

RENATA WALESKA DE SOUSA PIMENTA

**A AVIAÇÃO NO JORNAL O ESTADO DE SÃO PAULO:
UM DISCURSO EM TEMPO DE PAZ E DE GUERRA**

Dissertação apresentada como requisito parcial e último para a obtenção do grau de mestre em História, na área de estudos ibero-americanos, pelo Programa de Pós Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Profa. Dra. Sandra Maria Lubisco Brancato

Porto Alegre

2008

Dedico esta dissertação à minha família, por seu amor incondicional e ao Marcelo, por seu amor e carinho sem medida.

AGRADECIMENTOS

Soñar con lo que más queremos. Aquello difícil de lograr. Es ofrecer llevar la meta a su fin y creer que la veremos cumplir. Arriesgar de una vez lo que soy por lo que puedo ser. Puedes llegar lejos, a las estrellas alcanzar, hacer del sueño realidad. Y puedes volar alto, sobre las alas de la fé, sin más temores por vencer...

(Gloria Estefan)

A vida do homem está repleta de sonhos, desafios e conquistas. Durante nossa caminhada, vários são os obstáculos que se aparecem à nossa frente ou que muitas vezes são colocados por nós mesmos, mas independente disso, representa sempre dificuldades. Assim o foi este trabalho. Tem o seu germe nas montanhas das Minas Gerais, ali se iniciou uma nova etapa, um sonho, que dia após dia foi tomando forma, apesar de ainda disforme. A partir de então, a busca pelo conhecimento foi incansável, mudanças, transformações e rupturas fazem parte da concretização deste projeto.

Mas o galgar deste sonho foi possível graças a ajuda e compreensão de muitos. A começar por Deus, que no seu infinito amor sempre zelou pela minha vida e deu-me chances, e várias, de passar por esse mundo e aqui cumprir uma missão.

À minha família, sempre meu porto seguro, que mesmo distante se faz tão presente. Todos, cada um da sua maneira, acreditou que era possível. Uma palavra de incentivo e admiração, a espera ansiosa pelos resultados ou uma simples vontade de ajudar são atitudes que significam muito, são para essas pessoas que devo praticamente tudo que sou hoje, assim, a minha gratidão se transforma também no reconhecimento de que nunca estive sozinha, sempre fui guiada pelos ensinamentos e valores que devo à vocês.

O meu profundo agradecimento ao meu amado, que como um anjo soube acalantar minha alma e em gestos tímidos, puros e protetores alimentou meu ser, dando-me energia para continuar essa caminhada, confiando na minha capacidade de vencer sendo simplesmente eu mesma.

Aos professores e funcionários da PUCRS, em especial a minha orientadora Profa. Sandra Brancato, que desde os tempos da graduação foi por mim admirada, agradeço pela paciência e excelente orientação neste universo científico.

Foi de muita importância a ajuda recebida pelo CNPQ e CAPES, que como instituição fomentadoras do campo científico contribuíram financeiramente para que este curso de mestrado fosse possível.

Também devo agradecer aos colegas de trabalho, pela paciência e palavras de incentivo durante a última fase de elaboração deste trabalho.

Ao Prof. Moacyr Flores, homem de inteligência e sabedoria singular, que sempre acreditando no potencial dos seus alunos, não nos deixava desistir perante as dificuldades, o seu exemplo de professor e educador o transformou em um verdadeiro mestre.

Por último, quero registrar a presença dos meus amigos, alguns hoje tão distantes, outros que surgiram a pouco e tornaram-se seres tão especiais e importantes nessa jornada.

Quem duvidará das más conseqüências que
adivirão do fato:

De inteligências livres criadas por Deus
serem obrigadas a se submeterem
servilmente a uma vontade externa?

De sermos ensinados a renegar nossas
intuições e submetê-las ao capricho de
outros?

De pessoas sem competência serem
arvoradas em juízes de competentes e
terem autoridade assegurada para tratá-las
a seu arbítrio?

Estas, sim, são inovações capazes de
arruinar comunidades e subverter o Estado.

