



História (São Paulo)

ISSN: 0101-9074

revistahistoria@assis.unesp.br

Universidade Estadual Paulista Júlio de

Mesquita Filho

Brasil

FAY, Cláudia Musa; FONTES, Rejane de Souza
O PAPEL DO AEROCLUBE DO BRASIL NA CONSTRUÇÃO DE UMA POLÍTICA
NACIONAL DE AVIAÇÃO BRASILEIRA (1911-1972)

História (São Paulo), vol. 36, 2017, pp. 1-35
Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho
São Paulo, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=221049548013>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

O PAPEL DO AERoclUBE DO BRASIL NA CONSTRUÇÃO DE UMA POLÍTICA NACIONAL DE AVIAÇÃO BRASILEIRA (1911-1972)

The role of Aero Club of Brazil in the construction of a national brazilian aviation policy (1911-1972)

Claudia Musa
FAY

PUCRS - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul
cmusafay@pucrs.br

Rejane de Souza
FONTES

PUCRS - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul
rejane_fontes@yahoo.com.br

RESUMO

Após a Segunda Guerra Mundial houve grande desenvolvimento técnico da indústria aeronáutica mundial com o surgimento de aviões maiores e mais seguros. Data desta época a expansão do treinamento de pilotos no Brasil, cuja formação foi incentivada por meio da campanha "Dêem Asas ao Brasil", lançada pelo Ministério da Aeronáutica na década de 40, em cuja organização o Aeroclub do Brasil teve um papel fundamental. Este artigo analisa, baseado em estudo de caso longitudinal e por meio de fotografias, depoimentos e publicações da época, o surgimento, a trajetória e a atuação do Aeroclub do Brasil não somente na história da aviação brasileira, mas no cenário nacional complexo do período pós-guerra. O artigo abarca o período de 1911, data da fundação do Aeroclub do Brasil, até 1972, quando suas atividades foram encerradas no aeródromo de Manguinhos, iniciando uma nova fase de disputas judiciais para permanência no Aeroporto de Jacarepaguá.


Palavras-chave: Segunda Guerra Mundial; Política Nacional de Aviação; Aeroclub do Brasil.

ABSTRACT

After World War II there was a great technical development of the world's airline industry with the emergence of larger and safer aircraft. Data this time the expansion of the pilot training in Brazil, whose formation was encouraged through the campaign "Give Wings to Brazil", launched by the Air Force Ministry in the 40s, in whose organization the Aero Club of Brazil played a key role. This article analyzes, with a longitudinal case study and through photographs, testimonials and publications of the time, the appearance, the trajectory and the performance of Aero Club of Brazil not only in Brazil's aviation history, but also in the national complex scenario of the post-war period. The article covers the period from 1911, date of the founding of Aero Club of Brazil, until 1972, when its activities were closed in Manguinhos airfield.

Keywords: World War II; National aviation policy; Aero Club of Brazil.

A história reconstruída com base em fragmentos

 incêndio ocorrido no arquivo municipal, em 1790, levou para o esquecimento importantes registros da história agrária no Rio de Janeiro, entre eles os apontamentos relacionados à Fazenda dos Afonsos, berço da história da aviação no Brasil. O que restou foram apenas fragmentos desta história espalhados nos acervos nacionais e coleções particulares. Reconstruir esta história é como montar um quebra cabeça com peças ausentes, que muitas vezes apresentam capítulos esquecidos na história da aviação brasileira, entre eles, a importância do Aeroclube do Brasil. Sua história tem muito a revelar sobre o ensino da aviação civil no Brasil e, por esta razão, o elegeu-se como objeto/sujeito de um estudo de caso longitudinal. É uma tentativa de compreensão detalhada da realidade, enfocada de forma complexa e contextualizada, por meio da fala de seus atores (LÜDKE; ANDRÉ 1986; RICHARDSON, 1999; MARCONI; LAKATOS, 2011).

A escolha do Aeroclube do Brasil como objeto de estudo deve-se ao fato deste ser reconhecido como berço da aviação civil brasileira e, embora, estivesse presente nas principais ações políticas da história brasileira, nunca lhe foi designado oficialmente um solo onde pudesse exercer suas atividades.

Braudel (2005) nos auxilia a pensar sobre a história problema, que parte de questionamentos do presente para conhecer o passado, afirmando que existem movimentos mais profundos abaixo dos eventos, de tempos mais longos, que podem ser observados pela reconstrução do historiador e mesmo por aqueles que vivem a história. Uma história que só pode ser conhecida/construída por meio de vestígios (documentos, depoimentos, fotografias).

Para Binder (2008), o objetivo do estudo de caso com enfoque longitudinal é explorar o contexto e o processo de mudança ao longo do tempo, possibilitando a conexão temporal entre fenômenos históricos e presentes, onde “presente e passado iluminam-se com luz recíproca” (BRAUDEL, 2005, p. 57), permitindo ao pesquisador uma visão abrangente dos fatos atuais. Seu uso possibilita o entendimento do processo evolutivo dos fenômenos históricos permeáveis no tempo, ausentes de grandes marcos ou fronteiras temporais rigidamente demarcadas. Braudel discorre sobre a dialética da duração, quando o mesmo objeto de pesquisa é abordado sob diferentes dimensões de tempos, “cujo sentido só se revela quando se abarcam amplos períodos do tempo” (BRAUDEL, 2005, p. 15).

Embora pontual e local, o estudo de caso aqui desenvolvido tangenciou mais de uma vez fatos históricos de envergadura universal disseminados no tempo, que permearam a história do Aeroclube e o desenvolvimento da aviação no país. Neste diálogo entre o passado e o presente, acredita-se ter sido possível atingir o núcleo do que se busca nesta pesquisa.

A Segunda Guerra Mundial e o desenvolvimento da aviação internacional

A Segunda Guerra Mundial apontou ao mundo, entre outros, a necessidade de se regulamentar o espaço aéreo internacional. Os conflitos bélicos aéreos deram novos contornos aos limites da guerra e impulsionaram a indústria bélica e aeronáutica, revelando a necessidade de se estabelecer acordos internacionais que garantissem a soberania do espaço aéreo de cada nação.

Com o objetivo de tornar o transporte aéreo de passageiros e cargas mais seguro, eficiente e regular, foi assinada no dia 7 de dezembro de 1944, a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, conhecida como *Convenção de Chicago*. Nascia, então, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI/ICAO) que determinaria padrões e recomendações para se alcançar um desenvolvimento seguro, eficiente e ordenado da aviação internacional.

A segurança operacional passou a ser o centro dos debates relacionados à operação aérea. Para este fim, a ICAO emitiu documentos, chamados *Anexos*, estabelecendo práticas e padrões sobre os diversos assuntos que compõem a aviação civil, a maior parte deles com o objetivo de estabelecer níveis mínimos de segurança (AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, 2015).

Até então, pilotar era essencialmente uma atividade motora, associada a uma habilidade psicomotora do que se chama *pé e mão*. O piloto precisava apenas realizar a leitura dos instrumentos analógicos no painel da aeronave e utilizar sua habilidade motora de decolagem, pouso e manobras.

Nos primeiros aviões de treinamento, o piloto voava com o rosto ao vento, como se fizesse parte da atmosfera que o envolve, podendo fazer voo de subida, bem como voo de descida, voos de curva pouco ou muito acentuada. Podia sentir os efeitos das mudanças de atitude em seu corpo e manter a sensação de equilíbrio com o labirinto de seu ouvido interno. (RIBEIRO, 2008, p. 150).

A história da atividade aérea no Brasil se confunde com a própria história da formação de pilotos e mostra que os primeiros aviadores eram, com pouquíssimas exceções, os próprios projetistas e construtores das aeronaves que pilotavam, arriscando suas vidas em cada voo que realizavam.

O vento era para nós um terror, pois o nosso campo media poucas centenas de metros de extensão. Esperávamos a calmaria da tarde para fazer nossas experiências. Antes de subirmos no aparelho construído por nós, verificávamos todas as peças, tão frágeis, amarradas com corda de piano; o aparelho balançava como um "manjar". A partida feita pelo lançamento da hélice, tornava-se extremamente perigosa. O mecânico lançador da hélice era um candidato a morte. Um verdadeiro rosário, como já dissemos. (SANTO, 1944, p. 26 apud SALES, 2012, p. 85).

O depoimento acima mostra a fragilidade dos aviões amarrados com corda de piano e moldados por tela de tecido que encobria a fuselagem das primeiras aeronaves. Daí o

nome da atividade que permanece até hoje: entelagem.

Em face do sucesso dos primeiros voos, outras pessoas começaram a se interessar por aprender a técnica de pilotagem. Surge, então, a necessidade de prover formação adequada a estes novos aviadores.

A formação e o treinamento de pilotos modificaram-se significativamente a partir da década de 50. Em primeiro lugar, em virtude do advento dos aviões a jato mais fáceis de pilotar do que os grandes aviões com motores a pistão que os precederam, inaugurando uma nova era na aviação, e em segundo lugar em razão da publicação do *Anexo A* da Convenção de Chicago (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION, 2015), quando foram implantados os primeiros balizamentos internacionais para a formação de recursos humanos na área de aviação.

O Brasil assinou a Convenção de Chicago em 29 de maio de 1945, na cidade de Washington, firmando sua adesão ao documento que estabelece as regras do direito aeronáutico internacional. Contudo, sua promulgação deu-se somente em 27 de agosto de 1946, com o Decreto nº 21.713, tornando-o um Estado signatário até os nossos dias.

A história não é, assim, apenas um evento no passado, mas está viva no presente e oferece indícios ao futuro. Contudo, não deve ser lida de forma cronológica e determinista, mas considerando as múltiplas dimensões, conectividades e pluralidades que o tempo como construção social nos oferece para a análise da realidade (RÉMOND, 2003; BRAUDEL, 2005; AGUIRRE ROJAS, 2013).

