançada na travessia do Atlântico Sul. Havia, portanto, o indício de um futuro para a aviação comercial, que começou a trilhar a trajetória a partir de 1945, quando o mercado se estabilizou. Mais à frente, a EMBRAER se estabeleceu como pioneira na aviação nacional brasileira, tornando-se uma referência mundial.

⁵⁹ Antes de terminar a guerra, começou uma guerra econômica pelo mercado da aviação comercial, onde as nações dos aliados disputaram a soberania através do poder econômico aéreo, e os Estados Unidos passaram a ocupar espaços deixados pelos demais em declínio (FAY, 2002). A retirada da Alemanha, os Estados Unidos ocupou em larga escala o mercado ocupado pelos germânicos (FAY, 2002).

5. SETOR AEROCOMERCIAL NACIONAL APÓS 1945

O setor aerocomercial já havia começado a tentar se consolidar no sistema econômico antes do surgimento da FAB. Monteiro (2004) relata que a aviação comercial nasceu no Brasil em 1927, ligando as cidades de Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas, conhecida como a rota da lagoa. O avião que operava essa rota era de procedência alemã, trazido pela Condor Syndikat⁶⁰ (MONTEIRO, 2004). A Varig assumiu essa rota.

Com a FAB, a aproximação das oportunidades foi consequência, visto que o Brasil manteve o interesse em ampliar a aviação comercial presente nas relações militares, e com isso, pista, aeródromos e aeroportos foram progredindo através disso. Sobretudo, esse desenvolvimento enfrentou obstáculos difíceis no futuro. “Ao longo do cenário e desenvolvimento da aviação, seja para uniformizar, padronizar, normatizar ou regularizar a atividade aérea, foram necessárias várias Convenções Internacionais para solidificar e desenvolver o Direito Aeronáutico” (SILVA, 2022, p.7).

Como citado anteriormente, Vargas entendia a aviação militar como base para o desenvolvimento da aviação comercial, e vice-versa. Empresas aéreas comerciais, com o início da guerra, passaram por um processo de nacionalização. Exemplo disso é a Condor, que anterior ao conflito, era uma subsidiária da Lufthansa.

Antes do fim da guerra, a disputa pela soberania aérea comercial iniciou-se no setor econômico dos países que tinham aeronaves e queriam estabelecer suas rotas (FAY, 2002). As potências em declínio não conseguiram manter as rotas em que atuavam, com isso, os EUA assumiram as rotas deficientes (FAY, 2002). Muitos dos problemas enfrentados pela aviação aerocomercial começaram a ser resolvidos após a 2GM (FERREIRA, 2017). Posterior ao período de guerra, a função econômica do meio de transporte aéreo passou a ocupar o papel de relevância da aviação (MOWERY; ROSENBERG apud FERREIRA, 2017). “O desenvolvimento tecnológico obtido antes e depois da II Guerra permitiu a construção de aviões mais seguros e confortáveis, o que permitiu que surgisse, após os anos 1950, a chamada Golden Age da Aviação” (FERREIRA, 2017, p.3/4)

A partir de 1950, o Brasil já possuía consolidada muitas empresas aéreas, ficando atrás somente dos EUA (OLIVEIRA apud FERREIRA, 2017). As quatro grandes empresas que dominavam o mercado interno ao final da década de 60 eram Varig, Vasp, Cruzeiro e Transbrasil, formando o primeiro oligopólio da aviação comercial brasileira (FERREIRA,

⁶⁰Grupo criado pelo governo alemão com o intuito de promover a venda de aeronaves produzidas naquele país (MONTEIRO, 2004, p.60).

2017). As empresas expandiram para os mercados externos, ampliando rotas e contatos (BIELSCHOWSKY, CUSTÓDIO, 2011).

A indústria da aviação comercial surgiu, de fato, antes da militar, e a influência da aviação militar permitiu às empresas comerciais crescerem, visto que muitos dos incentivos financeiros vinham do desejo de proteger o território nacional (FAY, 2002).

Com esse pensamento, a aviação comercial passou a ser essencial para o comércio mundial e para o turismo, acelerando a conectividade e a eficiência tecnológica, além de gerar vínculo empregatício (FRANCISCONE; LIMA, 2021).

5.1 A crise de 50/ 60

As empresas aéreas, em 1956, contavam com uma frota de 260 aviões (FAY; OLIVEIRA, 2013). Nesse meio tempo, aconteceu a introdução do jatos nas frotas brasileiras, que eram voltadas quase exclusivamente para os tráfegos internacionais (FAY; OLIVEIRA, 2013). “Com a introdução do jato, houve o deslocamento para as linhas domésticas das aeronaves convencionais, voltadas antes para o exterior, o que agravou o problema da superoferta (FAY; OLIVEIRA, 2013, p.40). Além disso, Monteiro (2004, p.19) afirma que “O governo era obrigado a subsidiar as empresas na compra destas aeronaves, assim como era obrigado a subsidiar as operações internacionais, consideradas essenciais do ponto de vista da afirmação da política externa”. Decorrente deste fator de instabilidade, deram-se início às Conferências Nacionais de Aviação Civil (MONTEIRO, 2004).

Na década de 60, o governo, através das leis nº 3.039, de 1956, e nº 3.928, concedendo auxílio às companhias aéreas, com o objetivo de reaparelhar as frotas aéreas (FAY; OLIVEIRA, 2013). “Os aviões adquiridos ficavam desde logo de posse das empresas para sua utilização comercial e, ao fim de cinco anos, passavam à plena propriedade da companhia” (FAY apud FAY; OLIVEIRA, 2013, p.40)

Em 1961 e 62 ocorreu a chamada “corrida do jato”, pois os jatos que eram destinados para voos internacionais não atendiam à demanda do baixo tráfego, encerrando os voos em muitas cidades localizadas no interior (FAY; OLIVEIRA, 2013). A solução que o governo encontrou, através da recém criada Rede de Integração Nacional (RIN), baseava-se em subsídios às empresas e no uso do DC-3, uma aeronave que se enquadrava em uma visão antiquado perante ao demais do mercado internacional da aeronáutica (FAY; OLIVEIRA, 2013). Mesmo com essa alternativa, as empresas continuaram apresentando índice de endividamento, levando ao fim dessas rotas alternativas (FAY; OLIVEIRA, 2013).

A empresa aérea Real surgiu em 1954, comprou a Aerovias e a partir daí, promoveu a fusão que reduziu os custos (FAY; OLIVEIRA, 2013). Dois anos depois, a empresa já competia com a Varig e tinha o objetivo de implementar uma rota para Nova Iorque. Os destinos servidos pela Real incluíam o Paraguai, Uruguai, Argentina, Venezuela e Estados Unidos, além disso, havia o planejamento para ampliar a rota até o Japão (FAY; OLIVEIRA, 2013). A Real possuía também uma escola de pilotos e um local destinado para a manutenção da aeronave em Congonhas (FAY; OLIVEIRA, 2013).

A base possuía uma oficina de revisão de motores; banco de provas para os motores; revisão de instrumentos de voo e de rádios de bordo; estações de rádio de terra e seus geradores; oficinas de tapeçaria, estrutura de aviões, sistemas hidráulicos, eletricidade, pintura e carpintaria; um almoxarifado com peças para cinco anos e uma serralheria, que fabricava escadas e carrinhos para uso em aeroportos (FAY; OLIVEIRA, 2013, p. 41).

