

Cultura, Cidadania e Políticas Públicas 4



Alvaro Daniel Costa
(Organizador)

 **Atena**
Editora

Ano 2019

Alvaro Daniel Costa

(Organizador)

Cultura, Cidadania
e Políticas Públicas 4

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Diagramação e Edição de Arte: Geraldo Alves e Lorena Prestes

Revisão: Os autores

Conselho Editorial

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Profª Drª Deusilene Souza Vieira Dall’Acqua – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Profª Drª Juliane Sant’Ana Bento – Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

C968 Cultura, cidadania e políticas públicas 4 [recurso eletrônico] /
Organizador Alvaro Daniel Costa. – Ponta Grossa (PR): Atena
Editora, 2019. – (Cultura, cidadania e políticas públicas – v.4)

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-85-7247-080-3

DOI 10.22533/at.ed.803192501

1. Educação – Brasil. 2. Cidadania. 3. Políticas públicas –
Educação. 4. Prática de ensino. 5. Professores – Formação. I. Costa,
Alvaro Daniel.

CDD 323.6

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de
responsabilidade exclusiva dos autores.

2019

Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos
autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

www.atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

A obra *“Cultura , Cidadania e Políticas Públicas”* possui uma série de 84 artigos que abordam os mais variados temas nas áreas relacionadas a área de Ciências Humanas, Sociais Aplicadas e Educação.

O volume I é intitulado *“cultura, políticas públicas e sociais”* e mostra a diversidade de análises científicas em assuntos que vão desde uma análise sociocultural perpassando pelas questões socioeconômicas da sociedade brasileira e latino-americana.

Já o volume II intitulado *“educação, inclusão e cidadania- práticas pedagógicas na cultura educacional”* é inteiro dedicado a área educacional, com textos de pesquisadores que falam sobre uma educação inclusiva em assuntos como autismo, formação profissional nas mais diversas áreas dentro do espectro educativo, além de uma análise sobre os impactos da reforma do ensino médio e sobre lo direito fundamental à educação.

No terceiro volume o assunto é no que tange as *“práticas educacionais, mídia e relação com as políticas públicas e cidadania”* sendo esse volume uma continuidade dos artigos da parte II com artigos que falam sobre práticas pedagógicas, além de textos que trazem sobre assuntos da área comunicacional.

A quarta e última parte é intitulada *“cultura, literatura, educação e políticas públicas- questões multidisciplinares”* e possui uma versatilidade temática que vai da área literária e novamente sobre algumas práticas pedagógicas.

A grande diversidade de artigos deste livro demonstra a importância da análise de temas que dialogam com as práticas de políticas públicas, sejam através da área educacional, comunicação ou aquelas que analisam a sociedade a partir de um viés histórico, cultural ou até mesmo econômico.

Boa leitura!

SUMÁRIO

ÁREA TEMÁTICA CULTURA, LITERATURA, EDUCAÇÃO POLÍTICAS PÚBLICAS - QUESTÕES MULTIDISCIPLIARES

CAPÍTULO 1	1
FORMAÇÃO EM GESTÃO CULTURAL NO BRASIL: DESAFIOS E POSSIBILIDADES	
Gabriel Medeiros Chati	
DOI 10.22533/at.ed.8031925011	
CAPÍTULO 2	16
A PERCEPÇÃO DE TRABALHADORES ITAJAIENSES SOBRE O PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO DO PROGRAMA DE CULTURA DO TRABALHADOR	
Ana Clara Ferreira Marques	
Maria Glória Dittrich	
DOI 10.22533/at.ed.8031925012	
CAPÍTULO 3	30
O EFEITO CRIATIVO: UM MODELO IDEAL DE DESENVOLVIMENTO GLOBAL?	
Victor Moura Soares Ferreira	
DOI 10.22533/at.ed.8031925013	
CAPÍTULO 4	45
THE UNBEARABLE UNCERTAINTY OF LIVING: ULRICH BECK'S COSMOPOLITAN ITINERARY FOR A WORLD AT RISK	
Bruno Paulo Castendo Rego	
DOI 10.22533/at.ed.8031925014	
CAPÍTULO 5	58
A UTILIZAÇÃO DO <i>GOOGLE CLASSROOM</i> NA MONITORIA DE GEOGRAFIA AGRÁRIA	
Dimitri Andrey Scarinci	
Nilton Abranches Junior	
DOI 10.22533/at.ed.8031925015	
CAPÍTULO 6	67
O EFEITO MIMÉTICO DA LITERATURA: DISCUSSÕES SOBRE A PERIFERIA NO ROMANCE "CAPÃO PECADO", DE FERRÉZ.	
Gisele dos Santos Nascimento	
João Victor Gonçalves Ferreira	
DOI 10.22533/at.ed.8031925016	
CAPÍTULO 7	76
LITERATURA EM REVISTA A CONTRIBUIÇÃO DA <i>MUITO</i> PARA A DIVULGAÇÃO DA PRODUÇÃO LITERÁRIA BRASILEIRA	
Sílvia Mota Dantas	
DOI 10.22533/at.ed.8031925017	
CAPÍTULO 8	89
O QUE UM JACARÉ E UM AEROPORTO TÊM EM COMUM?	
Gabriela Lopes Vasconcellos de Andrade	
DOI 10.22533/at.ed.8031925018	