O surgimento da aviação no Brasil: a fundação do Aero Club Brasileiro

O Aeroclube do Brasil foi fundado em 14 de outubro de 1911 sob o nome *Aero Club Brasileiro* e é considerado o berço da aviação brasileira. Foi o primeiro a ser fundado no Brasil e o décimo sétimo no mundo. Sua história remonta ao início do século XX, quando as notícias vindas da Europa, especialmente da França, davam conta de que um brasileiro ganhara o prêmio *Deutsch-de-la-Meurthe*, ao contornar a Torre Eiffel com seu balão nº 6. Era Santos Dumont.

Ao longo de 1910, a França aperfeiçoava sua incipiente indústria aeronáutica, fabricando especialmente aeroplanos e oferecia cursos de pilotagem gratuitos a seus compradores. Nesta época, algumas escolas de aviação começaram a se destacar no cenário mundial como a *École d'Aviation Farman* (ao norte da França) e a de *Blériot* (ao sul da França) (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1988).

No Brasil, o surgimento do jornal vespertino *A Noite*, em 18 de julho de 1911, fundado por Irineu Marinho, dava novo estímulo à aviação no país, veiculando constantemente matérias que aumentavam as expectativas dos brasileiros pela criação da nova arma fundamentada nos seguintes pilares: o desenvolvimento da aeronáutica em outros países da

América do Norte e Latina; o sucesso do emprego bélico de aviões pelos italianos pela posse da Líbia; a crescente segurança dos voos revelada pela habilidade dos pilotos que realizavam acrobacias aéreas; o crescimento da indústria aeronáutica e a proliferação dos cursos de pilotagem, principalmente na França.

Na edição nº 14, de 2/8/1911, em sua reportagem de capa, o jornal *A Noite* noticiava orgulhoso as negociações que estava empreendendo para a vinda do piloto Edmond Plauchut para realização de uma exibição no Rio de Janeiro, resolvendo “promover a criação [sic] de um campo de aviação [...] que será de futuro uma escola de profícuos resultados para nosso Exército, actualmente desaparelhado em aviação [...] que será a base, talvez, para uma grande indústria entre nós [...]” (*A AVIAÇÃO...*, 1911, p. 1).

A edição nº 322, de 26/7/1912, apresenta um histórico da fundação do Aero Club criado por iniciativa do jornal *A Noite* e critica a falta de apoio do governo à aviação no Brasil: “A instituição do aeroplano no Brasil é urgente e necessária, e já que o governo não quer auxiliar o Aero-Club Brasileiro, auxilie o povo que pratica a acção meritória ditada pelo patriotismo” (*ATÉ EM TORNO...*, 1912, p. 1). A aviação era vista como símbolo de modernidade e vetor de desenvolvimento industrial do país.

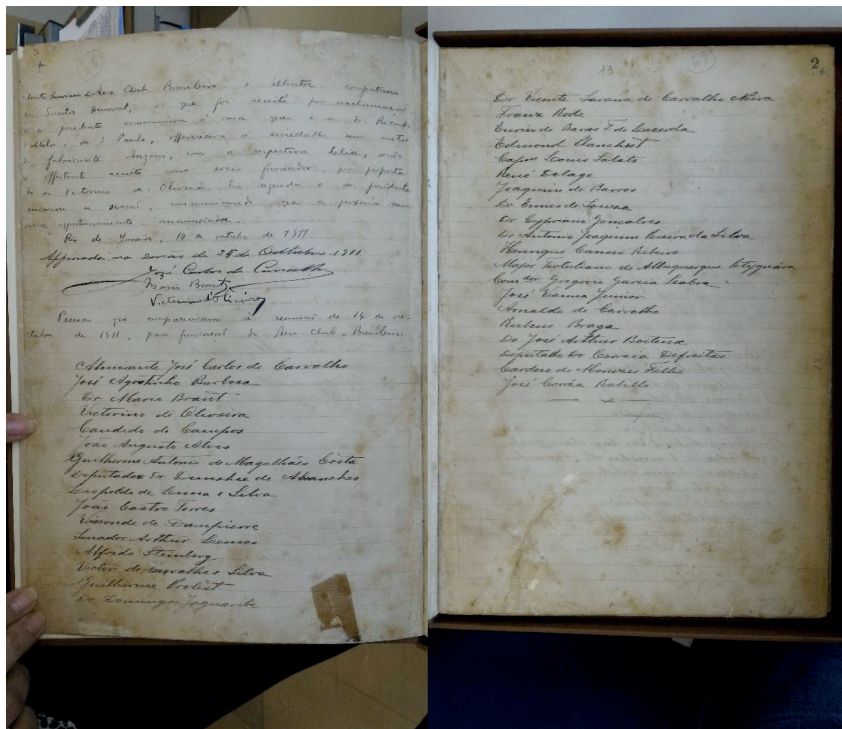
O movimento favorável à aviação brasileira também ganhou força no interior do Estado Maior, por intermédio dos fundadores da revista militar *Defesa Nacional*, cuja maioria era formada por ex-estagiários do Exército alemão entre os anos de 1906 e 1912, que denunciavam a defasagem militar e a deficiência tecnológica brasileira no contexto mundial evidenciadas, de forma pronunciada, após o início da Primeira Guerra Mundial (SALES, 2011).

Outro fato que marcou o surgimento da aviação no Brasil foi o primeiro *meeting* aéreo disputado no Rio de Janeiro, em 1912, com Roland Garros, para vender material e formação francesa aos brasileiros. O *meeting* foi fundamental para motivar e implicar políticos, militares e civis brasileiros amantes da aviação. Como nos lembra Blay (2014, p. 96) “o esporte aéreo, financiado por essas grandes empresas, tornou-se um laboratório para testar as invenções e Paris estava no centro de muitas negociações”. A busca por novos mercados aeronáuticos estava ligada a um processo de expansão econômica que envolvia, então, o Brasil, um país ainda carente de uma indústria de base, como a siderúrgica. As demonstrações aéreas de Garros no Rio convenceram o Aero Club Brasileiro a adquirir aparelhos franceses, lançando também as sementes de um processo de modernização do Exército, especialmente após a Primeira Guerra Mundial, com a Missão Militar Francesa no Brasil.

A criação do Aero Club Brasileiro foi igualmente estimulada por outros fatores como a falta de modernidade das forças armadas brasileiras, o desejo de uma nova geração de militares, o envio de estagiários brasileiros à Europa, o trabalho de formação da opinião pública pela imprensa carioca, especialmente pelo jornal *A Noite*, cujas dependências foram disponibilizadas por seu diretor Irineu Marinho para a fundação do Aero Club Brasileiro.

Na ata de fundação, constam os nomes de civis, militares, políticos, professores e empresários, entre eles o Visconde de Dompierre, de origem francesa. Porém, o mais notável é o fato de que sua primeira diretoria teve como presidente de honra o sócio fundador Alberto Santos Dumont que foi o principal intermediário entre o Brasil e a França, berço da aviação mundial.

Figura 1 - Ata da primeira reunião do Aero Club Brasileiro com a assinatura dos sócios fundadores



Fonte: Acervo do Aeroclub do Brasil.

Fortemente inspirado pelo *Aéro-Club de France* (fundado em 1898) que matriculou vários aviadores brasileiros, o Aero Club Brasileiro nasceu no atual aeródromo militar de Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, onde atualmente se localiza a Base Aérea dos Afonsos, e onde antigamente funcionava uma fazenda pertencente à família dos Afonsos. Sua história remonta à fazenda Nossa Senhora do Desterro, fundada no século XVII, pelo dono de engenho Luiz Paredes, um cristão novo, cuja filha Inês Paredes casou-se com

João Afonso de Oliveira, tornando o lugar conhecido como Engenho dos Afonsos, um vasto campo onde se criava gado e produzia-se açúcar. Anos mais tarde, com a perseguição aos judeus convertidos, a propriedade foi transferida para a Ordem da Candelária e da Santa Casa de Misericórdia que doou a fazenda para o Ministério da Justiça, onde passou a funcionar a Brigada Policial do Distrito Federal, detentora do terreno da invernada dos Afonsos. Em 12 de dezembro de 1912, o Ministério da Justiça autorizou a cessão do terreno de 725.000 m² a título precário ao Aero Club Brasileiro, surgindo ali oficialmente o Campo dos Afonsos¹ e a primeira escola brasileira de aviação (BRASIL, 1912).

A aviação chegou, assim, ao Brasil como um serviço de formação de pilotos, sem mão de obra especializada e sem produção técnico-científica, uma vez que o país carecia de uma indústria de base necessária ao desenvolvimento tecnológico em vários setores da economia, ainda essencialmente agrária. Até a fabricação de hélices era “um desafio à incipiente indústria aeronáutica brasileira, que se via obrigada a importá-las [...] na época em que as dificuldades de importação eram totais, por causa da guerra na Europa” (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1988, p. 500). Contudo, o maior obstáculo ao desenvolvimento da aviação nacional não residia nas dificuldades impostas pela guerra, mas na ausência de apoio governamental às iniciativas de construção de aeronaves em solo brasileiro, que marcou as décadas de 1910 e 1920.

Pela dificuldade em se conseguir aeronaves para instrução, peças de manutenção aeronáutica, e principalmente instrutores, pois à época havia poucos pilotos no Brasil, o sonho da escola de aviação foi adiado.

Ainda em 1912, o Tenente Ricardo João Kirk, primeiro piloto do Exército brasileiro e um dos sócios do Aero Club, foi à França onde obteve sua licença de pilotagem e tratou da filiação do Aero Club à *Fédération Aéronautique Internationale* (FAI).