A empresa foi apontada por efetuar comércio desleal, cobrando muito menos pelo voo Argentina-Miami, o suficiente para ser notícia da Times em 1958 (PEREIRA apud FAY; OLIVEIRA, 2013). “O Consórcio Real Aerovias havia absorvido muitas empresas e era, em 1959, a maior empresa brasileira. Logo, passou a enfrentar a ascensão “dominadora” da Varig” (ANDERSON apud FAY; OLIVEIRA, 2013, p.41). Para além disso, houve a junção entre a Varig e Vasp para combater o crescimento da Real. “Era um consórcio operativo no qual cada empresa continuaria independente jurídica, econômica e administrativamente, juntando apenas os serviços em que havia sobreposição (FAY; OLIVEIRA, 2013, p.41).

A Panair, na década de 50, possuía uma rota estratégica, operando para o Amazonas, e sua imagem estava associada ao modernismo, uma empresa futurista, isso incluía tanto as aeronaves como o serviço de bordo (FAY; OLIVEIRA, 2013). Atuando no combate às doenças, a empresa cedia horas de voo para o envio de vacinas e remédios ao Amazonas.

A empresa passou por processo de venda de 10% de suas ações, mas ainda era subsidiária em 52% na Pan American. Porém em 1960 enfrentou abalos comerciais e reduziu suas ações, logo depois foi vendida (FAY; OLIVEIRA, 2013). “A Varig⁶¹ candidatou-se à compra, mas a Pan American Airways queria cinco milhões de dólares por suas ações” e o negócio não saiu (BORDINI apud FAY; OLIVEIRA, 2013, p.42). Nesse momento, a aviação mundial enfrentava intensas crises e o mercado ficava cada vez mais competitivo. A crise abalou a Panair, que perdeu 40% do voos internacionais para o mercado europeu, além disso, o mercado europeu renovou a frota aérea e concedeu altos descontos aos passageiros (FAY; OLIVEIRA, 2013). Quando, em 1961, foi vendida ao Grupo Celso Rocha Miranda e Mário

⁶¹ A VARIG se consolidou no mercado a partir de 1950 (BIELSCHOWSKY; CUSTÓDIO, 2011).

Simonsen, passou a atuar na exportação de produtos, e assim, representavam firmas anglo-franco-germânicas (SONINO apud FAY; OLIVEIRA,2013).

O Ministério da Aeronáutica entendia que deveria ter uma vistoria maior com as empresas aéreas comerciais, logo, a Panair foi apontada com uma frota despreparada e antiquada para os voos e as faltas de reposição dessas peças, além de cobrar a taxa mais alta de seguro (FAY; OLIVEIRA,2013).

Em 9 de fevereiro 1965, perdeu a concessão que lhe permitia voar. O Ministério da Aeronáutica publicou uma nota, confirmando que fora pela incapacidade econômica, financeira e administrativa da empresa que o Governo Federal retirara as linhas das quais ela era permissionária a título precário, a fim de garantir o serviço de transporte aéreo público, a continuidade dos serviços internacionais e a segurança de voo (FAY; OLIVEIRA, 2013, p.43).

A Cruzeiro do Sul foi decorrente de uma companhia para suceder o Sindicato Condor, que mantinha relações com a Alemanha, mas foi nacionalizada se convertendo em uma sociedade anônima, denominada Cruzeiro do Sul (FAY; OLIVEIRA, 2013). “Em 1965, com o fechamento da Panair, a companhia recebeu as linhas domésticas da empresa e alguns aviões. Em 1961, a Varig comprara a Real, que estava praticamente falida e desacreditada” (FAY; OLIVEIRA, 2013, p.43). A empresa ainda enfrentava dificuldades com o atraso na chegada de aviões a jato.

A aviação comercial começou a demonstrar a partir de 1968 que estava se recuperando da crise, e logo à frente, em 69, as empresas aéreas brasileiras passaram a extrair vantagens do uso do jato (FAY, OLIVEIRA, 2013). O aumento do combustível para aviação também foi uma ação que marcou, porém, não diminuiu o número de consumidores das linhas aéreas (FAY, OLIVEIRA, 2013). Em 1973 a Varig já tinha uma frota de aviões eficientes e já era considerada umas das principais linhas aéreas do mundo (FAY, OLIVEIRA, 2013).

Devido à instabilidade gerada pela crise, o governo iniciou o que ficou conhecido como aviação de terceiro nível, com o objetivo de suprir as áreas negligenciadas por causa da crise. Então, surgiu o Sistema Integrado Aéreo Regional (MONTEIRO, 2004).

5.2 Conferência de aviação civil

Logo após a 1GM, a necessidade de internacionalizar o convívio aéreo surgiu, mas os pilotos ainda seguiam as regras de tráfego interno, que mantinha a diferença de um país para o outro (FRANCISCONE; LIMA, 2021). “Isso causava grande confusão, em especial na

Europa, onde as aeronaves, em geral, cruzavam mais de um país durante seus deslocamentos” (FRANCISCONE; LIMA, 2021, p. 8).

A convenção de Paris, após a 1ª GM, debateu a teoria da soberania do espaço aéreo e nesse momento foi criada a Comissão Internacional para a Navegação Aérea (CINA) com o objetivo de controlar o tráfego aéreo (MESQUITA apud FRANCISCONE; LIMA, 2021). Além disso, foi o momento inicial para o desenvolvimento no ordenamento jurídico da aviação civil (SILVA, 2022). “A CINA estabeleceu algumas provisões significativas referentes ao reconhecimento do direito de cabotagem, exclusivo para companhias aéreas do próprio Estado, além da tentativa de padronização do registro e aeronavegabilidade das aeronaves” (p.13).

A comissão de Paz de Paris, em 1919, também tratou de questões da aviação civil, autorizando a criação de uma comissão. Na comissão, foram desenvolvidos os 43 artigos que compunham o padrão de operação da aviação (SILVA, 2022).

Em 1923, ocorreu a Comissão Interamericana de Aviação Comercial, com o objetivo de discutir a aviação geral. Mas foi finalizada em 1928, na cidade de Havana (FRANCISCONE; LIMA, 2021).

Para regular a aviação civil, ocorreram de 1962 a 1968 as Conferências Nacionais da Aviação Comercial (Conac), com o objetivo de controlar a entrada e a definição das linhas aéreas (SALGADO, 2003)

5.2.1 A Primeira Conferência de Tráfego em 1946

A primeira conferência de tráfego ocorreu no Rio de Janeiro, em 1946, e a pauta estabelecida na reunião foi “ as regras para os cálculos das tarifas, o peso permitido para bagagem, o formato do bilhete, a designação de agências para venda de bilhetes e inúmeros outros detalhes” (FAY, 2002, p. 128). As decisões tomadas na conferência se mantiveram por voto unânime dos presentes (FAY, 2002), e graças a esse momento, “foi criada uma passagem que podia ser utilizada pelo viajante em todas as empresas associadas. Um simples canhoto acompanhava a mala ao redor do mundo” (FAY, 2002, p.128). Além disso, foi estabelecido zonas conhecidas como Zona de Conferência de Tráfego (TC), enumeradas por região. O Brasil se encontrava na TC1(FAY, 2002).