Galileo Galilei

RESUMO

A intenção deste trabalho é verificar o discurso do jornal **O Estado de São Paulo** a respeito dos assuntos referentes ao contexto da aviação brasileira levando em consideração a transformação deste discurso mediante as alterações conjunturais no cenário internacional.

Emprega-se como marco temporal, os anos de 1937 à 1945, período em que o presidente Getúlio Vargas estabeleceu no Brasil um governo ditatorial denominado Estado Novo.

O objetivo geral deste trabalho é compreender como a aeronáutica brasileira foi utilizada, nas páginas do **OESP**, como um instrumento adaptado a servir ao projeto de construção do nacionalismo.

Procura-se assinalar, entre outros aspectos, a forma com que o discurso da imprensa em relação a este instrumento foi sendo moldado de acordo com as propostas políticas defendidas por Vargas, onde se destaca a idéia de integração nacional e plano desenvolvimentista do Brasil. Além disso, busca-se uma análise da ruptura do discurso empregado pela imprensa, sendo esta porta-voz do governo ditatorial, após o rompimento das relações diplomáticas e a declaração de guerra aos países do Eixo.

Muitos são os trabalhos existentes sobre o período escolhido para exame na presente dissertação, sem haver, contudo um aprofundamento da análise de um meio de comunicação da época que contemplasse a aviação nacional como um instrumento de propaganda.

Palavras-chave: Discurso da imprensa. Estado Novo. Aviação.

ABSTRACT

The intention of this work is to verify the speech of the periodical ***O Estado de São Paulo*** regarding the referring subjects to the context of Brazilian aviation taking in consideration the transformation of this speech by means of the conjunctural alterations in the international scene.

It is used as secular landmark, the years of 1937 to the 1945, period where president Getúlio Vargas established in Brazil a called ditatorial government *New State*.

The general objective of this work is to understand as the Brazilian aeronautics was used, in the pages of **OESP**, as a suitable instrument to serve to the project of construction of the nationalism.

It is looked to designate, among others aspects, the form with that the speech of the press in relation to this instrument was being molded in accordance with the proposals politics defended for Vargas, where it detaches the idea of national integration and plain desenvolvimentista of Brazil. Moreover, an analysis of the rupture of the speech used for the press searches, being this spokesman of the ditatorial government, after the disruption of the diplomatical relations and the declaration of war to the countries of the Axle.

Many are the existing works on the period chosen for examination in the present dissertação, without having, however a deepening of the analysis of a media of the time that contemplated national aviation as a propaganda instrument.

Word-key: Speech of the press. New state. Aviation.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	09
1 INTEGRAÇÃO NACIONAL.....	17
1.1 Atuação do Correio Aéreo Naval e do Correio Aéreo Militar.....	24
1.2 Ocupação dos “vazios” brasileiros.....	28
2 INICIATIVAS DESENVOLVIMENTISTAS NO ÂMBITO AERONÁUTICO.....	39
2.1 Por um “novo capitalismo”.....	39
2.2 Empresas aéreas civis.....	44
2.3 Os reides aéreos.....	52
2.4 A “Campanha Nacional de Aviação”.....	56
3 QUESTÕES MILITARES NO GOVERNO GETULIO VARGAS.....	60
3.1 A relação do governo de Getúlio Vargas com as Forças Armadas.....	60
3.2 Aviação: um instrumento de guerra.....	64
3.3 Criação do Ministério da Aeronáutica.....	67
3.4 Relações diplomáticas e comerciais entre o Brasil, Alemanha e Estados Unidos.....	70
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	82
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA.....	88

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa analisa as informações veiculadas pelo jornal *O Estado de São Paulo* (**OESP**) a respeito da aviação dentro do contexto brasileiro dos anos 30, especificamente, no período conhecido como o Estado Novo.

O interesse pelo tema em questão vem sendo amadurecido através de pesquisas feitas ao final do curso de graduação em História no ano de 2004, quando alguns questionamentos foram levantados referentes à aviação.