Segundo a revista *Careta* (RAÍZES..., 1956), a escola começou a funcionar efetivamente em fevereiro de 1913 e contava com onze aviões e trinta e cinco alunos, entre eles, oficiais do Exército, da Marinha e civis. Notícias sobre aviação e a possibilidade de uma escola de voo a ser instalada no Rio de Janeiro começaram a circular nos jornais e revistas da época, tais como as revistas *Careta* e *O Cruzeiro* e o jornal *A Noite*, fontes de nossas consultas. O jornal *A Noite* era um dos mais populares da época, chegando à marca de 40 mil exemplares por dia, o que demonstrava o alcance de suas ideias, especialmente do debate aeronáutico, junto à população do Rio de Janeiro.

Figura 2 - Reportagem publicada no jornal *A Noite* sobre a ideia de destinação prática do aeródromo para a escola de aviação

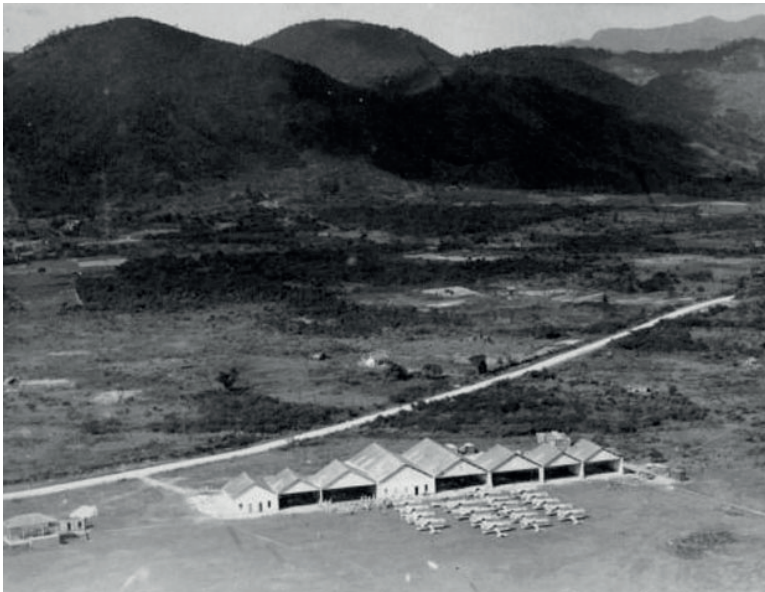


Fonte: OS SUCESSOS... (1911).

Os primeiros aviões adquiridos pelo Aero Club, com recursos arrecadados em subscrição pública, foram logo em seguida cedidos ao Exército para servirem, pela primeira vez no Brasil, como instrumento de observação aérea na *Guerra do Contestado* (1914), numa região que envolvia o norte do estado de Santa Catarina e o sul do Paraná. Tratava-se de um conflito terrestre envolvendo tropas do Exército contra um grupo de fanáticos religiosos, em cuja operação militar aérea morreu o Tenente Kirk, engenheiro do Exército e Diretor da Escola de Aviação do Aero Club. O Tenente Kirk é hoje o patrono da Aviação do Exército Brasileiro. Sem dúvida, esta primeira utilização do avião em operação militar impulsionou a necessidade de formação de pilotos militares no Brasil.

Enquanto isso, chegava ao Brasil um grupo de aviadores liderado pelo italiano Gian Felice Gino, cuja empresa Gino, Buccelli e Cia. ofereceu seus serviços para instalar a escola de aviação no Aero Club. Os sócios recusaram tal proposta, por considerar a aviação um bem nacional “não podendo, portanto, aceitar que se crie um monopólio em mãos de estrangeiros” (Livro de Ata do Aero Club Brasileiro, datada de 4/10/1912). A companhia italiana resolveu, então, oferecer seus préstimos ao Ministério da Guerra, que os aceitou. “No Campo dos Afonsos, foram construídos oito pequenos hangares geminados, sendo dois de 20 por 32 metros e seis de 16 por 15 metros; a área do campo de aviação foi ampliada e nivelada” (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 34).

Figura 3 - Campo dos Afonsos, em 1919 | Imagem: Reprodução FAB



Fonte: AEROCUBE... (2014).

Em 2 de fevereiro de 1914, é criada a Escola Brasileira de Aviação (EBA), localizada no Campo dos Afonsos. A primeira turma contou com 35 oficiais do Exército e 25 da Marinha. Vê-se que o curso de piloto da escola não foi aberto a civis, como era a proposta inicial do Aero Club. Além disso, não havia registro de um currículo que orientasse a instrução de voo. Contudo, a escola teve curta duração, tendo suas atividades encerradas em junho daquele ano, quando a empresa italiana resolveu suspender suas operações, trazendo grandes prejuízos ao desenvolvimento da aviação no Brasil. Com o encerramento das ati-

vidades da escola, suas instalações foram novamente transferidas ao Aero Club Brasileiro (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1988).

Com a falência da EBA em menos de cinco meses de funcionamento, deixando muitas dúvidas sobre os investimentos ali realizados pelo governo brasileiro, o repasse das instalações e dos velhos aviões para o Exército representou mais um atraso na modernização das Forças Armadas às vésperas da Primeira Guerra Mundial.

Também o Aero Club ressentia-se de mais investimentos governamentais e em ata datada de 1º de outubro de 1914, pronunciava-se sobre as dificuldades que enfrentava para fundar sua escola de aviação:

Foi uma verdadeira campanha, vencida à custa de ingentes esforços durante mais de seis meses. Por esse tempo, o Ministério da Guerra tratava de criar também uma escola de aviação militar, e o titular dessa pasta considerava uma concorrência nociva à escola do Governo a existência de outra escola civil, mantida pelo Aero-Club, e por isso exercia a sua formidável influência no Governo no sentido de não ser dada aquela quantia ao Clube. (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1988, p. 390).

Além disso, o Aero Club vivia outros problemas de ordem estrutural na longínqua Fazenda dos Afonsos, cujo campo não apresentava condições de acesso e conservação, inundado por mato e inundado durante as chuvas; também não havia energia elétrica, água e telefone. As serras que circundavam a região constituíam outro objeto de preocupação, pois ofereciam perigo aos pousos e decolagens.

Com a demorada recuperação dos aviões emprestados ao Exército, o Curso de Pilotagem do Aero Club somente pode ser reiniciado efetivamente em 1916, sob a direção do Tenente Bento Ribeiro Filho.

Figura 4 - Reportagem publicada no jornal A Noite sobre a inauguração da Escola Brasileira de Aviação do Aero Club Brasileiro



Fonte: INAUGURA-SE... (1916).

A primeira turma – composta de sete civis e dois militares – não chegou a formar-se realizando o cheque de voo, pois às vésperas dos exames os dois únicos componentes da banca examinadora Tenentes Bento Ribeiro e Virginius Delamare não puderam comparecer por terem sido mobilizados, em virtude da declaração de guerra do Brasil ao Império

Alemão em outubro de 1917, pelo afundamento do navio cargueiro brasileiro “Paraná”.

Em 1916, uma matéria publicada na *Aerophilo*, revista do Aero Club Brasileiro, já apontava a falta de incentivo do governo no desenvolvimento da aviação no Brasil:

[O] Governo do Brasil [...] já [...] deveria ter [se] inclinado a fazer algo em favor do Aero Club Brasileiro, para que em tempo de paz e durante a guerra imprevista, o nosso paiz pudesse contar com uma das maiores esquadrilhas do mundo para fiscalizar as suas costas e as nossas fronteiras, já sob o ponto de vista econômico, na paz, tanto em função militar na guerra. (AEROPHILO, 1916, s/p apud FERREIRA, 2012, p. 77).

A revista do Aero Club inspirava-se na revista de aviação francesa *L'Aérophile* que foi publicada entre os anos de 1893 e 1947 e chegou a ser a maior revista temática na área do mundo. Em 1898, o *Aéro-Club de France* fez dela sua publicação oficial. O mesmo modelo tentou ser adotado pelo Aero Club Brasileiro. Porém, suas finalidades eram bem diferentes. Enquanto a França, industrialmente mais avançada, tem um aeroclube ligado aos meios industriais a fim ganhar o mercado da aviação civil; no Brasil, o Aero Club Brasileiro encontra-se fortemente vinculado e dependente do apoio governamental. A revista francesa era cheia de demonstrações científicas relativas às invenções e ao registro de invenções. No Brasil, a revista *Aerophilo* voltava-se para críticas em relação à política de incentivo conduzida pelo governo.

Figura 5 - Capa da edição de 1898 da Revista *L'Aérophile*



Fonte: L'AÉROPHILE (2016, v. 6).

Em 1918 foi efetivada a filiação do Aero Club junto à FAI, cujo processo de filiação fora iniciado em 1912 pelo Tenente Kirk e interrompido durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918). A filiação à FAI tinha como objetivo expedir as licenças (brevês como eram

chamados) aos pilotos brasileiros. Como representante da FAI, o Aero Club passou a exercer basicamente a função oficial de examinar os pilotos formados no Brasil, concedendo-lhes as respectivas licenças. O brevê nº 1 foi concedido ao piloto Raul Vieira de Mello, Primeiro Tenente do Exército, em 21 de agosto de 1919. Neste ano, o Ministro da Guerra, Marechal Caetano de Faria, informava ao Presidente do Aero Club que o Exército iria precisar das instalações do Campo dos Afonsos para instalar sua própria Escola de Aviação Militar.

Figura 6 -Foto do primeiro brevê expedido pelo Aero Club Brasileiro

E. A. M. S. S. S.

Fédération Aéronautique Internationale
AERO CLUB BRASILEIRO

Brevet N.º 1

Nome do piloto *Raul Vieira de Mello 1.º Tenente*


Filiação _____

Domicílio *Aviação Militar, Aviação 1.ª de Guerra, Aviação Marechal Herms.*

Nacionalidade *Brasileira.*

Data e lugar do nascimento *18. julho. 1884 - Regemtskumskaya*

Profissão *Official do Exército.*



Nome do Comissario responsável *St. Bento Ribeiro Filho*

Nome dos outros Comissarios *Aviação 1.ª de Guerra e Cap. St. Reginius Beluscar*

Lugar e data da prova *Campo dos Afonsos. (Rio de Janeiro) aos vinte e um dias do mes de agosto de 1919.*

O Presidente do Aero Club Brasileiro

Le Americain de Aerod.