CAPÍTULO 9 97

A TECTÔNICA DE PLACAS AO ALCANCE DAS MÃOS: PROPOSTA DE ADAPTAÇÃO DE MATERIAL DIDÁTICO PARA ALUNOS COM DEFICIÊNCIA VISUAL

Larissa Romana de Oliveira Araujo

Dimitri Andrey Scarinci

Marcelle dos Santos Rodrigues

DOI 10.22533/at.ed.8031925019

CAPÍTULO 10 107

PESQUISA SOBRE A PRODUÇÃO DE TEXTOS ESCRITOS DE JOVENS E ADULTOS

Marta Lima de Souza

DOI 10.22533/at.ed.80319250110

CAPÍTULO 11 118

RUÍNAS, QUANDO O ERRO SE TORNA ALGO PRECIOSO: ANALISANDO TEXTOS PRODUZIDOS POR ALUNOS DA EJA

Dany Thomaz Gonçalves

DOI 10.22533/at.ed.80319250111

CAPÍTULO 12 130

MEMÓRIA SOCIAL E RESISTÊNCIA: ORGANIZAÇÃO COMUNITÁRIA CONTRA O FECHAMENTO DA ESCOLA ALICE DO AMARAL PEIXOTO

Lucas do Couto Neves

Pablo Peixoto de Jesus Santos

Bruno de Oliveira Corrêa

Francisca Marli Rodrigues de Andrade

DOI 10.22533/at.ed.80319250112

CAPÍTULO 13 138

ESTUDANTES OU PACIENTES? A MEDICALIZAÇÃO DA EDUCAÇÃO COMO UMA PRÁTICA DE CONTROLE SOCIAL.

Letícia Nascimento Mello

Cristiane Moreira da Silva

Sylvio Pecoraro Júnior

DOI 10.22533/at.ed.80319250113

CAPÍTULO 14 148

DIVINA PERFORMANCE: O MENINO IMPERADOR DA FESTA DO DIVINO ESPÍRITO SANTO

Viviane Paraguaçu Nunes

DOI 10.22533/at.ed.80319250114

CAPÍTULO 15 160

MEDIUNIDADE PRESENTE NA PREPARAÇÃO DE ALIMENTO E DANÇA AFRO-BRASILEIRA

Tereza de Fatima Mascarin

DOI 10.22533/at.ed.80319250115

CAPÍTULO 16 169

O AERoclUBE DO BRASIL E O MUSEU AERoespacial: PERSONAGENS IMPORTANTES NA CONSOLIDAÇÃO DE UMA CULTURA DE AVIAÇÃO NO BRASIL

Rejane de Souza Fontes

Claudia Musa Fay

DOI 10.22533/at.ed.80319250116

CAPÍTULO 17	185
SOB AS LUZES PALIMPSESTAS: A RECRIAÇÃO DE O VENDEDOR DE PASSADOS PARA O CINEMA	
Josette Maria Alves de Souza Monzani	
Daniela Ramos de Lima	
DOI 10.22533/at.ed.80319250117	
CAPÍTULO 18	196
AS PRIMEIRAS MULHERES “PIONEIRAS” SE FORMAM NA ESCOLA NAVAL BRASILEIRA: ADEUS MINHA ESCOLA QUERIDA!	
Hercules Guimarães Honorato	
DOI 10.22533/at.ed.80319250118	
CAPÍTULO 19	206
BLITZ NOVEMBRO AZUL: A APROPRIAÇÃO DE ESPAÇO PÚBLICO PARA PROMOÇÃO E PREVENÇÃO DE DOENÇAS NO HOMEM, UM RELATO DE EXPERIÊNCIA	
Gabriele Cavalcante Pereira	
Edilson dos Santos Souza	
Fernando Mendes de Araújo	
Geiriane Sampaio da Silva	
Evandro Raimundo Madeira Portela	
Danyel Pinheiro Castelo Branco	
DOI 10.22533/at.ed.80319250119	
CAPÍTULO 20	211
A CONJUNTURA DO <i>MUNDO</i> DOS DETENTOS E SUAS VULNERABILIDADES	
Marceli Diana Helfenstein Albeirice da Rocha	
Marlete Scremin	
Patrícia Alves de Mendonça Cavalcante	
Patricia Fernandes Albeirice da Rocha	
Rebeca Saiter Ribeiro	
Sergio Celestino Cavalcante Santos	
Tatianne Comin Cardoso	
DOI 10.22533/at.ed.80319250120	
CAPÍTULO 21	221
ECONOMIA DO CRIME: UMA PERSPECTIVA ECONÔMICA DA TEORIA DE GARY BECKER COM FOCO NO CRIMINOSO RACIONAL	
Michele Lins Aracaty e Silva	
Daniel Garcia Jaña Riker	
DOI 10.22533/at.ed.80319250121	
CAPÍTULO 22	240
LIMITES ÉTICOS E JURÍDICOS À EXPERIÊNCIA CIENTÍFICA COM SERES HUMANOS	
Camila Maria Rosa	
DOI 10.22533/at.ed.80319250122	
CAPÍTULO 23	256
“4 MESES, 3 SEMANAS E 2 DIAS”, PARA SER A FAVOR DO DIREITO SUBJETIVO DE ESCOLHA	
Ana Luíza Canolla do Amaral	
Paulo Eduardo de Mattos Stipp	
DOI 10.22533/at.ed.80319250123	
SOBRE O ORGANIZADOR	269