Delimitamos, como marco temporal de referência, os anos em que o Brasil esteve sob a ditadura de Getúlio Vargas, o Estado Novo (1937-1945), por considerarmos o período em que este presidente torna mais explícitos os seus projetos de base nacionalistas e por apresentar uma conjuntura específica que pressupõe uma mudança de discurso por parte do governo, o que a princípio acreditávamos que se refletiria nas páginas do **OESP**.

A trajetória da aviação, como se sabe, é um tema recente, e as transformações que este instrumento teve no início do século XX mostram a necessidade de se estudar este objeto. Observamos a sua importância no período como um importante instrumento de propaganda, que foi se moldando nas páginas do **OESP**, de acordo com os interesses nacionais de Getúlio Vargas atrelado à conjuntura internacional.

Convém frisarmos que existem muitos trabalhos sobre o período escolhido que tratam da necessidade de modernização militar, o que abarca a aeronáutica brasileira, como também temos importantes trabalhos que abordam outros temas através dos meios de comunicação no Estado Novo. Contudo, não há nenhum trabalho que através de um meio de comunicação, visasse aprofundar o conhecimento sobre a questão da aviação como peça integrante do jogo político de Vargas.

Ao trabalhar com aviação no período em questão, salienta-se que não restringimos a análise ao setor militar ou civil, pois observamos que de acordo com a realidade nacional e internacional, a finalidade deste instrumento variou.

Eventos políticos internacionais e nacionais deste período influenciaram medidas políticas para o desenvolvimento da aeronáutica nacional, o que levou à formação de um discurso em prol da aviação como um instrumento de **integração** e

defesa nacional. Sabe-se que nas décadas de 1930 e 1940, havia um interesse dos governos nas questões relacionadas à *“implementação de políticas de comunicação que tornassem suas realizações conhecidas, o que passava a ser fundamental para que conseguissem a adesão e não apenas a submissão de seus governados”*¹ Assim, toda a idéia elaborada e divulgada sobre a aviação neste período, deve ser pensada a partir destas premissas.

As notícias sobre a aviação no Estado Novo não devem ser analisadas como representações banais da realidade, pois possuíam um importante papel político-social, enquanto instrumentos de sustentação do *status quo* e de divulgação e manutenção da ideologia do Estado Novo na sociedade.

Ao escolher a imprensa como a principal fonte utilizada na pesquisa, se propôs fazer um trabalho original, contribuindo assim com análises críticas sobre o tema escolhido, aproximando-se de uma “nova história” do Brasil.

Pensar a História como um processo de experiências humanas e sociais, aonde o estudo do objeto engloba todas as dimensões: o social, o político e o econômico, explica o interesse em trabalhar com o objeto especificado, na medida em que se buscou pesquisar a opinião sobre a aviação no jornal **OESP** concomitantemente com suas relações contextuais no âmbito político e social.

A utilização de material jornalístico para a pesquisa histórica requer certos critérios rigorosos de trabalho, pois de acordo com as palavras de Cláudio Elmir, *“(...) a imprensa não informa a história simplesmente. Se fosse assim, a história enquanto campo de investigação precisaria apenas se apropriar dos dados fornecidos pelos jornais.”*² O trabalho com esta fonte necessita de uma leitura diferenciada, meticulosa e intensiva.

Durante o governo Vargas, o uso da “palavra” foi amplamente utilizado no sentido de propagar o regime e criar o mito varguista, assim, a imprensa é *“pensada como uma representação construída sobre o real, sobre o qual incidem determinados filtros deformadores que cabe ao historiador determinar e equacionar*

¹ GOMES, Ângela de Castro. Propaganda política, construção do tempo e do mito Vargas: o Calendário de 1940. In: *INTELECTUAIS: sociedade e política*. São Paulo: Cortez, 2003. Pág. 112.

² ELMIR, Cláudio. As armadilhas do jornal: algumas considerações metodológicas do seu uso para a pesquisa histórica. In: *Cadernos do PPG em História da UFRGS*, n.13, dezembro de 1995, pág.21.