O Comissario responsavel _____ Assignatura do piloto

Raul Vieira de Mello

A prova teve lugar no Aerodromo do Exército Militar de Aviação, no Campo dos Afonsos, com um appareil Moisant motor de Brown, 80 H.P. a uma altitude alcançada foi de 240 metros, a distancia prescrita e regulamentar de 1.000 metros de altura, o qual foi bem conseguido.

Fonte: AEROCLUBE... (2014).

A Escola de Aviação Militar nasceu de uma parceria entre o Exército e a *Missão Militar Francesa de Aviação*, no ano de 1918, que mais tarde passou a se chamar *Missão Militar Francesa de Instrução*. A missão tinha por objetivo modernizar a instrução das tropas militares no Brasil, com a criação e estruturação das Escolas de Aviação no país.

Até então, os pilotos do Exército recebiam formação no exterior, com exceção de um pequeno grupo que conseguiu se habilitar na extinta Escola Brasileira de Aviação, que funcionou por apenas quatro meses, em 1914, e ainda um grupo formado pela Escola de Aviação Naval (SOUZA, 1944; LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975).

A Escola de Aviação Naval foi criada em 1916 pela Marinha com o objetivo de defesa do extenso litoral brasileiro e da esquadra militar. Com sede na Ilha das Enxadas, no interior da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, a instituição funcionou até 1924, quando foi transferida para a Ponta do Galeão. Os terrenos escolhidos já estavam sendo ocupados pelo Aero Club Brasileiro, desde 1918, quando deixou suas instalações no Campo dos Afonsos, e onde pretendia instalar a Escola Civil de Aviação (SOUZA, 1944). Mediante a necessidade do Ministério da Marinha em edificar ali sua escola de aviação, o Aero Club foi mais uma vez obrigado a ceder suas instalações. A Escola de Aviação Naval oferecia instrução em hidroaviões e formou oficiais da Marinha e do Exército, que até então não possuía sua escola de aviação (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975; INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1988).

Enquanto a Escola de Aviação Militar do Exército desenvolvia-se sob a direção técnica da missão francesa, a Escola de Aviação Naval progredia na instrução de voo sob a consultoria técnica norte-americana.

Em dezembro de 1924, outra missão francesa chega ao Brasil com o objetivo de estabelecer uma linha regular ligando o Rio de Janeiro a Buenos Aires, inaugurando a aviação comercial no país. Tratava-se da missão da companhia aérea *Latécoère* que, após um acordo entre os governos francês e brasileiro, instalou-se no Campo dos Afonsos com o objetivo de realizar o serviço aéreo postal. A travessia das aeronaves para o Brasil via oceano Atlântico era feita por destroieres da marinha francesa, uma vez que a tecnologia aeronáutica da época não permitia trajetos tão longos sem escala.

No ano seguinte, a companhia aérea recebeu a licença para operar em território brasileiro.

No Brasil a companhia aérea *Latécoère* recebeu a licença em 1925 e em 1927 começou a utilizar semanalmente a rota Recife-Pelotas, com escalas em Maceió, Salvador, Caravelas, Vitória, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Florianópolis e Porto Alegre. Neste mesmo ano, a empresa teve o nome trocado para *Aéropostale* e foi a primeira a construir os campos de pouso chamados aeroplaces no litoral brasileiro. (FAY, 2012, p. 100).

Em função da crise de 1929, a empresa agora chamada *Compagnie Générale Aéro-postale* perde o subsídio que recebia do governo francês e acaba por sofrer uma liquidação

judicial. Em 1933 o que restava da companhia foi absorvido pela recém-criada *Air France*.²

Contudo, em virtude da constante neblina no Campo dos Afonsos, prejudicial ao tráfego aéreo, surgiu a ideia de um campo auxiliar para as atividades da companhia. A área escolhida foi a do Aeroporto de Jacarepaguá. A *Air France* utilizou os terrenos cedidos pelo governo à Companhia Aeropostal Brasileira em forma de concessão até 1944, quando o Decreto-lei nº 6.870 desapropriou os terrenos de pouso explorados como aeroportos mediante concessão:

Art. 2º As organizações de terra, bem como o material que as equipa, existentes nos aeroportos referidos no art. 1º, de propriedade da "S.A. Air France" e da "Brasil Aérea Limitada", serão arrolados e requisitados pelo Ministro da Aeronáutica, de acordo com o estabelecido no Decreto-lei nº 4.812, de 8 de outubro de 1942, desde que forem considerados indispensáveis à defesa nacional. (BRASIL, 1944).

Uma curiosidade foi que entre os primeiros aviadores da companhia aérea francesa estava Antoine de Saint Exupéry, famoso escritor francês conhecido como o poeta da aviação por contemplar em seus contos as aventuras da arte de pilotar.

A autonomização e o controle da aviação pela esfera política

A década de 20 nasceu pontuada por diversos movimentos de contestação em relação à política de oligopólio praticada pelo governo federal, na qual se revezavam no comando do país representantes das classes dominantes dos estados de São Paulo e Minas Gerais. Esta política gerou revolta não somente entre os demais estados da federação, mas também dos militares, que viram a diminuição de sua influência no cenário político nacional. Por envolver jovens oficiais, a série de revoltas que buscava o restabelecimento da ética na condução da política brasileira recebeu o nome de Tenentismo (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1990).

A Revolução de 5 de julho de 1922, conhecida como *Os 18 do Forte de Copacabana* envolveu a participação de oficiais da Escola de Aviação Militar, incluindo o Tenente Eduardo Gomes (que viria a ser mais tarde o Ministro da Aeronáutica). Dois aviões da Aviação Naval lançaram bombas sobre o Forte de Copacabana que teriam caído na água e nas proximidades do Forte sem danos materiais. O episódio levou à prisão dos oficiais aviadores e à ocupação militar da escola. Os aviões no Campo dos Afonsos ficaram imobilizados e a instrução de voo foi suspensa, voltando a funcionar somente em setembro daquele ano (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975).

Em 1924, novo episódio de revolta envolvendo o Tenente Eduardo Gomes e o emprego da aviação em conflito armado tomou conta do cenário político da cidade de São Paulo. As missões aéreas voltavam-se para o reconhecimento das áreas e lançamento de panfletos. Contudo, após vários dias de revolta e com o objetivo de pôr fim ao movimento, o governo federal autorizou no dia 22 de julho o bombardeamento aéreo da cidade, com o

uso de aeronaves deslocadas da Escola de Aviação Militar do Rio de Janeiro.

Sem base para desenvolver o treinamento de voo no Rio de Janeiro, o Aero Club Brasileiro, agora sob a Presidência do Deputado Maurício de Lacerda, dedicou-se a promover, estimular e a colaborar na criação de escolas de aviação em todo o Brasil, credenciando delegados em vários Estados da federação.

Em 1931, quando já existiam várias escolas de pilotagem no Brasil e a aviação comercial já era uma realidade, foi criado, por meio do Decreto nº 19.902, de 22 de abril de 1931, assinado pelo então Presidente da República Getúlio Vargas, o Departamento de Aeronáutica Civil (DAC) subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, que passou a controlar e regulamentar as atividades aéreas civis no Brasil. Esvaziava-se, assim, a função normativa do Aero Club e reduzia-se a importância da atividade de representação da FAI, já que os brevês concedidos pelo DAC tornavam desnecessários os emitidos pela FAI, pelo menos para voar dentro do Brasil.

Uma forte crise financeira, à época, inviabilizou a manutenção do Aero Club Brasileiro, que entregou sua direção a uma Comissão composta pelos senhores Paulo Viana, Cesar Silveira Grilo e Antônio Guedes Muniz.

Em 16 de março de 1932, foi realizada uma Assembleia Geral Extraordinária, homologando os poderes para o Triunvirato. Nesta Assembleia foi aprovada a proposta de Paulo Viana que alterou o nome da entidade para *Aeroclube do Brasil* como hoje é conhecido (SOUZA, 1944).

Neste mesmo ano, o Brasil foi palco da Revolução Constitucionalista, organizada por lideranças do estado de São Paulo contra o governo de Getúlio Vargas que apoiou o movimento de 1930, tornando-se presidente. A Revolução de 1932 buscava restabelecer as elites paulistas no comando do país. As missões aéreas tanto do governo quanto dos rebeldes envolviam reconhecimento, propaganda, artilharia e bombardeio e apresentaram a aviação como terrível arma de destruição.

Vargas e Góes Monteiro, e ainda um Dutra fora da alta cúpula do Exército, perceberam o potencial estratégico da nova arma na repressão aos rebeldes paulistas. Foram, então, adquiridos 150 aviões comprados nos Estados Unidos, sendo essa a maior aquisição de equipamento bélico já feita por um governo brasileiro, excetuando a compra de couraçados ingleses em 1910. Abandonava-se, assim, a compra do material francês, imposto pela Missão Militar Francesa, já ultrapassado pela tecnologia americana. (GODOY; CALAZA, 2013, p. 49).

Em novembro de 1935, o Partido Comunista Brasileiro tentou tomar o poder no país por meio de um movimento armado, com levantes nas cidades de Natal e Recife e participação de oficiais rebeldes. Na noite do dia 26 de novembro, os comunistas tentaram invadir a Escola de Aviação Militar, no Rio de Janeiro, sob a guarda de tropas leais ao governo. O Campo dos Afonsos era um dos principais alvos do movimento, pois dispunha dos aviões

Corsário e Boeing, prontos para o ataque.

Com o prédio da Escola de Aviação cercado pelas tropas vindas da Vila Militar, teve início um intenso bombardeio. Em pouco tempo, o prédio da Escola foi completamente destruído e ocupado pelas tropas do Exército. Instalou-se estranho clima de desconfianças de que todos os aviadores seriam comunistas ou haviam permitido a sedição por negligência na segurança do quartel (MOURA, 1996, p. 76, apud GODOY; CALAZA, 2013, p. 50).