5.2.2 Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)

A organização foi fundada no pós-guerra, iniciada a partir de Adolf Berle, o responsável pela aviação norte-americana. O objetivo de Berle era expandir a aviação comercial dos EUA e garantir o poder da aviação internacional estadunidense (MACKENZIE, 2010). Os Estados Unidos reuniram 53 países⁶² para a conferência que foi realizada em Chicago⁶³ (ROTTMANN, TAVARES, 2024)

A cooperação internacional no pós-guerra foi eficiente para estabelecer a aviação comercial de forma necessária mediante a prestação de serviço que estava sendo prestado em todo o mundo. A padronização estava atrelada a segurança, e todos os pilotos e empresas entendiam essa necessidade, visto que a circulação nos espaços aéreos só aumentava.

Com a cooperação, nasce o direito aéreo, e a troca entre os países impõe-o. O avião no pós-guerra servia para o comércio, traslado de pessoas e questões militares também. O anseio por uma organização que cuidasse e regulasse o transporte aéreo no sistema internacional tornou-se cada vez mais evidente. O direito aeronáutico seguiu os prismas de direitos marítimo, que iniciou-se atrelado ao direito comercial. Assim, “de início muitos nomes foram dados a esse novo ramo da ciência jurídica, dentre eles Direito Astronáutico, Direito da Aviação, Direito Espacial, Direito Aviário” (SILVA, 2022, p. 9). No Brasil, o direito aeronáutico se consagrou no Código Brasileiro de Aeronáutica (CAB). O direito aeronáutico é regulado por tratados, convenções e normativas internacionais em que o Brasil tornou-se signatário (SILVA, 2022).

Segundo Franciscone e Lima (2021), o objetivo resumido da implementação de uma era a organização e a uniformização da utilização do transporte aéreo, tornando o espaço aéreo homogêneo⁶⁴.

O convite para criação de meios para regular o ar partiu dos EUA, com a ajuda de países do bloco Aliado, que propôs uma organização temporária, elucidando meios de convívio no serviço aéreo. A primeira reunião ocorreu em Chicago, em 1944, que ficou conhecida como a Convenção de Chicago, depois nasceu a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Os acordos internacionais estabelecidos diante dos países convidados para a reunião e metas foram traçados, como: arranjo de rota; criação de um conselho; acordos e princípios multilaterais relacionados a assuntos técnicos (MACKENZIE, 2010).

⁶² 53 países e 2 ministros foram a conferência em Chicago, que debateu a aviação civil (ROTTMANN, TAVARES, 2024).

⁶³ O Brasil é membro fundador da ICAO.

⁶⁴ “A criação da OACI decorreu da necessidade de se estabelecer regras gerais para o transporte aéreo que proporcionassem ao usuário, em qualquer país, segurança, regularidade e eficiência” (ROTTMANN, TAVARES, 2024, p. 6).

Pisin e Lacerda (2003) relatam como a operação internacional mudou mediante a criação do órgão, ajustando a economia da aviação.

Foram formados alguns comitês com o aval de todos os Estados representados. Os comitês foram divididos por numeração. “Comitê I, Convenção Multilateral de Aviação e Corpo Aeronáutico Internacional; Comitê II, Normas Técnicas e Procedimentos; Comitê III, Rotas Aéreas Provisórias; e Comitê IV, Conselho Provisório. Cada um desses comitês tinha seus próprios subcomitês” (MACKENZIE, 2010, p. 29 tradução nossa).⁶⁵

Além disso, foram assinados 18 anexos com a criação da OACI, que atualmente estão totalizados 19 (SILVA, 2022). Nesses anexos constam assuntos como segurança, telecomunicação, serviço de tráfego e afins.

Após o início da ICAO e da IATA, o mercado se desenvolveu em um nível acelerado e a indústria só aumentava o seu alcance (DOBSON apud FRANCISCONE; LIMA, 2021).

Até os dias atuais, a OACI é considerada a maior organização da aviação civil, composta por 191 Estados membros. Caso um Estado não queira seguir algum padrão estabelecido, deve-se justificar o motivo e divulgar a diferença em publicações oficiais da aeronáutica (ANAC apud FRANCISCONE; LIM, 2021).

A estrutura técnica de organização da OACI se baseia por um secretariado geral e três órgãos principais são formados pelo Conselho⁶⁶, Assembleia ⁶⁷e Comissão de Navegação Aérea⁶⁸ (ROTTMANN, TAVARES, 2024). Ademais, a IATA possui vínculo constante com a ICAO, “contribuindo para vários painéis técnicos e na elaboração de normas e práticas para a aviação civil. Seu comitê jurídico mantém laços estreitos com a OACI, apresentando as opiniões da indústria aérea sobre convenções internacionais” (AIR INSP apud ROTTMANN, TAVARES, 2024, p. 8).

5.2.2.1 Associação Internacional de Transporte Aéreo⁶⁹

Passou a vigorar em 1945, na cidade de Havana, onde 57 países se encontraram para regular o transporte aéreo em mais seguro e eficiente (FREITAS; SOUZA, 2025). A

⁶⁵ Committee I, Multilateral Aviation Convention and International Aeronautical Body; Committee II, Technical Standards and Procedures; Committee III, Provisional Air Routes; and Committee IV, Interim Council. Each of these committees had their own subcommittees.

⁶⁶ “O Conselho é o órgão executivo da OACI e tem o poder de adotar as Normas e Práticas Recomendadas e incorporá-las aos Anexos da Convenção de Chicago, convocar a Assembleia, indicar o Secretário-Geral e administrar o orçamento da Organização” (ROTTMANN, TAVARES, 2024, p.7).

⁶⁷ A reunião dos membros acontece a cada três anos para estabelecer as metas e os planos a serem seguidos, além de ajustar o financeiro e a revisão dos trabalhos técnicos, legais e econômicos (ROTTMANN, TAVARES, 2024)

⁶⁸ O organismo que visa elaborar as normas práticas (ROTTMANN, TAVARES, 2024).

⁶⁹ International Air Transport Association (IATA).

regulamentação econômica ficou a encargo da IATA, sendo esses acordos comerciais bilaterais (PASIN; LACERDA, 2003). Em um serviço aéreo seguro e a cooperação entre as companhias têm como guia o vínculo com a IATA (ROTTMANN, TAVARES, 2024). A função da IATA é a de representar os interesses das empresas aéreas, além de auxiliar na operação segura e eficiente. A IATA é sucessora da “Associação Internacional de Tráfego Aéreo (AITA), fundada em Haia em 28 de agosto de 1919, que tinha como principal atividade proporcionar um fórum para a troca de ideias e experiências” (FLAP apud ROTTMANN, TAVARES, 2024, p.8).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa analisou a relevância da criação da Força Aérea Brasileira e suas ações para o estabelecimento das diretrizes que concretizasse a sua estabilidade na sociedade brasileira. A Política Externa Brasileira no governo Estado Novo de Getúlio Vargas buscou alento para ajustar a aviação, seja militar ou comercial, e achou em alguns países, como Estados Unidos, Alemanha e Itália, sendo essa porta de entrada, e através disso, esses relacionamentos também geraram a vontade de abandonar a indústria agroexportadora para ampliar a industrialização. O financiamento e recursos para aviação nacional por muito tempo foi estabelecida através de barganha, até o momento que o conflito foi direito, e navios brasileiros foram torpedeados. Seguindo a esse momento, o Brasil se posicionou exclusivamente ao lado dos estadunidenses, gerando trocas para fortalecimento das forças armadas e crescimento de sua indústria bélica.