*em suas análises.*³

A escolha do jornal **OESP** a ser analisado nesta pesquisa se justifica na medida em que este é considerado um importante jornal na história da imprensa brasileira, com características fortes e singulares. Desde a sua origem, o “*Estadão*”, como também é conhecido até os dias atuais, apresentava como características principais o fato de ser um defensor dos postulados liberais e por ser um órgão, na maioria das vezes, de oposição aos governos constituídos. Assim, observamos na sua essência, a preocupação em ser um veículo de comunicação que ultrapassava a função informativa ao visar a modelação da opinião pública.

A atuação deste periódico no cenário político era tão importante que em 1937, ao iniciar o governo ditatorial de Getúlio Vargas, o seu diretor, Mesquita Filho foi preso e o **OESP** passou ao controle severo do governo, sendo interdito em 1940.

O controle severo e a censura dos anos de 1937 a 1945 evidentemente impediram esse veículo de informação de manifestar suas opiniões, principalmente políticas, como feito nos anos anteriores, o que levou as autoras do *Bravo Matutino* considerarem essa condição de subordinação ao governo central como um comprometimento à pesquisa histórica, “*impedindo uma análise objetiva e crítica de seus conteúdos.*”⁴

Todavia, cabe ressaltar que a presente pesquisa usou justamente deste rigoroso controle do governo estadonovista para entender como a aviação passou a ser um instrumento de propaganda deste governo e as nuances que este setor aeronáutico passa a receber no discurso do **OESP** de acordo com as transformações que ocorrem no cenário político.

Com o intuito fazermos um estudo crítico sobre o discurso do jornal, consideramos extremamente necessário o uso de mais de um tipo de fonte para esta pesquisa histórica, a fim de conseguirmos confrontar as idéias do jornal com o que era discutido entre as elites dirigentes do período. Assim, foram utilizados documentos privados do General Góes Monteiro, além da bibliografia sobre o período em questão.

³ ESPIG, Márcia Janete. O uso da fonte jornalística no trabalho historiográfico: o caso do Contestado. In: Estudos Ibero-Americanos, Porto Alegre, PUCRS-Curso de Pós-Graduação em História, v. XXIV, n.2, 1998, pág.276.

⁴ CAPELATO, Maria Helena. PRADO, Maria Lígia. O Bravo Matutino: imprensa e ideologia no jornal “O Estado de São Paulo”. São Paulo: Alfa-Omega. 1980. p.20.

Por se tratar de um trabalho que atua na área político-militar, cabe frisar que não se teve a pretensão de fazer uma história baseada nos padrões tradicionais, ou seja, relacionar a *história política* com a *história factual*. A inovação historiográfica advinda da Escola dos Annales condenou este tipo de fazer histórico, no *Combats pous l'histoire* de Lucien Febvre, citado por Jacques Julliard, ele define este tipo de história como uma “forma de história” que “não é a nossa”. Segundo Julliard:

(...) a história política confunde-se com a visão ingênua das coisas, que atribui a causa dos fenômenos a seu agente o mais aparente, o mais altamente colocado, e que mede a sua importância pela repercussão imediata na consciência do espectador. Uma tal concepção, como é evidente, é pré-crítica, ela não merece o nome de ciência, mesmo enfeitada com o epíteto de ‘humana’, e sobretudo não merece o nome de ciência social.⁵

De acordo com o autor citado acima, a história política deixou de produzir uma abordagem baseada em problemáticas, com trabalhos inovadores, contudo isso não significa que o político, assim como o econômico, o social, o cultural, não possa ser analisado a partir de métodos variados, criados, sobretudo a partir dos Annales. Para o autor, “*não se ganharia nada em continuar a confundir as insuficiências de um método com os objetos a que se aplica.*”⁶ Nesse sentido, a presente pesquisa procurou, através de uma problemática proposta e de certos instrumentos de análise fazer uma história longe dos padrões tradicionais.