O AEROCLUBE DO BRASIL E O MUSEU AEROESPACIAL: PERSONAGENS IMPORTANTES NA CONSOLIDAÇÃO DE UMA CULTURA DE AVIAÇÃO NO BRASIL

Rejane de Souza Fontes

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), Programa de Pós-Graduação em História

Rio de Janeiro - RJ

E-mail: rejane.fontes@anac.gov.br

Claudia Musa Fay

Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), Programa de Pós-Graduação em História

Porto Alegre - RS

E-mail: cmusafay@pucrs.br

RESUMO: A Segunda Guerra Mundial propiciou o surgimento de organismos de cooperação multilateral como a Organização das Nações Unidas que buscavam promover a paz a partir do diálogo entre as culturas. Data também deste período o desenvolvimento da indústria aeronáutica mundial e a expansão da aviação no Brasil, estimulada pela Campanha Nacional de Aviação (CNA), lançada pelo Ministério da Aeronáutica na década de 40, que foi determinante para a expansão da aviação no Brasil e lançou as sementes de uma cultura aeronáutica no país. Destaca-se neste episódio o papel fundamental desempenhado pelo Aeroclub do Brasil na estruturação de uma política nacional de aviação no Brasil. Este

trabalho apresenta, a partir de um estudo de caso longitudinal, a atuação do Aeroclub do Brasil, localizado no Aeroporto de Jacarepaguá (Rio de Janeiro), não somente na história da aviação brasileira, mas na construção de uma política cultural de aviação no país que, ao lado do Museu Aeroespacial, tem muito a revelar sobre a cultura da aviação civil no Brasil e o papel da aviação nos desígnios da política nacional.

PALAVRAS-CHAVE: cultura aeronáutica – política cultural – Estado Novo – Campanha Nacional de Aviação

ABSTRACT: The Second World War led to the emergence of multilateral cooperation organizations such as the United Nations Organization that sought to promote peace through dialogue between many different cultures. The development of the world aviation industry and the expansion of aviation in Brazil, stimulated by the Aviation National Campaign (CNA), launched by the Ministry of Aeronautics in the 1940s, which was crucial for aviation expansion in Brazil and sowed the seeds of an aeronautical culture in the country. It is important to note in this episode the fundamental role played by Aero Club of Brazil in the structuring of a national aviation policy in Brazil. This paper presents, from a longitudinal case study, the performance of Aero Club of Brazil, located in

the Jacarepagua airport (Rio de Janeiro) not only in the history of Brazilian aviation, but in the construction of a cultural policy of aviation in the country that, next to the Aerospace Museum, has much to reveal on the culture of civil aviation in Brazil and the role of aviation in the design of national politics.

KEYWORDS: aeronautical culture - cultural policy – Varga’s period - National Aviation Campaign

1 | INTRODUÇÃO

Os organismos supranacionais como a Organização das Nações Unidas (ONU), a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) e Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) surgiram no cenário mundial ao final da Segunda Guerra Mundial, quando a preocupação com a paz entre os povos fez emergir um sistema de cooperação multilateral entre as nações. A criação da ONU, em 1945, é o principal marco da estruturação de uma instituição com foco nas relações internacionais, a fim de promover o diálogo entre diferentes povos e culturas e o propósito de diminuir as desigualdades de caráter econômico e social no planeta.

A Segunda Guerra Mundial também apontou ao mundo 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 a 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, criando uma política de cultura aeronáutica no mundo.

O Brasil assinou a Convenção de Chicago em 29 de maio 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 N° 21.713, tornando-o um Estado signatário até os nossos dias.

Inicialmente desenvolvida em aeroclubes, que hoje totalizam 123 centros de instrução em todo o país (ANAC, 2016), a formação de pilotos reunia um grupo de pessoas apaixonadas pela aviação que se tornavam sócias de um clube e ali recebiam instrução, pilotavam aeronaves, trocavam ideias e informações, socializavam suas famílias, enfim, constituíam uma comunidade, fomentando a cultura aeronáutica. Estas instituições não possuíam fins lucrativos. Seu papel voltava-se exclusivamente para o fomento da aviação no país e contava com incentivos governamentais, como

doação de aeronaves de instrução pela União, isenção de taxas e pagamento de combustíveis pelo então Departamento de Aviação Civil (DAC), vinculado ao Ministério da Aeronáutica.