No contexto de barganha, o país internamente movimentou as finanças, a ideologia e as negociações. As empresas aéreas comerciais em grande escala eram estadunidenses ou alemãs, com o início da guerra, o mercado da aviação civil foi disputado em pé de igualdade, mas como o Brasil manteve-se ao lado dos aliados, o mercado comercial foi exclusivamente dos norte-americanos.

Nas análises, pode-se observar que a FAB foi em grande parte associada aos pensamentos da Itália facista, e a ideologia do nazismo acompanhou o exército brasileiro, mas com a diplomacia de Aranha o percurso se manteve alinhado às nações liberais. O trabalho em questão supre a falta de estudo da aviação nas relações internacionais, elemento essencial para todos os países. A análise sob a perspectiva da teoria do realismo e do poder aéreo esteve presente, explicando o potencial da aviação de ambos os lados e o posicionamento dos países no sistema internacional anárquico.

A justificativa deste estudo se baseia no avião como forma de defesa nos padrões geopolíticos, ajudando a manter as relações entre os países. A relação comercial seria acordada entre as partes por normativas ou contrato, além de um órgão para reger as normativas. A criação do Ministério Aeronáutico Brasileiro, cedo ou tarde aconteceria, devido ao anseio da época, momento em que os países entendiam que a indústria aeronáutica era uma forma de demonstrar poder e de promover o desenvolvimento militar. Sobre tudo, o momento em que se deu o processo, demonstra as características do governo que precisava se legitimar e correr junto com as ideias propostas. Presumo que a importância deste trabalho se encontre nesta perspectiva, ampliando e inovando o debate a respeito da aviação, seja civil ou militar.

Desta forma, a análise no âmbito das relações internacionais não será diferente, pois foi um momento de grande relevância para a Política Externa e Interna do Brasil, além de fortalecer o Ministério de Defesa do país. Continuamente, a contribuição para futuros trabalhos que almejam pesquisas sobre a aviação, terá este trabalho como base, e encontrará aqui metodologia, referências e desenvolvimento acadêmico.

A pesquisa alcançou os objetivos estabelecidos, dentro do possível de referências encontradas para aprofundar no estudo da criação da FAB. O objetivo geral se baseia na análise da criação da Força Aérea Brasileira no governo de Getúlio Vargas e suas ações para validação perante a sociedade, considerando o papel brasileiro no sistema internacional no período entreguerras. Assim, foi explorado em grande parte sob uma perspectiva teórica e histórica, destacando a capacidade e a imagem da aviação militar no seu início com o Ministério da Aeronáutica.

Dentre os objetivos específicos, destaca-se em primeiro a descrição histórica do governo Estado Novo de Getúlio Vargas, que foi o momento de criação da FAB e a mentalidade aeronáutica alcançou parte da população. Nesse período, Vargas barganhou com a Alemanha e os Estados Unidos até determinado tempo, depois se posicionou na 2GM, atuando do lado dos aliados. A análise demonstrou que a PEB do governo se manteve associada ao desenvolvimento, atrelada constantemente à imagem de Vargas como provedor da melhoria. Também foram analisados o papel de Osvaldo Aranha na integração do Pan-americanismo, momento de estreitamento das relações entre os países.

Ademais, o próximo objetivo analisou-se a posição do Brasil no cenário internacional que possam ter sido decisivas para a criação do Ministério da Aeronáutica, descrevendo o caminho até o momento de criação da FAB, detalhando os meios trilhados para a autonomia da pasta ministerial da aviação, além de elucidar o papel de Salgado Filho, como Ministro da Aeronáutica. Seguindo o pensamento, foi estudado as ações para implementar o pensamento de necessidade de uma força aérea frente à sociedade, além de citar sua estruturação, que deixou de integrar a Marinha e o Exército, passando a exercer uma pasta exclusiva, que debatia apenas assuntos relacionados aos fatores aéreos. O sistema de aviação comercial anterior a criação da FAB foi debatido para abrir caminhos ao discurso do capítulo posterior, conduzindo a discussão nas associações entre os setores comercial e militar. Ao tentar entender o pensamento que gerou a autonomia das Forças Aéreas, desemboca-se na teoria do poder aéreo, que justamente, abordou o anseio da independência e do ajuste de capacidade aérea. Além de elucidar a teoria das relações internacionais, em específico, o realismo, onde também se enxerga a aviação como parte do sistema internacional em um

capítulo à parte e a teoria do poder aéreo foram debatidos também, ampliando os detalhes precisos para compreensão do tema.

Continuando, o objetivo de entender de qual forma a FAB foi importante para o setor aerocomercial após o seu surgimento, com isso, analisando o desenvolvimento posterior a 2GM, notou-se que a importância da FAB e do investimento do governo norte-americano em solo nacional, como criação de aeroportos, reformas, inauguração de pista e disputa pelo mercado comercial no setor aéreo.

Sobretudo, no que se restringe a aviação comercial, as referências são inferiores e limitam a análise. Todavia, faz-se a análise e reconhece que a aviação comercial se fortaleceu com os investimentos na aviação militar.

Os objetivos estabelecidos foram ao máximo explorados, abordados a partir da análise ao decorrer da pesquisa, comprovando que a FAB foi um importante ação para a PEB, mostrando que aviação poderia se desenvolver e alcançar autonomia plena, além de demonstrar a recém criada força militar e sua capacidade da 2GM e a aptidão geográfica do território brasileiro para uma guerra.

O problema de pesquisa estabelecido inicialmente almejou entender o processo de criação da FAB no governo Estado Novo, suas ações para validação perante a sociedade e os ganhos obtidos, considerando o papel do Brasil e sua posição internacional no período. A análise estudada ao longo do trabalho relata a importância que a criação da FAB teve no período interno do governo de Vargas e sua participação na internacional na 2GM, além de citar os fatores posteriores, como a aviação comercial, e fatores antecessores como a teoria do poder aéreo, assim, confirmando a hipótese inicial de que acordos em matéria aeronáutica do Brasil com os Estados Unidos, Itália e Alemanha no período de entreguerras deu importantes impulsos para a criação da Força Aérea Brasileira, no Governo de Getúlio Vargas.

Acrescenta-se que este estudo encontrou limitações que devem ser levadas em consideração para o setor aéreo comercial. Importa mencionar, ademais, que o estudo sobre o sobre a aviação comercial posterior a criação da FAB carece de informações e referências contundentes que descrevam o processo de estabilização da aviação civil no Brasil.