Além de apoiar-se nessa nova abordagem sobre a história política, a pesquisa também utilizou alguns conceitos fundamentais para a produção historiográfica. Primeiramente consideramos o conceito de nacionalismo, na medida em que foi um elemento constante na atuação do Presidente Getúlio Vargas, principalmente após 1937.

Getúlio Vargas foi um homem que refletiu os problemas do seu presente histórico. Nascido em 1883, os primeiros anos de sua vida foram de intensas transformações sociais, políticas e econômicas. Mesmo com a proclamação da República, o Brasil se manteve atrelado às velhas tradições monárquicas,

⁵ JULLIARD, Jacques. A política. In: História: Novas Abordagens. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora, 1976, p. 181.

⁶ Ibid., Pág. 181.

permanecendo então a velha questão pertinente à necessidade de se formar uma nação. No período monárquico, a identidade nacional era representada pelo Imperador Dom Pedro II, contudo "*os autores românticos brasileiros eram ciosos da tarefa que lhes competia, a de construir uma nacionalidade*".⁷ Em 1922, na Semana de Arte Moderna, artistas e intelectuais uniram-se em prol da criação de uma identidade nacional sem interferência estrangeira, isso nos mostra que o problema nacionalista era algo muito remoto, herdado pelo político Getúlio Vargas.

Ao assumir o governo em 1930, pondo fim ao antigo sistema oligárquico, Getúlio Vargas busca nacionalizar o país através da centralização do poder e de uma série de medidas políticas. Nessa perspectiva, a aviação se tornou um instrumento de divulgação do nacionalismo, tanto no que concerne à integração territorial, como também ao projeto desenvolvimentista.

De acordo com a definição de Eric Hobsbawm, o fenômeno nacionalista não pode ser analisado em termos isolados, em uma dimensão única, sendo necessário atribuir relações entre o político, o econômico e o social. Assim o nacionalismo está situado

(...) na intersecção da política, da tecnologia e da transformação social. As nações existem não apenas como funções de um tipo particular de Estado territorial ou da aspiração em assim se estabelecer (...), como também no contexto de um estágio particular de desenvolvimento econômico e tecnológico⁸

Outro conceito utilizado na pesquisa é o de soberania nacional, que vem a ser um conceito tipicamente político: "*A Soberania, enquanto poder de mando de última instância, acha-se intimamente relacionada com a realidade primordial e essencial da política: a paz e a guerra*."⁹ No contexto de uma possível segunda guerra de proporções mundiais, essa idéia de soberania foi amplamente debatida no Brasil, uma vez que ela poderia ser violada. O discurso de proteção nacional serviu de justificativa para Getúlio Vargas adotar medidas em função de um reequipamento

⁷ NEVES, Lúcia Maria Bastos. MACHADO, Humberto Fernandes. O Império do Brasil. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999, p.198.

⁸ HOBBSAWM, Eric J., Nações e Nacionalismo desde 1780: programa, mito e realidade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990, p.19.

⁹ Ibid., p. 1180.

militar.

O trabalho está organizado em três capítulos. O primeiro capítulo trata da **integração nacional**, item presente no discurso político do presidente Getúlio Vargas, que acreditava estar a nação dividida em poderios regionais e que somente ele, como chefe de Estado, através de uma atuação centralizadora, seria capaz de transformar o Brasil em uma unidade.

O avião, dentro do contexto de **integração**, foi um excelente instrumento de propaganda na medida em que, utilizando a rapidez e eficiência deste aparelho, seria possível “encurtar” distâncias entre as regiões brasileiras.

O primeiro enfoque para analisar essa relação entre **integração nacional** e aviação ficou nas notícias a respeito da atuação do Correio Aéreo Militar (CAM) e Naval (CAN), ambos pertencentes a instituições militares. Neste momento observamos que estes serviços eram retratados como “serviços sociais”, ou seja, o CAM e o CAN, através de seus reides aéreos, serviam às regiões mais afastadas dos grandes centros.