O presente trabalho procura analisar o papel da primeira escola de formação de pilotos no Brasil – o Aeroclub do Brasil – e do Museu Aeroespacial na construção de uma política de cultura aeronáutica no país.

2 | O AEROCLUBE DO BRASIL

O Aeroclub 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 um dos primeiros no mundo. Sua história remonta ao início do século XX, com a Assembleia de Constituição realizada nas dependências do jornal “A Noite”, disponibilizadas por seu diretor Irineu Marinho. Na ata de fundação, constam os nomes de civis, militares, políticos, professores e empresários. Porém, o mais notável é o fato de que sua primeira diretoria teve como presidente de honra o sócio fundador Alberto Santos Dumont.

O Aero Club nasceu no atual aeródromo militar de Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, onde atualmente se localiza a Base Aérea dos Afonsos e o Museu Aeroespacial (MUSAL), e aonde antigamente funcionava uma fazenda pertencente à família dos Afonsos.



Figura 1: Campo dos Afonsos, em 1919 | Imagem: Reprodução FAB

Fonte: <http://blog.hangar33.com.br/aeroclub-brasileiro-berco-da-aviacao-nacional/>

Segundo a Revista Careta, a escola, que começou a funcionar em fevereiro de 1913, 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 “Caretta” e “O Cruzeiro” e o jornal “A Noite”, fonte de nossas consultas (FONTES, 2017).

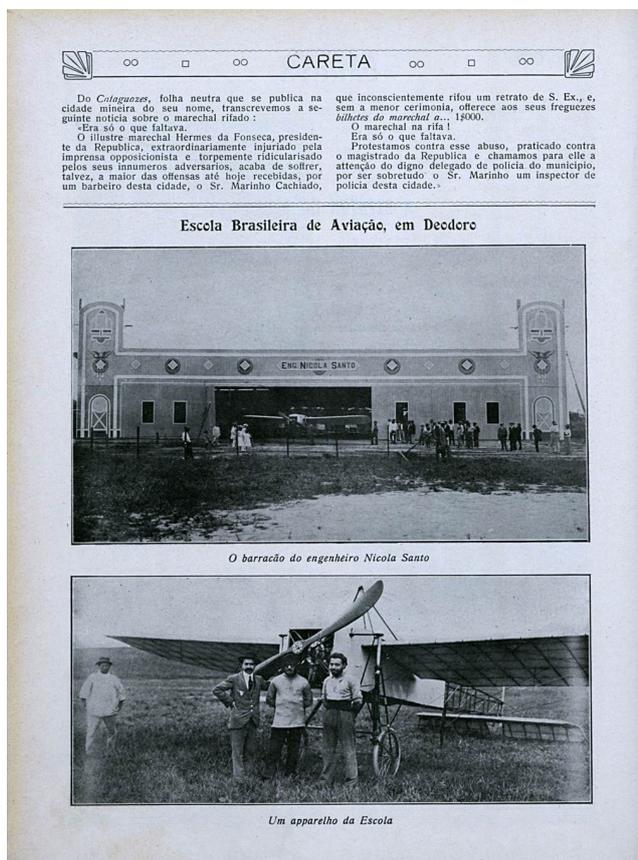


Figura 2: Reportagem publicada na Revista Careta

Fonte: Hemeroteca Digital

Em 1916, uma matéria publicada na *Aerophilo*, Revista do Aero Club Brasileiro, já apontava a falta de incentivo do governo no desenvolvimento de uma política de 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 país 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).

Em 1918 foi efetivada a filiação do Aero Club junto à FAI (*Fédération Aéronautique Internationale*), 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 brevet nº 1 foi concedido ao piloto Raul Vieira de Mello, Primeiro Tenente do Exército, em 21/08/1919. Neste ano, o Ministro General 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 3: Foto do primeiro brevet expedido pelo "Aero Club Brasileiro"

Fonte: <http://blog.hangar33.com.br/aeroclube-brasileiro-berco-da-aviacao-nacional/>

Em 1919, o Ministro General 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. Sem base para desenvolver o treinamento de voo no Rio de Janeiro, o Aero Club 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.

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

Em 16 de março de 1932, foi realizada uma Assembleia Geral Extraordinária, homologando os poderes para o Triunvirato. Nessa mesma Assembleia foi aprovada a proposta do então Major Guedes Muniz que alterou o nome da entidade para *Aeroclube do Brasil* como hoje é conhecido.

Os terrenos localizados em Manguinhos foram escolhidos pela comissão para o preparo do novo campo de aviação do Aeroclube. 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 Aeroclube,

o instituto Oswaldo Cruz permitiu que fosse desbastada uma pequena área em seus terrenos.