Referente a metodologia, foi escolhida a forma de análise na linha de pesquisa qualitativa e hipotético-dedutiva, com uma exploratória e ampla busca nas análises bibliográficas entre outras formas foi precisa e certa, agregando em muito a pesquisa. As fontes, em grande parte em português e inglês, foram as mais precisas na pesquisa sobre aviação militar,

Como resumo final, cabe ressaltar que a aviação é fator importante para a história do Brasil, além de ser presente nas relações internacionais. A aviação ajudou a escrever parte da história do Brasil, integrando comércio, pessoas e países, sendo primordial para a função militar brasileira. A PEB se manteve alinhada ao protagonismo da aviação por determinado tempo, alinhando o que seria viável para o seu desenvolvimento ou não. Vargas entendia a capacidade que o avanço aéreo poderia trazer ao país que buscava pela industrialização.

7. REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Vágner Camilo. **Ilusão desfeita: a “aliança especial” Brasil- Estados Unidos e o poder naval brasileiro durante e após a Segunda Guerra Mundial**. Rev. Bras. Polít. Int. , [s. l.], p. 151-177, 2005.

AGUIAR, Estevam Rodrigues. **Realismo ofensivo na Guerra do Paraguai: uma abordagem teórica sobre o maior conflito armado da história da América Latina**. 2008. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Relações Internacionais) – Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2008.

ANDRADE, Débora Sulzbach de. **As perspectivas de Douhet, Seversky e Lemay sobre a força aérea e seu perfil**. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Relações Internacionais) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018. Orientador: Prof. Dr. José Miguel Quedi Martins.

BERCHO, Carolina Fuzaro. **A educação militar aeronáutica brasileira: um estudo sobre a origem da formação de oficiais aviadores para a FAB (1941-1950)**. 2017. 164 f. Tese (Doutorado em Educação) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2017. Orientadora: Tânia Regina Pires de Godoy.

BIANCHI, Caio Giusti. **Café e economia brasileira da ascensão à extinção do ciclo do café**. *Revista Jovens Pesquisadores*, v. 9, n. 1 (16), jan./jun. 2012.

BIELSCHOWSKY, Pablo; CUSTÓDIO, Marcos da Cunha. **A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro**. *Revista Eletrônica Novo Enfoque*, v. 13, n. 13, p. 72–93, 2011.

BRASIL. Força Aérea Brasileira. **1º Grupo de Aviação de Caça completa 70 anos**. *Força Aérea Brasileira*, [s.l.], 18 abr. 2013. Disponível em: <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/17451/HIST%C3%93RIA---1%C2%B0-Grupo-de-Avi%C3%A7%C3%A3o-de-Ca%C3%A7a-completa-70-anos>. Acesso em: 17 maio 2025.

BURLE, Lauro Lobo. **Transporte aéreo no Brasil: a crise da aviação comercial**. *Indicadores Econômicos FEE*, Porto Alegre, v. 31, n. 3, p. 5–18, nov. 2003.

CAMBESES JÚNIOR, Manuel. **O emprego do avião na Revolução Constitucionalista de 1932**. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), 2024.

CARVALHO, Luís Paulo Macedo. **Consequências e reflexos da participação da FEB na Segunda Guerra Mundial**. *Revista Militar*, n. 2443/2444, p. 775–785, ago./set. 2005.

CARVALHO, Marcelo Augusto Monteiro de. **A criação do SENAI no contexto da Era Vargas**. 2011. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

CHIAPPINI, Ligia. **Quem foi ao ar perdeu o lugar: a trajetória de Santos Dumont**. *ANTARES*, v. 7, n. 13, p. 24-30, jan./jun. 2015.

CIDADE, Giulianne Moraes; BELMINO, Silvia Helena. **O Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) como Ferramenta de Autopromoção do Estado Novo**. Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação XXXVIII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação, Universidade Federal do Ceará, p. 01-13, 2015.

COTRIM, Livia Cristina de Aguiar. **O ideário de Getúlio Vargas no Estado Novo**. 1999. 314 f. Dissertação (Mestrado em Filosofia e Ciências Humanas) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1999.

CUNHA, Ioneida Cavalcanti da. **Ideologia e propaganda na cooperação Brasil - Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial: o caso das empresas aéreas**. 2008. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – Instituto de Relações Internacionais, Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

CUNHA, Rudnei Dias da. *A 1ª Esquadilha de Ligação e Observação na Campanha da Itália, 1944-1945*. In: **História da FAB**. 7 jan. 2021. Disponível em: <https://historiadafab.rudnei.cunha.nom.br/2021/01/07/a-1a-esquadilha-de-ligacao-e-observacao-na-campanha-da-italia-1944-1945/>. Acesso em: 13 junho de 2025.

DAAB, Ford G. **A Força Aérea Brasileira e a 2ª Guerra Mundial**. *Revista da UNIFA*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 8, p. 16–22, dez. 1990.

D'ARAUJO, Maria Celina. **A Era Vargas**. 2. ed., ed. reform. São Paulo: Moderna, 2004.

D'ARAUJO, Maria Celina. **O Estado Novo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002.

D'ARAÚJO, Maria Celina. **O Estado Novo**. [S. l.]: Schwarcz - Companhia das Letras, 2000. 77 p. ISBN 8537803502, 9788537803509.

ENGEL GERHARDT, Tatiane; TOLFO SILVEIRA, Denise. **Métodos de pesquisas**. 1. ed. rev. Porto Alegre: UFRGS, 2009. 120 p.

ESPÍRITO SANTO JR., Respicio Antônio do; CORREIA, Fábio Cardoso. **O capital estrangeiro nas empresas aéreas brasileiras**. *Revista de Informação Legislativa*, Brasília, ano 43, n. 171, jul./set. 2006.

ESPOSITO, Katia Adriana Falcão Pereira. **Departamento de Imprensa e Propaganda: A história concisa da imprensa e da propaganda do governo Vargas (1930-1945)**. Orientador: Profa. Dra. Marly de Almeida Gomes Vianna. 2015. 01-146 p. Dissertação (Mestranda em História) - Programa de Pós-graduação em História do Brasil, UNIVERSO, UNIVERSIDADE SALGADO DE OLIVEIRA, Niterói, Rio de Janeiro, 2015.

FALCONI, Paulo Gustavo. **Aviação naval brasileira: rivalidades e debates (1941-2001)**. 2009. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Franca, 2009. Área de concentração: História e Cultura Política. Orientadora: Profa. Dra. Suzeley Kalil Mathias.

FALKENBERG, João Pedro do Amaral. **As origens do Aeroporto Internacional Salgado Filho**. Porto Alegre, 2022. Artigo apresentado como requisito parcial para a conclusão do

curso de Ciências Aeronáuticas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS). Orientadora: Claudia Musa Fay, Doutora em História, Professora da Escola de Humanidades da PUCRS.

FAN, Ricardo. Senta a Púa! A história da FAB na Segunda Guerra. *DefesaNet*, 16 abr. 2019. Disponível em:

<https://www.defesanet.com.br/armas/senta-a-pua-a-historia-da-fab-na-segunda-guerra/>.

Acesso em: 17 maio 2025. **FAY, Cláudia Musa.** *Aviação comercial na América do Sul (1920–1941)*. Porto Alegre, RS: Fi, 2020. 126 p. ISBN 978-65-87340-33-3.