A revolta foi encerrada pela atuação das tropas legalistas comandadas pelo respeitável Tenente-Coronel Eduardo Gomes. Os militares do Rio que participaram da revolta no Campo dos Afonsos foram acusados de dupla traição: ao país e à instituição militar. Receberam também o rótulo de covardes, sob acusação de que teriam assassinado colegas fardados que estavam dormindo. O episódio ficou marcado na memória da aviação brasileira e está inscrito na ideologia anticomunista que desde então encontra-se na constituição da identidade política da aeronáutica do país.

Também no Rio de Janeiro, os terrenos localizados em Manguinhos foram escolhidos pela comissão para o preparo do novo campo de aviação do Aeroclub do Brasil. A ocupação do terreno se deu por consentimento tácito das autoridades federais e municipais da época. Contudo, não há registro de documento formalizando tal cessão. Para a construção do Aeroclub, o instituto Oswaldo Cruz permitiu que fosse desbastada uma pequena área em seus terrenos, como comprova a fotografia expressa na Figura 7.

Figura 7 - Foto das instalações do Aeroclub do Brasil, em Manguinhos



Fonte: AERoclUBE... (2009).

Em 1936 a Comissão deu por encerrada sua missão e os primeiros aviões começaram a pousar em Manguinhos. Renascia o Aeroclubes do Brasil. Foi graças à inauguração de Manguinhos com o prestígio da presença do então presidente Getúlio Vargas, que tomou impulso a *Semana da Asa*, criada em 1935 pela Comissão de Turismo Aéreo do Touring Club do Brasil.

Nesta época, já havia um forte movimento entre os pilotos militares pela criação de um ministério que unisse as aviações militar, naval e civil. Em artigo publicado em *O Jornal*, edição nº 3.026, de 7/10/1928, um dos maiores entusiastas da causa, o Major Lysias Rodrigues, em seu artigo intitulado *Uma premente necessidade: o Ministério do Ar*, afirmava que “a criação do Ministério do Ar [...] seria capaz de nos dar a colocação há muito perdida, de primeira potência aeronáutica da América do Sul” (RODRIGUES, 1928, p. 4).

O Aeroclubes do Brasil mais uma vez seria então palco das manifestações envolvendo o futuro da aviação. Na *Campanha pela criação do Ministério da Aeronáutica*, em abril de 1935, o Aeroclubes serviria “como centro de propaganda e reuniões para realização [sic] da campanha que ora [sic] se inicia” (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 55) e em 23 de outubro de 1941, 84 oficiais do recém-criado Ministério reuniram-se em sua sede para tratar da fundação do Clube de Aeronáutica (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 2005).

Com o início da Segunda Guerra Mundial em 1939 e a demonstração de força das operações aéreas na Europa, esta necessidade se ampliaria, levando Getúlio Vargas a criar o Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941, por meio do Decreto nº 2.961, reunindo as aviações militar, naval e civil do Ministério da Viação e Obras Públicas. Tratava-se de uma inovação que reuniu todas as aviações sob o comando de um único ministério e possibilitou o surgimento da Força Aérea Brasileira (FAB). Em setembro de 1969, o DAC teve seu nome modificado para Departamento de Aviação Civil (DAC), permanecendo ativo até março de 2006, quando suas atribuições foram absorvidas pela recém-criada Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Com o surgimento do Ministério da Aeronáutica, em 1941, as Escolas de Aviação Militar e Naval foram extintas. No mesmo ano, foi criada a Escola de Aeronáutica, com sede no Campo dos Afonsos, centralizando toda a formação de oficiais aviadores da FAB. Em 1960, começa a transferência da Escola de Aeronáutica para Pirassununga, no interior de São Paulo. Em 10 de julho de 1969, a Escola de Aeronáutica passa a ser denominada Academia da Força Aérea (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975).

A Campanha Nacional de Aviação e a construção de uma cultura aeronáutica no Brasil

Data ainda da *Semana da Asa*, o surgimento e consolidação da ideia do então Ministro da Aeronáutica Joaquim Pedro Salgado Filho de criar a *Campanha Nacional de Aviação*

ou CNA, em 1941, contando com o apoio fundamental do jornalista Assis Chateaubriand, proprietário da cadeia de jornais *Diários Associados* e do próprio presidente Getúlio Vargas, cuja reconhecida inclinação pelas causas aeronáuticas levou-o a receber o título da imprensa norte-americana de *Amigo da Aviação*, em 1940. Getúlio também se notabilizou por ter sido um dos presidentes que mais utilizou o avião como meio de transporte em seu governo (SOUZA, 1944).

Também conhecida como *Campanha para Dar Asas a Juventude Brasileira* ou *Dêem Asas ao Brasil*, a CNA contribuiu de forma determinante para que o número de aeroclubes passasse de menos de quarenta, na década de 30 para cerca de quatrocentas destas instituições espalhadas por todo o país. Deve-se destacar, no entanto, que este estímulo para a consolidação de uma *mentalidade aeronáutica* junto à juventude brasileira tinha uma preocupação real com a guerra e, portanto, era preciso criar um exército aeronáutico de reserva, convocando os jovens da sociedade a se engajarem em campanhas em prol da aviação e que pudessem se incorporar à aviação militar, se necessário. A fim de facilitar a formação desta reserva aeronáutica, o governo responsabilizou-se pelo pagamento de horas de voo nos aeroclubes e escolas de voo.

Neste sentido, a cultura aeronáutica da época, mais do que insuflar o ufanismo nacional, criou a figura de Santos Dumont como herói, assumindo fortes contornos militares, a fim de compor uma identidade militar ainda em construção no país. Daí os visíveis investimentos numa cultura aeronáutica patrocinada pelo governo Getúlio Vargas em torno da figura de Santos Dumont.

Foi assim, por exemplo, com a criação do Dia do Aviador e da "Semana da Asa", comemorados ao longo de uma semana do mês de outubro, para lembrar o primeiro voo de Santos Dumont, ocorrido no dia 23 de outubro de 1906. Tais datas foram criadas pela Comissão de Turismo Aéreo do *Touring Club* do Brasil, em 1935, e oficializadas pelo governo federal em lei apenas no ano seguinte. (FRAGA, 2014, p. 1).

Ressalta-se que a figura de Santos Dumont, apesar de inventor, tem sua imagem associada à área militar, ao ser escolhido pela recém-criada Força Aérea Brasileira como seu símbolo maior. Também está associada à aviação civil, em que "dois eventos ocorridos, respectivamente, em 1942 e 1944, procuraram coroar definitivamente Santos Dumont como herói nacional: a construção de sua estátua na cidade do Rio de Janeiro e a aparição pública de seu coração, que foi doado ao Ministério da Aeronáutica" (FRAGA, 2014, p. 10). Estes eventos buscam sensibilizar a população, especialmente a juventude brasileira, para a imagem de um projeto político promissor empreendido pelo Estado Novo.

É importante ressaltar também que a política do Governo Vargas esteve intensamente voltada para o projeto de integração nacional promovida pela aviação comercial. "Nessa época, foram criados subsídios por quilômetro voado e concedidas isenções de impostos para a aquisição de material aeronáutico pelas empresas aéreas" (FAY, 2002, p. 130). Além disso, a evolução tecnológica da indústria aeronáutica tornava a aviação um setor estratégico para

a defesa nacional e o processo de industrialização do país, especialmente pela ausência de infraestrutura de transporte, comunicação e energia à época.

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

A Alemanha tornou-se o maior comprador de algodão do Brasil e seu principal fornecedor de armas. O governo de Getúlio Vargas, sob o escudo da posição de neutralidade brasileira, conduzia uma política pendular de negociações tanto com a Alemanha nazista como com a potência norte-americana, buscando obter a melhor parceria político-econômica para o Brasil.

A preocupação com o fortalecimento dos laços com a América Latina levou o governo do presidente Roosevelt a lançar uma política de *boa vizinhança*, oferecendo assistência cultural e econômica em vez de uma política de intervenção direta nos assuntos latino-americanos, como vinha sendo praticada. Este alinhamento com a política norte-americana de aproximação com as nações latino-americanas e as vantagens oferecidas para a industrialização nacional, levou o Brasil a definir seu apoio aos Estados Unidos e sua adesão à guerra.

No período anterior à guerra, três companhias aéreas ligavam o Brasil à Europa: 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.

A política externa norte-americana procurou eliminar a operação das linhas aéreas internacionais vinculadas aos países do Eixo e, conseqüentemente, abolir a influência alemã sobre as empresas nacionais na América do Sul. O plano americano para defesa do hemisfério sul incluía 55 aeródromos e para levá-lo a efeito o governo estadunidense negociou um contrato com a *Pan American Airways*, que ficaria responsável pela construção destas bases aéreas (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991).

No Brasil, a construção dos aeródromos foi transferida para a Panair do Brasil S/A, uma empresa nacional, subsidiária da Pan American que, em troca, ganharia os direitos de operação durante vinte anos. A fim de não levantar suspeitas junto ao governo alemão de que estaria se isentando da neutralidade, Vargas aceitou o acordo, mas só editou o decreto de autorização seis meses mais tarde, quando assinou em 25 de julho de 1941 o Decreto-Lei nº 3.462. O contrato com a Panair conferia ao empreendimento um cunho marcadamente civil, que o momento exigia.

O afundamento de navios mercantes na costa brasileira e ações conjuntas com a força aérea norte-americana, que já se utilizava de bases no nordeste brasileiro, levaram o Brasil a sair de uma questionável situação de neutralidade na guerra, em 1941, para uma ação aérea beligerante em 31 de agosto de 1942, com a assinatura do Decreto-Lei nº 10.358, quando foi declarado o Estado de Guerra entre o Brasil, a Alemanha e a Itália, então países do Eixo (DOMINGUES, 2014).