Figura 4: Foto das instalações do Aeroclub do Brasil em Mangueiras

Fonte: <http://culturaaeronautica.blogspot.com.br/2009/12/aeroclube-do-brasil-mais-antiga-escola.html>

A falta de pilotos no período da guerra e pós-guerra quando havia muitos pilotos estrangeiros no Brasil, levou o governo de Getúlio Vargas (1930-1945) a realizar a *Campanha Nacional de Aviação* (CNA), em 1941, idealizada pelo jornalista Assis Chateaubriand, proprietário da cadeia de jornais *Diários Associados*, e pelo Ministro da Aeronáutica Joaquim Pedro Salgado Filho. A CNA incentivava doações da sociedade civil para compra de aviões e material aeronáutico para os aeroclubes, a fim de desenvolver uma política cultural de aviação.

A CNA foi uma ação inédita no Brasil, onde até hoje inexistente uma tradição de recursos privados no financiamento cultural, uma vez que não há uma política voltada para atrair o investidor como pessoa física. Botelho (2001) chama a atenção de que nos Estados Unidos este é o maior financiador da cultura no país, ultrapassando, inclusive, o montante dos investimentos advindos dos poderes públicos e das organizações privadas. Segundo ela,

Este é um público-alvo fundamental, principalmente quando se trata de projetos de visibilidade mais restrita – aqueles que provavelmente não interessarão a grandes empresas, mas que podem ser extremamente relevantes para grupos ou comunidades específicas (BOTELHO, 2001, p. 79)

O envolvimento dos agentes abrangidos por tais políticas torna-se um caminho viável para a construção de políticas culturais de longo prazo. O indivíduo deve ser escolhido por aquilo com o que se identifica e pelo que está disposto a lutar (BOTELHO, 2001; CALABRE, 2007). Esta foi a estratégia política utilizada pelo governo de Getúlio Vargas para financiar a aviação e criar uma cultura aeronáutica no Brasil com a CNA.

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 não era gratuita. Havia 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.

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

Foi também durante o governo Vargas que foram implementadas as primeiras políticas públicas voltadas para a cultura no Brasil. A criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), em 1937, para a guarda do patrimônio histórico brasileiro representa um marco na história de política cultural do país (CALABRE, 2005, 2007; RUBIM, 2007; JULIÃO, 2009).

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). No Brasil, 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”.

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.

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 relação à abertura da política cultural através de um intercâmbio cultural internacional, Calabre (2007, p. 15) afirma que “há a necessidade da realização de intercâmbios diversos, em condições equilibradas e não a submissão ao tipo de relação que vem sendo imposta pelo crescente processo de globalização”. Considerando que a aviação no mundo de hoje é globalizada, desde a concepção do projeto aeronáutico de uma aeronave até sua divulgação em grandes feiras internacionais, é natural e desejável que esta política esteja aberta à cultura aeronáutica internacional e ao mesmo tempo liberta de processo de submissão às potências da área de aviação.

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 através 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.

A importância do Aeroclube do Brasil para o Estado à época pode ser vista, inclusive, 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. 78-89).

Historicamente o aeroclube tem sido a instituição responsável por fornecer cursos, treinar pilotos, formar mecânicos e instrutores de voo, bem como fornecer espaço para se criar uma cultura aeronáutica. 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.

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.

Em dezembro de 1959 um acidente envolvendo um avião da VASP e uma aeronave de treinamento da FAB deixou mais de quarenta mortos e gerou dúvidas sobre os riscos da atividade aérea do aeroporto. O aeródromo de Manguinhos foi interditado sob a alegação de interferência com o tráfego aéreo do Aeroporto Internacional do

Galeão e do Aeroporto Santos Dumont.

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 primorismo 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).

O surgimento dos aeroclubes sempre esteve vinculado ao fomento da aviação no país, com ofertas de cursos e o estímulo à formação de uma cultura aeronáutica. O desenvolvimento de currículos padronizados para a formação de pilotos é algo muito recente na história da aviação brasileira. O tardio desenvolvimento dos Manuais de Curso de formação de pilotos pelo DAC, datados da década de 90, e sua falta de atualização periódica contribuíram para que cada escola/aeroclubes se distanciasse do padrão exigido pela autoridade aeronáutica e redesenhasse sua própria grade curricular, implementando uma cultura aeronáutica própria e inaugurando uma nova despadronização dos cursos de formação de pilotos no Brasil.

Além disso, a existência de poucos exemplares dos primeiros manuais de curso de pilotagem produzidos no Brasil que estão sob a guarda de importantes aeroclubes do país, demonstra a ausência de uma política de proteção ao patrimônio público cultural, cujos documentos deveriam constar igualmente dos acervos da Agência Nacional de Aviação Civil, de museus e bibliotecas públicas, de fácil acesso à sociedade.

Autores como Calabre (2005), Rubim (2007) e Moraes (2011) historicizam de forma crítica os diferentes períodos da política cultural no Brasil, apontando seus avanços e retrocessos em meio a um jogo de instabilidade política e de ações e (in) decisões dos governos brasileiros.