FAY, Claudia Musa; OLIVEIRA, Geneci Guimarães de. **A aviação comercial brasileira durante os anos 1950-1970: a crise da Real, da Panair e da Cruzeiro do Sul.** *Revista da Universidade da Força Aérea – Rev. UNIFA*, Rio de Janeiro, v. 26, n. 33, p. 38-45, dez. 2013. Disponível em: <https://www.unifa.edu.br>. Acesso em: 12 de junho de 2025.

FAY, Claudia Musa. **Crises na aviação brasileira: a ordem internacional e as questões internas.** *Indicadores Econômicos FEE*, Porto Alegre, v. 30, n. 1, p. 124–136, jun. 2002.

FAY, Claudia Musa; FONTES, Rejane de Souza. **O papel do Aeroclube do Brasil na construção de uma política nacional de aviação brasileira (1911-1972).** Rio Grande do Sul, 2017. p. 1-35.

FAY, Claudia Musa; OLIVEIRA, Geneci Guimarães de. **A aviação comercial brasileira durante os anos 1950-1970: a crise da Real, da Panair e da Cruzeiro do Sul.** *Revista da Universidade da Força Aérea – Rev. UNIFA*, Rio de Janeiro, v. 26, n. 33, p. 38-45, dez. 2013. Disponível em: <https://www.unifa.edu.br>. Acesso em: 12 jun. 2025.

FERRAZ, Francisco César; PIOVEZAN, Adriane. **Morte no Mediterrâneo: o pelotão de sepultamento da Força Expedicionária Brasileira e suas práticas.** *Revista Diálogos Mediterrânicos*, [S.l.], n. 3, p. 39, nov. 2012. ISSN 2237-6585. Disponível em: www.dialogosmediterraneos.com.br. Acesso em: 12 de junho de 2025.

FERREIRA, Josué Catharino. **Um breve histórico da aviação comercial brasileira.** In: XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas, Niterói, 2017.

FERREIRA, Raquel França dos Santos. **Uma história da Campanha Nacional da Aviação (1940-1949): o Brasil em busca do seu 'brevê'.** *Revista Cantareira*, n. 17, p. 1-12, 28 set. 2024.

FERREIRA, Rodrigo Tavares. **Da Tática a Prática: a Teoria do Poder Aéreo na Segunda Guerra Mundial.** Observatório Militar da Praia Vermelha. ECEME: Rio de Janeiro. 2022.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **A gênese regional da "Revolução de 30".** *Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 29, n. 1, p. 113–127, jan./mar. 1999.

FONTES, Rejane de Souza. **O Ministério da Aeronáutica e as sementes de uma política pública de formação de pilotos no Brasil.** *Revista da UNIFA*, v. 34, n. 1, p. 7-17, jan./jun. 2021.

FRAGA, André Barbosa. **A aviação como elemento estratégico para o fortalecimento do mito Vargas**. *Temporalidades – Revista de História*, Rio de Janeiro, ano 2018, p. 1-15, 16 jun. 2024.

FRAGA, André Barbosa. **O Brasil tem Asas: A Construção de uma Mentalidade Aeronáutica no Governo Vargas**. 2017. Tese (Doutorado em História) – Instituto de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017. Orientadora: Profa. Dra. Denise Rollemberg.

FRAGA, André Barbosa. **Inventando a Força Aérea Brasileira: a criação de Santos Dumont como herói para compor uma identidade militar em construção no governo Vargas**. In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA DA ANPUH-RIO, 16., 2014, Rio de Janeiro. *Saberes e práticas científicas: anais*. Rio de Janeiro: ANPUH-Rio, 2014. ISBN 978-85-65957-03-8.

FRAGA, André Barbosa. **Pilotos, aviões e técnicos: as ações de Salgado Filho no Ministério da Aeronáutica**. *Revista da UNIFA*, v. 34, n. 1, p. 26-34, jan./jun. 2021.

FRAGA, André Barbosa. **Um balanço das ações do Ministério de Salgado Filho: a Exposição de Aeronáutica, de 1944**. In: ENCONTRO INTERNACIONAL HISTÓRIA E PARCERIAS, 3., 2021, Rio de Janeiro. *Anais*. Rio de Janeiro: ANPUH, 2021. ISBN 978-65-88404-04-1.

FRANCISCONE, Bruno Garcia; LIMA, Pedro Arthur Linhares. **A consolidação da aviação civil internacional e suas implicações para a implementação do Plano Global de Navegação Aérea**. *RBAC e Cia: Revista Brasileira de Aviação Civil e Ciências Aeronáuticas*, Florianópolis, v. 1, n. 2, p. 6–32, maio 2021. Disponível em: <<https://rbaccia.emnuvens.com.br/revista/article/view/23/206>>. Acessado em: 12 de Junho de 2025.

FREITAS, José Henrique de Lima; SOUZA, Felipe Pozzer de. **A importância da IATA para o transporte aéreo regular mundial**. *EJ NEWS – Revista Acadêmica da EJ Faculdade de Aviação Civil*, Itápolis, v. 1, n. 1, p. 86-109, 2025. ISSN 3085-7678 Disponível em: <<https://doi.org/10.63656/s578j713>>. Acesso em: 12 de Junho de 2025.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo (orgs.). **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. 120 p. (Série Educação a Distância). ISBN 978-85-386-0071-8.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GROPPO, Bruno. **O comunismo na história do século XX**. Lua Nova, São Paulo, n. 75, p. 115-141, 2008.

GUIMARÃES, Eduardo Augusto; SALGADO, Lucia Helena. **A regulação do mercado de aviação civil no Brasil**. Rio de Janeiro: Ipea, 2003. p. 3-28.

GUIMARÃES, Eduardo Augusto; SALGADO, Lucia Helena. **A regulação do mercado de aviação civil no Brasil**. *Notas Técnicas* nº 2. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2003.

HASLAM, Jonathan. **Giulio Douhet and the politics of airpower.** *The International History Review*, v. 34, n. 4, p. 753–773, dez. 2012. DOI: 10.1080/07075332.2012.690193. Disponível em: < <https://doi.org/10.1080/07075332.2012.690193> >. Acesso em: 9 junho de 2025.

HENRIQUE, Heitor Esperança. **Criação do Ministério da Aeronáutica do Brasil e suas primeiras atuações num contexto de guerra mundial.** *Revista da UNIFA*, v. 34, n. 1, p. 7-14, jan./jun. 2021.

HENRIQUE, Heitor Esperança. **A aliança militar Brasil-Estados Unidos e a Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial (1942-1945).** 2022. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2022. Orientador: Dennison de Oliveira.

HERNANDEZ, Pablo Santos Ribeiro. **A atuação de Oswaldo Aranha como embaixador nos EUA durante o governo Vargas: a dimensão americanista (1934-1936).** In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH-RIO, 15., 2024, Rio de Janeiro. Anais [...]. Rio de Janeiro: ANPUH-Rio, 2024. Disponível em: <https://www.encontro2024.rj.anpuh.org/resources/anais/15/anpuh-rjerh2024/1721428898_A_RQUIVO_5ad6bc2a3c490fdb56295c2856a3b17.pdf>. Acesso em: 2 de Junho de 2025.