A construção da base aérea de Parnamirim, em Natal, em 1942, foi considerada a mais estratégica para a defesa do continente americano diante da ofensiva militar dos países do Eixo. O aparelhamento do local incluía a mais moderna tecnologia de guerra, ficando a base aérea de Natal a oeste e a de *Parnamirim Field*, como era conhecida a maior base norte-americana fora dos Estados Unidos, a leste. Registros apontam que esta chegou a ser a base aérea mais movimentada do planeta, funcionando 24 horas por dia, com pousos e decolagens em curtos intervalos de tempo (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975).

A parceria com os Estados Unidos, que via o território brasileiro como um ponto geográfico estratégico para estabelecer suas bases durante a guerra, também gerou frutos ao Brasil. Em 1943, organizou-se na Base Aérea de Natal uma unidade de treinamento, intitulada USBATU (*United States – Brazil Air Training Unit*) cujo objetivo era oferecer instrução aérea e terrestre aos oficiais da FAB. Havia ainda um projeto da *Civil Aeronautics Administration* (CAA), responsável pelo Programa de Formação de Piloto Civil nos Estados Unidos, que visava ao uso dos aeroclubes brasileiros para ministrar instrução aos pilotos utilizando exclusivamente aeronaves estadunidenses (OLIVEIRA, 2015).

Ao final da guerra, o comando das bases norte-americanas foi transferido para a autoridade aérea brasileira.³ Além disso, o Brasil incorporou uma rede de aeroportos modernos construídos pela Panair do Brasil S/A para utilização como base aérea militar norte-americana durante a guerra; implantou a tão sonhada indústria siderúrgica; treinou seu contingente militar em situação real de guerra por meio do contato com materiais e equipamentos de última geração e recebeu financiamento para aquisição de armas, veículos e munições de origem norte-americana (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991).

Desconfiado de que o Brasil pudesse estar ampliando suas reservas militares para tornar-se uma potência regional na América Latina, o governo dos Estados Unidos dificultava ou atrasava a entrega dos materiais e equipamentos bélicos para treinamento dos pilotos, obrigando o governo brasileiro a utilizar os recursos do fundo de financiamento/empréstimo para a compra destes insumos, gerando dívidas que tornariam o Brasil refém da política norte-americana (OLIVEIRA, 2015; TEIXEIRA, 2015).

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

Além disso, o contato com a cultura e a ideologia liberal-democrata norte-americana levou ao surgimento de um sentimento antigetulista entre aos militares da FAB, que passaram a rejeitar o regime político vigente no país durante o Governo de Getúlio Vargas.

Figura 8 - Instrutor norte-americano ensinando a mecânica de motores de um PV-1 Ventura, durante um curso do USBATU (*United States Brazil Training Unit*) – Natal (1943)



Fonte: Medeiros (2014).

Enquanto isso, no Rio de Janeiro, a CNA visava à doação de aviões, dinheiro e materiais que servissem para a compra ou construção de aviões, ampliação de hangares ou construção de campos de pouso para fomentar a criação dos chamados aeroclubes, consolidando a aviação civil no país. Segundo Ferreira (2012, p. 78), “aquele projeto era bastante audacioso, pois tencionava angariar recursos privados para fomentar a aviação nacional, doando aviões de pequeno e médio porte para aeroclubes espalhados pelo Brasil afora”.

Contudo, a CNA não agradou a todos. O agora Coronel Aviador Lysias Rodrigues, diretor da *Revista Aviação*, mostrou-se inconformado com a destinação dos recursos arrecadados com a CNA e assim se manifestou:

É preciso, é urgente, é imprescindível que se tire da Campanha Nacional de Aviação o quantum necessário à aquisição de aviões de guerra para os nossos pilotos militares, pois só depois de termos os

elementos de guerra necessários aos imprevistos menores da hora presente, é que devemos continuar fornecendo aviões primários de instrução aos Aero Clubes Civis. (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 315).

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

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

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

Em junho de 1941, Brasil e Estados Unidos assinaram um acordo de cooperação baseado no *Lend and Lease Act*, que regulava os programas de empréstimos e arrendamentos subsidiados, por meio dos quais os Estados Unidos forneciam ajuda militar aos países aliados. Foram trazidos mais de quatrocentos aviões de treinamento e quase todos os oficiais da Aeronáutica na época fizeram um curso de estado-maior nos Estados Unidos. A contrapartida brasileira foi a permissão para a instalação de várias bases militares norte-americanas em território nacional: Amapá, Belém, São Luís do Maranhão, Fortaleza, Recife e Natal, a maior e mais importante delas, que chegou a contar com 60 mil homens. (FORJAZ, 2005, p. 286-287).

O fim da Segunda Guerra Mundial determinou também o fim da motivação militar para a implantação da indústria aeronáutica no Brasil e a falta de novas encomendas pelo governo levou ao encerramento da embrionária indústria aeronáutica com o fechamento da CNNA em 30 de novembro de 1948, que em 12 anos de existência produziu 234 aeronaves.

Para Forjaz (2005), todas essas experiências da indústria aeronáutica nacional pré-

-EMBRAER ao lado das limitações do mercado consumidor brasileiro, baixo poder de investimento dos empresários, grande dependência da demanda e do financiamento governamental, o restrito desenvolvimento da pesquisa tecnológica até a década de 50, a competição com a indústria aeronáutica estrangeira e a inexistência de uma infraestrutura aeroportuária consolidada, contribuíram para o tardio desenvolvimento da indústria e da formação aeronáutica no Brasil.

Na esfera comercial, a aviação brasileira foi marcada por períodos de crescimento e declínio e por crises sucessivas, decorrentes em grande parte das inovações introduzidas na indústria aeronáutica internacional, uma vez que o Brasil, sem indústria aeronáutica própria, dependia das importações e do apoio financeiro do governo que financiava o reequipamento das empresas do setor. “Em geral, a solução adotada pelo Governo, através do Departamento de Aviação Civil (DAC), cada vez que a crise se acentuava era suprimir uma empresa, diminuir a concorrência e concentrar o setor” (FAY, 2002, p. 132).

A situação de dependência em relação à frota norte-americana durou até 1969, quando o país adotou uma política de fundar sua própria indústria – a EMBRAER, criando uma cultura da aviação nacional no país (FAY, 2001).

É interessante observar que, embora tivesse sido impulsionada por recursos privados, a CNA não era totalmente controlada por particulares. O Estado controlava todas as atividades dos aeroclubes por intermédio de sua *base mãe*: o Aeroclube do Brasil. Seu papel era controlar a entrega de aviões, repassar verbas e insumos e formar pilotos para compor os quadros de instrutores dos demais aeroclubes. Além disso, a fim de obter crédito junto ao governo, todos os aeroclubes deveriam filiar-se ao Aeroclube do Brasil, que por sua vez era filiado à FAI, responsável por homologar as licenças e serviços concedidos pelo Aeroclube (BRASIL, 1939).

A importância do Aeroclube do Brasil para o Estado à época pode ser vista por meio do Decreto nº 10.314, de 22 de agosto de 1942, divulgado no Boletim do Ministério da Aeronáutica, segundo o qual: “Art. 1º: fica estabelecido que o exercício, em comissão do cargo de Presidente do Aeroclube do Brasil por oficial da Força Aérea Brasileira [FAB], é do interesse da Aeronáutica” (FERREIRA, 2012, p. 78-79).

Historicamente o aeroclube tem sido a instituição responsável por formar uma cultura aeronáutica no país, fornecendo cursos, treinando pilotos, formando mecânicos e instrutores de voo, bem como oferecendo espaço para eventos na área da aviação. Deve-se lembrar que a formação de pilotos na década de 40 também tinha como objetivo o monitoramento de sobrevoos de aviões inimigos no território brasileiro, pois se vivia a Segunda Guerra Mundial.

Paralelamente às atividades de formação dos instrutores, o Aeroclube mantinha sua missão de fomento à aviação com a manutenção da Escola de Piloto de Recreio e Desporto (hoje piloto privado) e atividades aerodesportivas. Em Manguinhos foi realizado o

primeiro Campeonato Brasileiro de Acrobacia Aérea. Ainda na década de 40 foram criados os Departamentos de Paraquedismo e de Aeromodelismo.

Contudo, ao final da década de 50, surgiram problemas de ordem administrativa e o aeródromo de Manguinhos foi interdito sob a alegação de interferência com o tráfego aéreo do Aeroporto Internacional do Galeão e do Aeroporto Santos Dumont. O Aeroporto de Manguinhos foi interdito em 1961 e somente algumas empresas de manutenção de aeronaves continuaram funcionando nos hangares do Aero clube, até por volta de 1972, quando o Aeroporto de Manguinhos encerrou definitivamente suas atividades. No local existe hoje a Vila do João e um depósito de containers. Os hangares e a torre de controle foram demolidos e o aeroporto é apenas uma vaga lembrança registrada em poucas fotos da época.

Figura 9 -Foto das instalações do Aero clube do Brasil em Manguinhos



Fonte: Liasch (2009).

Impossibilitado de utilizar as instalações de Manguinhos, durante dez anos o Aero-

clube funcionou numa pequena sala cedida por um dos sócios, em Jacarepaguá, onde no final da década de 20 existiu o *Campo de Latécoère*. Também em 1961, por causa de sérios problemas administrativos, o Aeroclubes sofreu uma intervenção oficial pela Comissão de Administração e Sindicâncias do Patrimônio do Aeroclubes do Brasil (CASPBRA), cujo relatório final chegou à conclusão de que o Aeroclubes deveria ser dissolvido, ficando suas atividades suspensas até 1966.

Sem receita financeira suficiente, o Aeroclubes do Brasil teve sua filiação à *Fédération Aéronautique Internationale* suspensa, sendo sua aprovação junto à FAI restabelecida somente em 1978.