Calabre (2005, p. 19) chama a atenção para a descontinuidade das políticas públicas culturais no Brasil e afirma que “esse processo de eterno recomeçar, de experiências que poucos rastros deixaram, de ausência de registros, de pouca sistematicidade nas ações, gerou alguns efeitos perversos, com grandes desperdícios de recursos financeiros e humanos”.

Nossa herança de política cultural remonta, assim, ao modelo francês do século

XVIII, quando o conceito de patrimônio histórico surge com a Revolução Francesa e coloca sob a responsabilidade do Estado o dever de proteger e difundir o patrimônio histórico nacional. É dentro deste pensamento que os museus históricos e arquivos nacionais contribuem para a formação da identidade de uma nação, pois “servem de repositório dos bens culturais representativos da identidade nacional” (LIMA, ORTELLATO, SOUZA, 2013, p. 6).

3 | O MUSEU AEROESPACIAL

Deve-se ressaltar aqui o papel dos museus no fomento a uma política cultural de aviação, pois estes guardam não apenas a cultura material e imaterial produzida num determinado período da História, mas são também guardiões de informações importantes do cotidiano da humanidade, devendo atuar em três campos principais: investigação, preservação e comunicação (CARLAN, 2008).

O Museu Aeroespacial (MUSAL) localizado no Campo dos Afonsos representa um marco no resgate histórico desta cultura e é visitado por cerca de sessenta mil pessoas anualmente, de classes sociais e faixa etária diferenciadas. É o maior e mais importante museu aeronáutico do Brasil em função do acervo que possui e da necessidade de preservação e divulgação do material aeronáutico e documentos históricos para as futuras gerações.

Além da guarda do acervo bibliográfico com cerca de cinco mil títulos especializados, o Museu Aeroespacial desenvolve pesquisas a fim de estimular as atividades referentes à memória e à cultura aeronáutica brasileira.



Figura 5: Foto da flâmula comemorativa do 1º voo solo do Aero clube do Brasil

Acervo do Museu Aeroespacial (MUSAL)

Fonte: Arquivo pessoal

Além disso, nos fins de semana e feriados, o museu disponibiliza um espaço em sua área externa para eventos comemorativos, exibição de aeronaves de acrobacia aérea e prática de aerodelismo, como forma de desenvolver uma política de estímulo à cultura aeronáutica.

A ideia do museu surgiu em 1943, pelo então Ministro da Aeronáutica Joaquim Pedro Salgado Filho. Contudo, por falta de local disponível, somente pode ser inaugurado em 18 de outubro de 1976, nas instalações que pertenceram à primeira escola de aviação civil localizada no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, onde funciona até hoje.



Figura 6: Museu Aeroespacial (MUSAL)

Fonte: Arquivo do Museu

Em visita às instalações do Museu Aeroespacial, é possível conhecer detalhes da história da aviação brasileira, especialmente de sua participação na Segunda Guerra Mundial. Porém, percebe-se uma lacuna de informações relacionadas à formação de pilotos no Brasil, especialmente no tocante ao Aeroclube do Brasil e à primeira escola de aviação brasileira. Pode-se observar duas ou três passagens que mencionam a sua existência, mas com poucos detalhes em relação a sua história. Isso evidencia a necessidade de mais pesquisas e a divulgação de achados que enriqueçam a cultura aeronáutica brasileira.

As salas de exposição do prédio abrigam as principais coleções históricas de pioneiros da aviação e o salão principal reúne as aeronaves mais antigas do museu. As aeronaves doadas são restauradas por uma equipe de especialistas que trabalham na oficina do próprio museu. O arquivo histórico contém documentos escritos e impressos, fotografias, “slides” e documentários em vídeo.



Figura 7: Foto do primeiro modelo fabricado em série no Brasil - Muniz M-7 (1938) –

Acervo do Museu Aeroespacial (MUSAL)

Fonte: Arquivo pessoal

Entre as exposições em exibição estão: as primeiras aeronaves utilizadas pela Esquadrilha da Fumaça; Salão das Armas; A trajetória da mulher militar na FAB; Bartolomeu de Gusmão 300 anos; o mobiliário do gabinete do Ministro da Aeronáutica Salgado Filho, em 1941; serviço de busca e salvamento no Brasil; Santos Dumont; a FAB na guerra; primórdios da aviação brasileira; a indústria aeronáutica brasileira com destaque para a EMBRAER; a atuação do Departamento de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro; a conquista do espaço através do lançamento de satélites e foguetes; Salão de Motores e Salão de Simuladores.

Outro museu que merece destaque é o Museu TAM, localizado em São Carlos, em São Paulo. Considerado o maior museu de aviação do mundo mantido por uma companhia aérea privada, o Museu TAM foi criado com o objetivo de preservar a memória da aviação e do seu fundador, o comandante Rolim. São mais de 90 aeronaves, além de simuladores, túnel multimídia, Espaço TAM Kids, Espaço propulsão, Torre de Controle, Espaço Moda e Túnel do Tempo que conta a história da TAM.