HIPPLER, Thomas. ***Bombing the People: Giulio Douhet and the Foundations of Air-Power Strategy, 1884–1939.*** Cambridge: Cambridge University Press, 2013. ISBN 978-1-107-03794-6.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA.
O Departamento de Aviação Civil. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2023.

JASPER, Flavio Neri Hadmann. **A influência dos arquitetos do poder aéreo na estruturação de forças aéreas.** Coronel Aviador (Reformado), Força Aérea Brasileira.

LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. ***Os balões de observação na Guerra do Paraguai.*** Edição de 1976. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2017. Organização de Monica Teixeira Serra.

LEITE, Aureliano. **Causas e objetivos da Revolução de 1932.** *Revista de História*, São Paulo, v. 25, n. 51, p. 139–146, 1962. DOI: 10.11606/issn.2316-9141.rh.1962.121690. Disponível em: <<https://revistas.usp.br/revhistoria/article/view/121690>>. Acesso em: 23 maio 2025.

MACKENZIE, David. ***ICAO: a history of the International Civil Aviation Organization.*** Toronto; Buffalo; London: University of Toronto Press, 2010. ISBN 978-1-4426-4010-8.

MARQUES, Luis Felipe. **Problemas da administração da construção aeronáutica no Brasil.** Rio de Janeiro: Milone, 1948.

MARTES, Ana Cristina Braga. Resenha: ***O imperialismo sedutor: a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra***, de Antonio Pedro Tota. *RAE - Revista de Administração de Empresas*, São Paulo, 2001.

MCCANN, Frank D. **Brazil and the United States during World War II and Its Aftermath**. Durham, NH, USA: Library of Congress, 2018. 328 p. ISBN 978-3-319-92909-5.

MEARSHEIMER, John J. **The tragedy of great power politics**. New York: W. W. Norton & Company, 2001.

MENEZES, Lauro Ney. **O poder aéreo e seus teóricos**. Rio de Janeiro: Editora Revista Aeronáutica, 2013. 69 p. (Série Ensaios, 10).

MIWA, Luiz Carlos Fumiaki. **Aviação Militar no Brasil: uma análise político-estratégica do início do século XX até a criação do Ministério da Aeronáutica em 1941**. Revista UNIFA, Rio de Janeiro, v. 25, n. 31, p. 11-21, dez. 2012.

MOURA, Gerson. **Relações exteriores do Brasil: 1939-1950: mudanças na natureza das relações Brasil-Estados Unidos durante e após a Segunda Guerra Mundial**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, Ministério das Relações Exteriores, 2012. 277 p. ISBN 978-85-7631-403-5. Título original: *Brazilian foreign relations: 1939-1950: the changing nature of Brazil-United States relations during and after the Second World War*. Tese (Doutorado) – University College London.

NATAL, João Rafael Mallorca. **O pensamento do poder aeroespacial: sua correlação com a geopolítica**. Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia e do Maranhão (IGHMB), ano 81, n. 109, 2022.

NOSCHANG JUNIOR, Julio Cesar. **A influência de Douhet na Luftwaffe da II Guerra Mundial**. Revista Defesa e Segurança (RDS), v. 6, n. 1, p. 26–39, 2021. ISSN 2447-9365. Disponível em: <<https://revistaeletronica.fab.mil.br/index.php/afa/article/view/656>>. Acesso em: 24 maio 2025.

OJEDA, Caroline Martins. **Força Expedicionária Brasileira: memórias de guerra e formação de identidades**. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH, 28., 2015, Florianópolis. Anais [...]. Florianópolis: ANPUH, 2015.

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

OLIVEIRA, Dennison de. **Treinamento e organização da Força Aérea Brasileira para a Defesa Hemisférica: o papel da Divisão Aérea da Comissão Militar Conjunta Brasil-Estados Unidos (1945)**. Revista Defesa e Segurança, v. 1, p. 105-122, 2016. Disponível em: <<http://revistaeletronica.fab.mil.br/index.php/afa>>. Acesso em: 12 de Junho de 2025.

OLIVEIRA, Dennison de. **Relações internacionais militares Brasil-EUA na Segunda Guerra Mundial: o caso das comissões militares conjuntas**. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 28. Florianópolis. 2015.

OLIVEIRA, Jônatan Coutinho da Silva de. **A política externa de Getúlio Vargas e o papel do ministro Oswaldo Aranha (1938-1944)**. In: ENCONTRO DE HISTÓRIA DA ANPUH-RIO, 22., 2016, Rio de Janeiro. Anais eletrônicos... Rio de Janeiro: ANPUH-Rio,

2016. Disponível em:

https://www.encontro2016.rj.anpuh.org/resources/anais/40/1471992213_ARQUIVO_Politica_externadeGetulioVargaseopapeldoMinistroOswaldoAranha.pdf. Acesso em: 24 maio 2025.

OLIVEIRA, Jônatan Coutinho da Silva de. **Oswaldo Aranha e a política externa de Getúlio Vargas (1934-1944)**. XIV Encontro regional da ANPUH-RIO, Rio de Janeiro, p. 01-10, 2010.

OLIVEIRA NETO, Wilson de (org.). ***O Brasil no contexto da Segunda Guerra Mundial: estudos contemporâneos***. Joinville, SC: Editora Univille, 2020. 205 p. ISBN 978-65-87142-09-8.

PANDOLFI, Dulce Chaves. **A Aliança Nacional Libertadora e a Revolta Comunista de 1935**. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.). *O Brasil Republicano: o tempo de Vargas – do início da década de 1930 ao fim do Estado Novo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004. v. 2, p. 119-146. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/11976/2/Dulce%20Chaves%20Pandolfi%20-%20A%20Alian%C3%A7a%20Nacional%20Libertadora%20e%20a%20Revolta%20Comunista%20de%201935_P.pdf>. Acesso em: 24 maio de 2025.

PANDOLFI, Dulce (org.). **Repensando o Estado Novo**. Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 1999. 345 p.

PASIN, Jorge Antonio Bozoti; LACERDA, Sander Magalhães. **A reestruturação do setor aéreo e as alternativas de política para a aviação comercial no Brasil**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v. 10, n. 19, p. 217–240, jun. 2003.

PEREIRA, Adriana Soares; SHITSUKA, Dorlivete Moreira; PARREIRA, Fabio José; SHITSUKA, Ricardo. **Metodologia da pesquisa científica**. 1. ed. Santa Maria: Universidade Federal de Santa Maria, 2018. p. 1-119.

FERREIRA, Rodrigo Tavares. **Da Tática a Prática: a Teoria do Poder Aéreo na Segunda Guerra Mundial**. Tenente-Coronel do Exército Brasileiro e Mestre em Ciências Militares, publicado em 09 dez. 2022.

PIMENTA, Renata Waleska de Sousa. **A aviação no jornal O Estado de São Paulo: um discurso em tempo de paz e de guerra**. 2008. Dissertação (Mestrado em História, área de estudos ibero-americanos) – Programa de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

PINTO, Pedro Miguel Xavier Estrada Fontes. **Giulio Douhet e John Warden: Aspectos Evolutivos da Teoria do Poder Aéreo**. Revista Nação e Defesa, 2003, n. 106, 2ª série, p. 153-196.