O governo militar e a diminuição de incentivos à aviação no Brasil

No cenário nacional, o Brasil vivia sob o regime de exceção ocasionado pela ditadura militar (1964-1985) e há poucos registros sobre a história do Aeroclubes do Brasil na época. Durante este período todo o setor aeronáutico civil encontrava-se sob o rígido controle governamental. O silêncio das fontes parece revelar que as atividades do Aeroclubes se limitaram à instrução, ainda que gozasse de boa reputação junto ao governo, conforme acenavam os decretos-lei abaixo mencionados e um trecho da ata da diretoria datada de 24/06/1968, que propunha “[...] o título de sócio honorário do Aeroclubes ao Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica, Marechal do Ar Márcio Mello de Souza, tendo em vista que a ressurreição do Aeroclubes deve-se quase que exclusivamente a atuação do Sr. Ministro” (Livro de Ata da Diretoria do Aeroclubes do Brasil, 1968, p. 17). O fato referia-se ao posicionamento do Ministro contra a conclusão do relatório CASPBRA, em 1961.

Mesmo a aviação sendo vista como um elemento estratégico pelos militares, durante a ditadura militar a subvenção do governo aos aeroclubes foi restringida e muitos deles foram obrigados a encerrar suas atividades. “De repente, tudo entrou num compasso de espera: os hangares foram se fechando, os aviões escasseando, as verbas diminuindo. [...] Poucos aeroclubes recebem minguado auxílio para ajudar no pagamento de mecânicos e instrutores” (AEROCLUBES..., 1971, p. 80). A formação de pilotos civis parecia não interessar aos governos militares que ensejavam críticas e reduziam anualmente as verbas destinadas aos cursos de aerodesporto, como eram conhecidos os cursos de formação de piloto privado no Brasil.

Em 1967, em meio à busca de novo campo de aviação, evitou-se que o Aeroclubes do Brasil fosse transformado em *Aeroclubes da Guanabara* por força do Decreto-Lei nº 205, de 27 de fevereiro de 1967, segundo o qual: “Art. 5º - Os aeroclubes terão o nome das respectivas cidades em que estiverem localizadas as suas sedes” (BRASIL, 1967).

Cujo texto, mais tarde sofreu alterações mediante a aprovação no Congresso Nacional da Lei nº 5.404, de março de 1968, que criou os parágrafos 1º e 2º para reconhecer o pioneirismo histórico do Aeroclubes do Brasil:

§ 1º Executam-se dessa determinação o Aeroclubes do Brasil, os aeroclubes das capitais de Estados, que terão o nome destes, bem como os que forem organizados com o objetivo de servir a grupos de cidades ou municípios ou com denominação notória que caracterize a região servida. (Renumerado com nova redação pela Lei nº 5404, de 1968)

§ 2º O Aeroclubes do Brasil, fundado em 14 de outubro de 1911 e primeira entidade da aviação brasileira com existência legal, por seu primeirismo e pela implantação da mentalidade aeronáutica a que deu curso, é considerado integrante das tradições nacionais na área aeronáutica. (Incluído pela Lei nº 5404, de 1968) (BRASIL, 1967).

Deve-se esclarecer que esta mudança na lei foi fruto do bom relacionamento que o Aeroclubes mantinha com o então Ministro da Aeronáutica Márcio de Souza e Mello, mas que, conforme registro em diversas atas do Aeroclubes, não prescindiu de um esforço de seus diretores e do secretário do Aeroclubes que se reuniram inúmeras vezes no gabinete do Ministro e chegaram a encaminhar uma carta ao Presidente da República para solicitar tal alteração.

O reconhecimento do pioneirismo histórico do Aeroclubes do Brasil, no entanto, não garantiu a ele a propriedade de uma área de treinamento para a instalação de sua sede de forma definitiva e foi somente em 1972 que o Aeroclubes retomou suas atividades de instrução de voo no Aeroporto de Jacarepaguá, onde funciona atualmente.

Considerações finais

Mediante um estudo de caso longitudinal, este artigo procurou analisar a trajetória e a atuação do Aeroclubes do Brasil no cenário político brasileiro do século XX. Sua história reflete as mudanças ocorridas no mundo pós-guerra em que a aviação teve um extraordinário desenvolvimento e um papel estratégico na defesa nacional e no progresso da indústria nacional.

Retomando o pensamento de Braudel (2005), procurou-se olhar a história de forma crítica, buscando seus movimentos mais profundos, tomando o tempo como uma multiplicidade complexa e não-linear, pontuado por histórias periféricas que ao mesmo tempo orbitam e tocam o objeto central, com ele constituindo uma totalidade complexa e conectando-se à história global. Procurou-se também reconstruir a narrativa do ponto de vista dos *vencidos*, daqueles que ficaram à margem da história, a aviação civil, que sempre viu coroada por grandes feitos a história da aviação militar no Brasil.

A história do Aeroclubes do Brasil confunde-se com a própria história da aviação brasileira, que bebeu nas principais fontes de conhecimento aeronáutico disponível, seja por intermédio da *Missão Militar Francesa de Aviação*, no ano de 1918, quando a França representava a tradição e a modernidade na técnica de pilotagem, seja com a parceria norte-americana, por meio da unidade de treinamento *USBATU* instalada na Base Aérea de Natal, em 1943.

Marco da formação de pilotos no Brasil, o Aeroclubes passou por diversas fases, marcadas por rupturas e descontinuidades, desde sua criação. Embora, seja considerado o berço da aviação nacional esteve sempre subordinado às decisões governamentais e à obrigação de ceder suas instalações para a consolidação de uma escola brasileira de aviação. Primeiro, em 1913, quando o Ministério da Guerra implantou, juntamente com a empresa Gino, Buccelli e Cia., a primeira turma de formação de pilotos militares no Brasil; em 1919, para a instalação da Escola de Aviação Militar e em 1924 para a criação da Escola de Aviação Naval.

Contudo, vale destacar que o papel do Aeroclubes do Brasil não é único na construção da aeronáutica nacional, nem em seu processo de autonomização, uma vez que cada componente social reivindicava sua própria aviação (esportiva, militar, industrial). Tanto a aeronáutica militar quanto a naval participaram igualmente do processo de construção de uma aeronáutica brasileira.

Filiado à FAI, em 1918, o Aeroclubes Brasileiro exerceu durante muitos anos a função governamental de examinar os pilotos formados no Brasil, concedendo-lhes as respectivas licenças. Seu pioneirismo rendeu-lhe o reconhecimento histórico e garantiu a ele, em 1968, o nome que atualmente carrega: Aeroclubes do Brasil.

Os acontecimentos políticos pontuaram de forma determinante a trajetória do Aeroclubes e da aviação no Brasil, sendo "fundadores das mentalidades [e modificando] irremediavelmente o curso das coisas" (RÉMOND, 2003, p. 449).

A década de 40, com o surgimento da CNA, revelou-se a era de ouro para os aeroclubes e o fomento à aviação civil brasileira. Com visível apoio do governo de Getúlio Vargas durante o Estado Novo (1937-1945), que editou vários decretos-leis⁴ destinados à concessão de subvenções a aeroclubes, clubes de planadores e escolas civis de aviação, vários aeroclubes foram criados e a formação de pilotos superou as expectativas. Neste período, o Aeroclubes do Brasil foi de importância singular para o desenvolvimento da aviação nacional e para a disseminação de uma mentalidade aeronáutica que buscava junto à sociedade civil a manutenção dos aeroclubes e a valorização da aviação em benefício do país, inclusive recrutando jovens para compor uma reserva militar, em caso de guerra.

Entretanto, após o fim da CNA, os aeroclubes entraram em decadência. Em pouco tempo muitas instituições fecharam suas portas e não mais conseguiram se restabelecer. O Aeroclubes do Brasil foi obrigado a mudar de endereço por três vezes passando pelo Campos dos Afonsos, pela Ponta do Galeão, pelo Aeroporto de Manguinhos até chegar ao Aeroporto de Jacarepaguá, onde funciona atualmente. Sofreu duas intervenções em sua história e hoje sobrevive em situação incerta aguardando o desfecho de uma ação judicial movida pela INFRAERO, em 2008, que reivindica o terreno onde se encontra localizado em Jacarepaguá.

A história do Aeroclubes do Brasil reflete a história dos aeroclubes do Brasil que chama-

dos a formar os pilotos brasileiros em tempos de guerra, sofrem com as oscilações e o des-caso de uma política governamental de incentivo à aviação civil no país em tempos de paz.

Com efeito, a aviação brasileira deve muito do seu legado ao pioneirismo dos idealizadores e pilotos do Aeroclubes do Brasil, cuja história não pode ser apagada da mentalidade aeronáutica e nem do solo brasileiro. A ausência de investigações sobre a atuação do Aeroclubes do Brasil na história da aviação revela que este ainda é um tema pouco explorado na historiografia brasileira, especialmente no que concerne ao seu tangenciamento com o viés político-econômico de uma época e as possíveis causas que levaram à constante desterritorialização geográfica e reterritorialização histórica, de uma instituição que é considerada o berço da aviação nacional e patrimônio da aviação brasileira.

Referências

Fontes primárias

A AVIAÇÃO no Rio – O campo de aviação: a iniciativa d’ “A Noite”. *A NOITE*, Rio de Janeiro, 2 ago. 1911, Anno I, n. 14, p. 1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/348970_01/52>. Acesso em: 1º set. 2016.

AEROCLUBE brasileiro, berço da aviação nacional. *HANGAR 33*, 8 out. 2014. Disponível em: <<http://blog.hangar33.com.br/aeroclubes-brasileiro-berco-da-aviacao-nacional/>>. Acesso em: 1 set. 2016.

AEROCLUBE do Brasil: a mais antiga escola de aviação do país. *Cultura Aeronáutica*, 8 dez. 2009. Disponível em: <<http://culturaaeronautica.blogspot.com.br/2009/12/aeroclubes-do-brasil-mais-antiga-escola.html>>. Acesso em: 30 jun. 2016.