O interessante é que enquanto o discurso no **OESP** evidenciava a aviação militar como um instrumento em prol da **integração**, observamos que já havia uma preocupação por parte das Forças Armadas em preparar esta arma aérea para garantia da **soberania nacional**.

O segundo subitem abordado neste capítulo foi a ocupação do interior do país, através da chamada *Marcha para o Oeste*. Este projeto visava a ocupação de toda a região desocupada no Brasil e ganhou grande importância por parte do **OESP** dado seu “nobre objetivo”. Nesse propósito, mais uma vez a aeronave se tornava o instrumento essencial para a sua concretização.

O segundo capítulo aborda outro tema que se insere dentro das propostas políticas de Vargas, o **projeto desenvolvimentista**. Neste momento da pesquisa procuramos analisar o conteúdo do **OESP** que divulgava o desenvolvimento aeronáutico como parte integrante deste grande objetivo nacional.

Nessa perspectiva de desenvolver a economia brasileira sob o controle do Estado, Getúlio Vargas incentivou a incipiente indústria aeronáutica, através da fabricação de aeronaves nacionais e criação de uma fábrica de motores.

As possibilidades do Brasil de desenvolver o setor de produção aeronáutico não eram as melhores, já que o país dependia de material estrangeiro, somado ao ambiente beligerante que envolveu as principais potências econômicas.

Curiosamente serão as empresas de países como Alemanha e Estados Unidos que “ajudariam” o Brasil. Assim, tanto a Condor, VARIG e VASP (empresas ligadas ao governo alemão), como a Panair do Brasil (ligada ao governo norte-americano) estariam contribuindo para a evolução da aviação, por serem empresas “nacionais”, apesar do vínculo com tais países.

Uma outra forma observada de promover uma modernização aeronáutica foi a partir dos chamados reides aéreos, que ganharam bastante destaque no **OESP** por significarem uma forma de treinar os pilotos e “testar” os equipamentos.

Essas notícias, porém, variavam, o que nos chamou a atenção. Caso os reides aéreos fossem internacionais, o conteúdo abordado retratava a sua função de preparar a aviação para ser convertida em uma arma de guerra. Já quando essas façanhas eram realizadas no Brasil, o enfoque mudava de direção, se ressaltava a sua utilização em prol de uma obra social.

No terceiro e último capítulo tratamos da presença dos militares no Estado Novo destacando o interesse de Getúlio Vargas em colocar este grupo como parte integrante do processo de nacionalização e engrandecimento do país e a forma com que o **OESP** buscou conscientizar os seus leitores desta função maior das forças armadas.

Sabemos que esta presença marcante do oficialato brasileiro no governo Vargas estava mais atrelada à manutenção do próprio governo, o que justifica essa ampla participação. Assim, militares e elite governamental discutiam, juntos questões que iam desde relações diplomáticas à organização e criação de órgãos governamentais.

Essas discussões nem sempre eram difundidas pelo meio de comunicação utilizado como fonte, havia, portanto, discursos muito distintos. A luta pela modernização do Exército, Marinha e posteriormente Aeronáutica era evidente, mas como efetuar tal propósito, com quem comercializar? Essas questões com o desenrolar da guerra, não apresentavam uma unanimidade de opiniões.

Nesta parte do trabalho buscamos examinar a atitude do presidente Getúlio Vargas perante uma nova conjuntura que lhe foi apresentada: a Segunda Guerra Mundial. Novas posturas e novas idéias deveriam ser implantadas, assim a utilização do meio aéreo ganha outras dimensões, como a criação do Ministério da Aeronáutica.

Mas o periódico paulista não traz nas suas páginas todas essas discussões.

No que concerne à aviação, uma questão foi levantada: enquanto o meio governamental discutia e negociava o fornecimento de equipamentos militares e o fortalecimento da aviação como arma de guerra, com o intuito de garantir a **soberania nacional**, o **OESP** se abstém de comentários a respeito desta “nova” função da aeronáutica nacional.

Ao romper relações diplomáticas e posteriormente declarar guerra aos países do Eixo, um novo contexto surge. Ao enviar tropas para a batalha contra os regimes totalitários, a ditadura varguista começa a tomar outros rumos.