RAHMEIER, Andrea Helena Petry. **Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)**. 2009. 390 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

RAMOS, Robson Fernandes; DELLAMORA, Francisco Degrazia; STORINO NETO, Salvador; BITTENCOURT, Álvaro Ibaldo; SANT'ANNA, Jonas Ferreira; MATTOS, Marco Aurélio de. **O Departamento de Aviação Civil**. Edição do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. Coordenação editorial de José Roberto Scheer. Revisão de Mariana Barbosa Azevedo. Rio de Janeiro: RB Gráfica Digital Ltda, 2023.

RATTMANN, Carlos Alberto; TAVARES, Sérgio Luís. **Aviação civil como expressão do poder aeroespacial: um panorama histórico de sua regulamentação**. In: ENCONTRO BRASILEIRO DE ESTUDOS DE DEFESA (ENABED), 13., 2024, Belo Horizonte. Anais [...]. Belo Horizonte: UFMG, 2024.

RECUPERO, Rubens. **A diplomacia na construção do Brasil**. 1. ed. Rio de Janeiro: [editora], 2017.

REISDOERFER, Bruna Rohr; SARTI, Josiane Simão. **As relações entre política externa e economia de defesa no Estado Novo (1937-1945)**. *Conjuntura Austral*, Porto Alegre, v. 8, n. 44, p. 40–55, out./nov. 2017. ISSN 2178-8839.

ROSA, Carlos Eduardo Valle. **Elementos de uma teoria de poder aéreo e espacial para forças aéreas em desenvolvimento**. *Revista Profissional da Força Aérea dos EUA*, 2. ed., p. 112, 2020.

ROSA, Carlos Eduardo Valle. **Elementos para uma teoria de poder aéreo e espacial de forças aéreas em desenvolvimento**. 2019. Universidade da Força Aérea – UNIFA e Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN. ERABED.

ROSA, Carlos Eduardo Valle. **Geopolítica e poder aéreo: a participação da Força Aérea Brasileira na 2ª Guerra Mundial**. *Revista de Geopolítica*, [s. l.], v. 12, n. 2, p. 85-100, 28 set. 2024.

ROSA, Carlos Eduardo Valle. **Poder aéreo: guia de estudos**. Rio de Janeiro: Luzes – Comunicação, Arte & Cultura, 2014. 468 p. ISBN 978-85-86739-92-7.

SANTOS, Claudia; GOBO, Karla Lisandra. **Relações entre Brasil e Alemanha: equidistância pragmática e a busca pela autonomia nacional (1930-1961)**. *Ius Gentium*, Curitiba, ano 7, n. 14, p. 27-52, jul./dez. 2013.

SCHEER, Maj Brig Ar José Roberto (ed.). **Ideias em Destaque**. [S. l.]: INCAER, 2/ 2020. v. 55°. ISBN ISSN 2175 0904.

SCHRAMM, João Francisco. **O domínio do ar: surgimento, impacto e evolução do poder aéreo nas duas grandes guerras mundiais**. *Revista da UNIFA*, Rio de Janeiro, v. 32, n. 2, p. 37–46, jul./dez. 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.22480/rev.unifa.v32n2.444>. Acesso em: 4 jun. 2025.

SEGATTO, Tales Katzer. **Estado Novo: barganha comercial e nacionalização dos “súditos do Eixo”**. 2023. 80 f. Monografia (Bacharelado em Relações Internacionais) – Universidade

de Santa Cruz do Sul – UNISC, Santa Cruz do Sul, 2023. Orientadora: Mariana Dalalana Corbellini.

SERPA, Vinicius Chiovatto. **O Estado Novo (1937-1945) como o advento da “verdadeira democracia” no Brasil: uma análise do conceito de democracia autoritária em Oliveira Vianna, Azevedo Amaral e Francisco Campos.** 2023. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em [nome do curso]) – Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2023.

SILVA, Giselda Brito. **No entre guerra, a situação dos integralistas na implantação do Estado Novo de Getúlio Vargas.** Proj. História, São Paulo, n. 30, p. 229-241, jun. 2005.

SILVA, JOSELIA. **“Deem asas para a vitória!” A Fraternidade do Fole e o Brasil na Segunda Guerra Mundial (1940-1945).** Orientador: Alexandre Luis Moreli Rocha. 2019. 247 p. Tese (Doutorado) - Escola de Ciências Sociais da Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2019.

SILVA, Odair Vieira da; SANTOS, Rosiane Cristina dos. **Histórico dos órgãos de regulamentação da aviação civil brasileira: DAC, ANAC, CONAC e INFRAERO.** *Revista Científica Eletrônica de Turismo*, Garça, ano VI, n. 10, jan. 2009. ISSN 1806-9169.

SILVA, Paulo Sergio; CHAGAS, Honorato C. **A participação brasileira na Segunda Guerra Mundial: primeiros movimentos (1942-44).** v. 8, n. 15, p. 108-128, 2016.

SILVA, Tiago Giardino Moreira da. **A evolução do Direito Aeronáutico e sua história.** 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2022. Disponível em: <<https://dspace.mackenzie.br/handle/10899/33018>>. Acesso em: 21 maio de 2025.

SILVA, Tiago Giardino Moreira da. **Direito aeronáutico – a normatização da aviação civil e espaço aéreo.** 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2022. Orientadora: Prof.^a Dr.^a Cláudia Márcia Costa.

SOARES, Alex de Faria. **A FAB e o 1º Grupo de Aviação de Caça na Segunda Guerra Mundial: o processo de profissionalização da aviação militar no Brasil.** 2023. 68 f. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) — Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE), Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2023. Orientador: Dr. TC R/1 Gilberto de Souza Vianna.

STEFFENS, Marcelo Hornos. **Getúlio Vargas biografado: análise de biografias publicadas entre 1939 e 1988.** 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Belo Horizonte, 2008.

TEIXEIRA, Anderson Matos. **Força Aérea Brasileira: os reflexos do alinhamento com os Estados Unidos (1941-1948)**. 2013. 178 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2013. Orientador: Adelar Heinsfeld.

TEMPONE, Victor. **O Brasil vai à guerra: a inserção brasileira em um conflito global**. 2007. Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ, Rio de Janeiro, 2007. Orientadora: Lená Medeiros de Menezes.

TORREZAN, Roseli. **O governo provisório na constituinte de 1933/34**. 2009. 292 f. Dissertação (Direito Político e Econômico) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2009.

VALDEZ, VIRGÍNIA MARA HINOJOSA. **Brasil e Estados Unidos: a propaganda do Office of the Coordinator of Inter- American Affairs no Brasil (1940-1945)**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH , São Paulo, p. 01-12, 2011.

WABRICH, Beatriz M. de Souza. **O Governo Provisório de 1980 e a reforma administrativa**. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 9, n. 4, p. 5-68, out./dez. 1975.

WAHRLICH, Beatriz M. de Souza. **O Governo Provisório de 1930 e a Reforma Administrativa**. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 9, n. 4, p. 5-68, out./dez. 1975.

WALTZ, Kenneth N. *Theory of international politics*. Reading, Massachusetts: Addison-Wesley Publishing Company, 1979.

WILLIAMS, James. **Mahan, Corbett, Douhet & Mitchell: The Naval and Air Theorists**. 18 jan. 2008.