A iniciativa da TAM demonstra uma preocupação em relação à política cultural no país, que não investe em seus centros de formação cultural. Para Nascimento Jr. (2009), os museus, além de educativos, são importantes agentes de mudança social e de desenvolvimento nacional e regional, responsáveis pela difusão de valores democráticos como instrumento a serviço da cidadania inclusiva e da emancipação social.

Organismos internacionais como a Unesco recomendam que pelo menos 1% da riqueza nacional seja aplicado em políticas culturais. No Brasil, o alcance deste índice fica vulnerável à situação econômica do país, cujos recursos destinados a investimentos nas esferas educacional e cultural, áreas estratégicas no desenvolvimento de uma nação, são os primeiros a sofrer reduções orçamentárias em momentos de crise econômica, como a que vivemos atualmente.

O princípio de indissociabilidade entre cultura e desenvolvimento marca a atual

política cultural da Unesco que amplia a fronteira conceitual de cultura ao compreendê-la mais do que um caminho para o desenvolvimento, o seu fim último a ser buscado pelas nações:

o papel da cultura também deve ser considerado como um fim desejável em si mesmo, que é o de conferir sentido à nossa existência (...) Cultura, pois, não significa apenas um elemento do progresso material: ela é a finalidade última do 'desenvolvimento' definido como florescimento da existência humana em seu conjunto em todas as formas (CUÉLLAR, 1997, p.32-33, apud. VIEIRA, 2004, p. 8).

Vieira (2004, p. 9) sustenta que o novo arco cultural engloba agora a dimensão do humano, inaugurando assim um “desenvolvimento humano, cultural e ambientalmente sustentável”, além da esfera econômica, como elementos intrinsecamente relacionados necessários ao bem-estar humano e social.

4 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

O resgate da história da aviação no Brasil abre horizontes para a disseminação da cultura aeronáutica que contribui tanto para o fortalecimento de uma identidade nacional quanto para a democratização da diversidade cultural. Neste sentido, a ação de uma política cultural comprometida tanto com a democratização da cultura quanto com a democracia cultural, deve servir de guia às ações do governo na esfera cultural, especialmente “em um tempo de constantes inovações tecnológicas que facilitam a disponibilização e a democratização das informações (...)” (CALABRE, 2005, p. 19).

Os primeiros debates relacionados a políticas culturais aconteceram ainda na década de 70 e foram promovidos pela Unesco, delimitando uma distinção teórica entre dois tipos de políticas: as políticas de democratização da cultura e as políticas de democracia cultural. A ideia de democratização da cultura buscava ampliar o acesso das camadas populares à cultura erudita, mais elitizada e disponível a um seleto círculo social. Já o conceito de democracia cultural buscava, dentro de uma concepção “socioantropológica” de cultura, valorizar e fortalecer as manifestações culturais populares, criando grupos e públicos diferenciados de produtores e consumidores de subculturas particulares (BOTELHO, 2001; LIMA, ORTELLATO, SOUZA, 2013). Uma discussão mais recente do conceito de cultura procura diluir as fronteiras entre alta cultura versus cultura de massa, num alargamento dos públicos diferenciados em ambas culturas, admitindo-se uma coexistência plural das manifestações culturais (CARVALHO, 2009).

Sob este aspecto, fortalecer pesquisas no âmbito cultural e aquelas relacionadas à cultura da aviação civil em nosso país também deve ser objeto da agenda de políticas culturais do governo. Retomando as palavras de Carlan (2008, p. 82), podemos afirmar que “infelizmente, no Brasil, a pesquisa e investigação ficam estacionadas em um segundo plano. As exposições sem investigação tornam-se uma mera transmissão”, onde não há construção de conhecimentos a ser deixada como legado às gerações

futuras.

Como vimos, a década de 40 revelou-se a era de ouro para os aeroclubes e o fomento à aviação brasileira, graças à *Campanha Nacional de Aviação*. Com visível apoio do governo de Getúlio Vargas durante o Estado Novo (1937-1945), vários aeroclubes foram criados e a formação de pilotos superou as expectativas. Neste período, o Aeroclube do Brasil foi de importância singular para o desenvolvimento da aviação nacional e para a disseminação da cultura aeronáutica que buscava junto à sociedade civil a manutenção dos aeroclubes e a valorização da aviação em benefício do país.

Considerando a política cultural como um conjunto de medidas de apoio institucional desenvolvido pela administração pública ou instituições civis públicas ou privadas para a proteção e (re)produção de bens materiais ou simbólicos de um grupo social, pode-se afirmar que a CNA foi a maior e mais importante iniciativa política cultural que aconteceu na história da aviação brasileira. Especialmente, num país que até hoje “não tem tradição histórica de participação ativa da sociedade no investimento social e cultural” (BOTELHO, 2001, p. 79). Embora findada na década de 50, a CNA deixou sua herança histórica ao Aeroclube do Brasil.

Em sua história, o Aeroclube do Brasil foi obrigado a mudar de endereço por três vezes passando pelo Campo dos Afonsos, Aeródromo de Manguinhos até chegar ao Aeroporto de Jacarepaguá, onde funciona atualmente, sofreu duas intervenções 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.