AEROCLUBES: a máquina do tempo. *O Cruzeiro*, Rio de Janeiro, Ed. 9, p. 80-81, 3 mar. 1971. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=003581&PagFis=179123&Pesq=aeroclubes%20do%20brasil>>. Acesso em: 23 jun. 2016.

A ESCOLA Brasileira vae “brevetar” a sua primeira turma de aviadores. *A NOITE*, Rio de Janeiro, 17 abr. 1914, Anno IV, n. 840, p.1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/348970_01/4145>. Acesso em: 1º set. 2016.

ATÉ EM TORNO da aviação se faz politicagem! *A NOITE*, Rio de Janeiro, 26 jul. 1912, Anno II, n. 322, p. 1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/348970_01/1428>. Acesso em: 1 set. 2016.

BRASIL. Decreto-Lei nº 1.683, de 14 de outubro de 1939. Dispõe sobre a organização de aero-clubes. *Diário Oficial da União*. Rio de Janeiro, 17 out. 1939. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-1683-14-outubro-1939-411510-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 10 jul. 2016.

BRASIL. Decreto-Lei nº 205, de 27 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre a organização, funcionamento e extinção de aeroclubes, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*. Brasília, 27 fev. 1967. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del0205.htm>. Acesso em: 06 jul. 2015.

BRASIL. Decreto-lei nº 6.870, de 14 de setembro de 1944. Desapropria os terrenos de pouso explorados como aeroportos em virtude da concessão outorgada pelo Decreto-Lei nº 272, de 12 de fevereiro de 1938, as benfeitorias e instalações neles existentes e dá outras providências. *Diário Oficial da União*. Rio de Janeiro, 16 set. 1944. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-6870-14-setembro-1944-386485-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 01 set. 2016.

BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Diretoria de Justiça. *Protocolo de entrada*. Rio de Janeiro, DF, 13 dez. 1912. p. 191.

INAUGURA-SE a escola de aviação do Ae. C. B. A *NOITE*, Rio de Janeiro, 28 maio 1916, Anno VI, n. 1.593, p. 1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/348970_01/8613>. Acesso em: 1 set. 2016.

L'AÉROPHILE v. 6. *Smithsonian Libraries*. Disponível em: <<http://library.si.edu/digital-library/book/larophile06besa>>. Acesso em: 5 set. 2016.

LIASCH, Jonas. Manguinhos: um aeroporto esquecido no Rio. *Cultura Aeronáutica*, 25 jul. 2009. Disponível em: <<http://culturaaeronautica.blogspot.com.br/2009/07/manguinhos-um-aeroporto-esquecido-no.html>>. Acesso em: 30 ago. 2015.

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

Os sucessos da aviação. *A NOITE*, Rio de Janeiro, 19 ago. 1911, Anno I, n. 29, p. 1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/348970_01/116>. Acesso em: 1 set. 2016.

Raízes da Aviação Militar Brasileira. *CARETA*, Rio de Janeiro, 20 out. de 1956, Ano XLIX, n. 2.521, p. 20. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/083712/104639>>. Acesso em: 19 out. 2015.

RODRIGUES, Lysias A. Uma premente necessidade: o Ministério do Ar. *O Jornal*, Rio de Janeiro, 7 out. 1928, Ed. 3026, p. 4. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 1 set. 2016.

Fontes secundárias

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC. *A Segurança de Voo no Sistema de Aviação Civil*. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/segVoo/historico.asp>>. Acesso em: 7 jan. 2015.

AGUIRRE ROJAS, Carlos Antonio. *Fernand Braudel e as ciências humanas*. Londrina: Eduel, 2013.

BINDER, Marcelo Pereira. Análise da formação dos recursos organizacionais – um Estudo de Caso. In: SEMEAD EMPREENDEDORISMO EM ORGANIZAÇÕES, XI., 2008, São Paulo. *Anais eletrônicos...* São Paulo: FEA/USP, 2008. (Área Temática: Estratégia e Organizações). Disponível em: <http://www.ead.fea.usp.br/semead/11semead/resultado/an_resumo.asp?cod_trabalho=899>. Acesso em: 8 out. 2015.

BLAY, Jean-Pierre. Roland Garros no Rio de Janeiro em 1912: garoto propaganda da indústria francesa. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, ano 175, n. 463, p. 93-108, abr./jun. 2014.

BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre a história*. Tradução de J. Guinburg e Tereza Cristina Silveira da Mota. São Paulo: Perspectiva, 2005.

DOMINGUES, Cesar Machado. Dias de Guerra. A Força Aérea Brasileira em ação antes da entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial. *Revista Brasileira de História Militar*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 14, p. 19-35, ago. 2014.

FAY, Claudia Musa. As viagens de Saint-Exupéry pela América do Sul. *Estudos Ibero-Americanos*, Porto Alegre, v. 38, p. S100-S107, nov. 2012.

FAY, Claudia Musa. *Crise nas alturas: a questão da aviação civil (1927-1941)*. 2001. 343 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.

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.

FERREIRA, Raquel França dos Santos. Uma história da campanha nacional da aviação

(1940-1949): o Brasil em busca do seu 'Brevê'. *Revista Cantareira*, Niterói, n. 17, p. 75-86, jul./dez. 2012. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/cantareira/v3/?p=64>>. Acesso em: 7 jul. 2015.

FORJAZ, Maria Cecilia Spina. As origens da Embraer. *Tempo Social*, São Paulo, v. 17, n. 1, p. 281-298, jun. 2005.

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: saberes e práticas científicas, XVI., 2014, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: ANPUH-RIO, 2014. p. 1-13.

GODOY, Tania Regina Pires de; CALAZA, Claudio Passos. A formação da "pródiga filha alada" de Getúlio Vargas e suas primeiras façanhas em um conflito mundial (1941-1945). *Revista UNIFA*, Rio de Janeiro, v. 26, n. 33, p. 46-58, dez. 2013.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA - INCAER. *História Geral da Aeronáutica Brasileira – dos primórdios até 1920*. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. v. 1.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA - INCAER. *História Geral da Aeronáutica Brasileira – de 1921 às vésperas da criação do Ministério da Aeronáutica*. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1990. v. 2.

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

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA - INCAER. *História Geral da Aeronáutica Brasileira – Janeiro de 1946 a Janeiro de 1956: após o termino da Segunda Guerra Mundial até a posse do Dr. Juscelino Kubitschek como Presidente da República*. Rio de Janeiro: INCAER; GR3 Comunicação & Design, 2005. v. 4.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION - ICAO. *Convenção de Aviação Civil Internacional*. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/decretos/convencaoChicago.pdf>>. Acesso em: 7 jan. 2015.

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

LÜDKE, Menga; ANDRÉ, Marli Eliza Dalmazo Afonso de. *Pesquisa em Educação: abordagens qualitativas*. São Paulo: E.P.U., 1986.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. *Metodologia científica*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

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

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

RÉMOND, René. *Por uma história política*. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.

RIBEIRO, Elones Fernando. *A formação do Piloto de Linha Aérea: caso Varig*. O ensino aeronáutico acompanhando a evolução tecnológica. 2008. 386 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

RICHARDSON, Roberto Jarry et al. *Pesquisa social: métodos e técnicas*. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

SALES, Mauro Vicente. O debate sobre a criação da Aviação Militar Brasileira (1911-1927). *Revista UNIFA*, Rio de Janeiro, v. 24, n. 29, p. 7-17, dez. 2011.

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

SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a História da Aeronáutica*. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger, 1944.

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

Notas

1 A narrativa escrita pela escritora e preceptora inglesa Maria Graham, que esteve no Brasil entre 1821 e 1824 para acompanhar a jovem princesa D. Maria da Glória, talvez seja a peça literária mais antiga sobre o engenho do Campo dos Afonsos. O documento encontra-se acompanhado de ilustrações de suas paisagens desenhadas pela própria autora. (GRAHAM, Maria. *Diário de uma Viagem ao Brasil, e residência lá, durante os anos 1821, 1822 e 1823*).

2 A *Air France* foi fundada por meio da decisão do Ministro do Ar, Pierre Cot, de reduzir a carga das subvenções do Estado com a fusão de cinco companhias aéreas francesas: *Aéropostale*, *Air Union*, *Société Générale de Transport Aérien*, *Compagnie Internationale de Navigation Aérienne* e *Air Orient*. Em 1936, o serviço aéreo postal da *Air France* para o Brasil tornou-se semanal. No final de 1938, o serviço é estendido a passageiros, sendo interrompido em 1940 em virtude da Segunda Guerra Mundial.

3 Sobre este período, muito se falou sobre o papel das forças armadas norte-americanas no norte/nordeste

do país, mas pouco se sabe sobre como esta invasão consentida no Brasil modificou os hábitos e a cultura da população local, que via na chegada das tropas norte-americanas novas oportunidades de trabalho e produção de renda. Com o fim da guerra e o encerramento das atividades bélicas na região, a saída dos americanos também significou o fechamento de postos de trabalho e do comércio, levando a população a procurar novas formas de subsistência, mas já modificada pela cultura norte-americana.

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

Rejane de Souza FONTES. Pós-doutoranda do Programa de Pós-graduação em História - Faculdade de História - PUCRS - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul - Av. Ipiranga, 6681, Prédio 3, sala 303, CEP: 90619-900 - Porto Alegre, RS, Brasil. Especialista em Regulação - ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil - Av. Presidente Vargas, 850, CEP: 20071-001 - Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

Claudia Musa FAY. Professora Doutora - Departamento de História e do Programa de Pós-graduação em História - Faculdade de História - PUCRS - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul - Av. Ipiranga, 6681, Prédio 3, sala 303, CEP: 90619-900 - Porto Alegre, RS, Brasil.

Recebido em: 6/9/2016

Aprovado em: 25/1/2017