Era evidente que a vitória aliada paradoxalmente abalaria o poderio autoritário de Getúlio Vargas, se fazendo indispensável um redirecionamento da postura política até então empregada. Diante dessa realidade, o que deveria ser propagado pelos meios de comunicação vai de encontro a essa necessidade de aumentar a popularidade de Vargas.

1 INTEGRAÇÃO NACIONAL

O Brasil terá de ser povoado, desbravado e cultivado pelos brasileiros. Queremos homens válidos e laboriosos e repudiamos os elementos indesejáveis (...) os desenraizados e incapazes de fixar-se (...) de amar a terra (...) e por ela sacrificar-se. (Getúlio Vargas)

A vasta extensão territorial do Brasil acompanhada das dificuldades de comunicação e acesso aos mais variados pontos deste território foram sérios problemas afrontados pela administração política do país no decorrer da sua história. Contudo, no final do século XIX e início do século XX, a unificação nacional tornou-se uma questão delicada e de extrema importância a ser enfrentada não só no Brasil como também em muitos países, sobretudo na Europa, o que acaba por difundir o fenômeno ideológico denominado nacionalismo, conforme elucidado nesta citação de Norberto Bobbio:

O Estado nacional gera o Nacionalismo, na medida em que suas estruturas de poder, burocráticas e centralizadoras, possibilitam a evolução do projeto político que visa a fusão de Estado e nação, isto é a unificação, em seu território, de língua, cultura e tradições.¹⁰

Ao considerar que na história os fenômenos não devem ser analisados como fatos isolados, mas como um jogo de relações que envolvem o ser humano e o seu meio, ou seja, o homem e suas relações sócio-culturais, podemos afirmar que Getúlio Vargas ao assumir a presidência da República após a Revolução de 1930, refletiu os problemas do seu presente histórico e trouxe consigo a mentalidade e os dilemas de seu tempo.

Nascido em 1883, os primeiros anos de sua vida foram de intensas transformações sociais, políticas e econômicas. Mesmo com a proclamação da República, o Brasil se manteve atrelado às velhas tradições monárquicas, permanecendo então a velha questão pertinente à necessidade de se formar uma nação, o que significa tanto trabalhar com a consciência da população no sentido de criar um sentimento de identificação social, como criar medidas políticas que

¹⁰ BOBBIO, Norberto et alli. **Dicionário de política**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004. p. 799. 1 v.

permitam uma interação dos povos que compunham a sociedade brasileira.

Com o intuito de compreender o discurso do jornal **OESP** no que concerne ao projeto de unificação nacional varguista, o presente capítulo visa analisar o processo de ocupação do território brasileiro a partir de alguns projetos políticos como: a atuação do Correio Aéreo Militar e Naval e a Marcha para o Oeste.

Na concepção do cientista político Norberto Bobbio, o significado da palavra integração concentra-se no “fim das divisões e rupturas e a união orgânica entre os membros de uma organização”¹¹, aonde o autor entende por organização o próprio Estado-nação. Contudo, o processo de integração pode ser entendido e analisado sob dois viés distintos, mas que no período Vargas se entrecruzam.

Primeiro deve-se considerar a **Integração territorial** que além de um domínio político central, visa também interesses de cunho econômico, como a criação de um mercado único, além do estabelecimento de um mesmo código jurídico e de um sistema de transportes unificado.

A **Integração nacional**, já pressupõe um processo mais complexo que inclui a criação de uma identidade única a todos os grupos componentes de uma nação, para ser criado um panorama onde estes povos se vejam parte de uma mesma comunidade, enfim, vejam-se integrantes de um todo: a nação.