Com efeito, a cultura aeronáutica brasileira deve muito do seu legado ao pioneirismo dos idealizadores e pilotos do Aeroclube do Brasil, cuja história não pode ser apagada da mentalidade aeronáutica e nem do solo brasileiro. A ausência de investigações sobre a atuação do Aeroclube do Brasil na história da aviação e as poucas informações guardadas nos acervos museológicos revela que este ainda é um tema pouco explorado na historiografia brasileira, especialmente no que concerne o seu tangenciamento com o viés político-cultural de uma época. Outras pesquisas se fazem necessárias capazes de apontar novas possibilidades de compreensão daquele período e das circunstâncias políticas que possibilitaram o surgimento e o desenvolvimento da cultura aeronáutica no Brasil.

REFERÊNCIAS

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/educator/Index2.aspx>>. Acesso em 16 jan. 2016.

BONIFÁCIO, J. **Resumo Histórico do Aeroclube do Brasil**. Disponível em <<http://www.aeroclubedobrasil.com.br>>. Acesso em 01/07/2015. (documento não publicado).

BOTELHO, I. Dimensões da cultura e políticas públicas. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo, v. 15, n. 2, p. 73-83, abr/jun de 2001.

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.

CALABRE, L. Política cultural no Brasil: um histórico. In: CALABRE, Lia (org.) **Políticas culturais: diálogo indispensável**. Rio de Janeiro: Edições Casa de Rui Barbosa, 2005, p. 9-21.

_____. Políticas culturais no Brasil: balanço e perspectivas. In: *III ENECULT – Encontro de Estudos Multidisciplinares em Cultura*, 2007, Salvador. **Anais eletrônicos ...** Salvador: Faculdade de Comunicação/UFBA, 23 a 25 de maio de 2007. Disponível em: <http://www.guiacultural.unicamp.br/sites/default/files/calabre_l_politicas_culturais_no_brasil_balanco_e_perspectivas.pdf>. Acesso em: 13 jan. 2016.

CARETA. **Raízes da Aviação Militar Brasileira**. Edição 2.521. Ano XLIX. Out. de 1956. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=083712&PagFis=104639&Pesq=escola%20brasileira%20de%20avia%C3%A7%C3%A3o>>. Acesso em: 19 out. 2015.

CARLAN, C.U. Os Museus e o Patrimônio Histórico: uma relação complexa. **História**, São Paulo, v. 27, n. 2, p. 75-88, 2008.

CARVALHO, C. Cultura: conceitos aplicados a espaços culturais. **Musas - Revista Brasileira de Museus e Museologia**, Rio de Janeiro, n. 4, p. 132-147, 2009.

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

FERREIRA, R. F. dos S. Uma história da campanha nacional da aviação (1940-1949): o Brasil em busca do seu 'Brevê'. **Revista Cantareira**, Niterói, n. 17, p. 75-86, jul./dez., 2012. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/cantareira/v3/?p=64>>. Acesso em: 07 jul. 2015.

FONTES, R. de S. **Formação do piloto em rota de colisão: a evolução histórica da formação do piloto no Brasil e os desafios da aviação automatizada do século XXI**. 2017. 456f. Relatório de Pesquisa (Pós-Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017.

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

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

JULIÃO, L. O Sphan e a cultura museológica no Brasil. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 22, n. 43, p. 141-161, jan./jun. de 2009.

LIMA, L.P.B.; ORTELLATO, P.; SOUZA, V. de. O que são as políticas culturais? Uma revisão crítica das modalidades de atuação do estado no campo da cultura. In: *IV Seminário Internacional – Políticas Culturais*, 2013, Rio de Janeiro. **Anais eletrônicos...** Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, 16 a 18 de outubro de 2013. Setor de Políticas Culturais. Disponível em: <<http://culturadigital.br/politica-culturalcasaderuibarbosa/files/2013/11/Luciana-Piazzon-Barbosa-Lima-et-alii.pdf>>. Acesso em: 13 jan.

2016.

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

MORAES, N. Museu, poder e políticas culturais no Brasil. **Musas - Revista Brasileira de Museus e Museologia**, Brasília, n. 5, p. 80-101, 2011.

NASCIMENTO JUNIOR, J. do. Museus como agentes de mudança social e desenvolvimento. **Musas - Revista Brasileira de Museus e Museologia**, Rio de Janeiro, n. 4, p. 148-162, 2009.

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

RUBIM, A.A.C. Políticas culturais no Brasil: tristes tradições. **Revista Galáxia**, São Paulo, n. 13, p. 101-113, jun. 2007.

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

VIEIRA, M. P. Uma agenda cultural para o desenvolvimento humano: o papel das agências multilaterais na formulação de políticas culturais. In: **IX Congreso De La Solar - A integração da diversidade racial e cultural do Novo Mundo**, 2004, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.cult.ufba.br/Artigos/Mariellaumaagenda.pdf>>. Acesso em: 14 jan. 2016.

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-080-3



9 788572 470803