Essas duas idéias de integração estão inseridas no projeto de construção da unidade nacional defendido por Vargas, como pode ser percebido nesta citação do próprio presidente:

Pela vastidão do país, mal dotado de transportes e comunicações, existem núcleos excelentes de povoamento, aos quais só falta melhorar a capacidade de produção e valorizar o esforço pela subsistência. O fraco poder aquisitivo desses núcleos, fechados no estreito círculo da economia doméstica, está em função do isolamento e da carência de escolas e conhecimentos técnicos. (...) Os brasileiros, de um extremo a outro do nosso vasto território, devem sentir-se em perfeita fraternidade, unidos pelos vínculos culturais, morais e econômicos.¹²

¹¹ Ibid., p. 632.

¹² GETULIO VARGAS. **Unidade Moral e Unidade Econômica da Nacionalidade**. Discurso do Presidente Getúlio Vargas às classes conservadoras e proletárias. 10 de novembro de 1940. p. 29-30.

Na concepção política de Getúlio Vargas, que vai ao encontro da definição dada ao nacionalismo por Bobbio anteriormente citada, os obstáculos enfrentados para se efetivar um projeto de integração nacional, só se tornariam transponíveis através da atuação do Estado, o que em contrapartida facilitava a manipulação do poder central de todo o território brasileiro. Assim, os meios de comunicação controlados pelo Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), evidenciam a necessidade de um Estado forte e centralizado que servisse a toda a nação, não a interesses classistas.

Castanho¹³ alerta para o fato de que no setor público, as instituições que se destacam na mídia são justamente as que investem em comunicação social e vai além, quando destaca que, por questões históricas, este setor é um grande provedor da imprensa.

O Estado Novo formalmente instituído em 10 de Novembro de 1937 por Getúlio Vargas caracterizava-se pela extrema centralização política, repressão a partidos políticos opositores e fortalecimento da presença do Estado em todas as esferas da vida nacional. Esse modelo governamental não foi um projeto idealizado exclusivamente por Vargas, mas contou com apoio da grande maioria das forças oligárquicas estaduais e da Igreja Católica, além da participação ativa dos militares e grupos burocráticos que defendiam o estabelecimento de um regime autoritário, estável e capaz de modernizar o Brasil¹⁴.

Concordamos com Bethell¹⁵, quando este autor afirma que Vargas não apresentava entusiasmo pela democracia, pelo menos pela democracia liberal, que ele associava à política semi-representativa, mas fundamentalmente oligárquica da primeira República. “Ideólogos e propagandistas do Estado Novo se referiam ao regime como democracia nova, autêntica ou, até mesmo, democracia autoritária”.

Para Faoro¹⁶, a existência de órgãos como o DIP, responsável pela legitimidade do regime perante a opinião pública, o Departamento Administrativo do

¹³ CASTANHO, Valéria. **Assessoria de Comunicação na iniciativa privada, na área pública e no terceiro setor. Comunicação e Espaço Público**. V. I, nº 1 e 2, 2003. p. 197.

¹⁴ CAPELATO, Maria Helena Rolim. Propaganda política e construção da identidade nacional coletiva. In: **Revista Brasileira de História**. v. 16, nº 31 e 32, São Paulo, 1996.

¹⁵ BETHELL, Leslie; ROXBOROUGH, Ian. **América Latina entre a Segunda Guerra Mundial e a Guerra Fria**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1996. p. 57.

¹⁶ FAORO, Raymundo. **Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro**. Porto Alegre: Globo, 2001. p. 89.

Serviço Público (DASP) e o fortalecimento do Estado central revelam e confirmam a fragilidade do sistema político e a característica autoritária do Estado brasileiro. Entretanto, segundo o referido autor, essa força e a onipresença do Estado se justifica pelas origens burocráticas e patrimoniais dos portugueses e pela continuidade entre o poder colonial e o Brasil independente, que garantiu ao país a integração de um enorme território.

Segundo Heber¹⁷, a partir da promulgação da Constituição de 1934, o Brasil apresentava sinais que iria viver um regime democrático, não fossem as tendências golpistas de Vargas, com apoio de setores situados no interior do governo, como por exemplo, o Exército. Na verdade, o fantasma do comunismo que progredia assustadoramente na Europa impulsionado pela Revolução Russa de 1917 abriu caminho a uma repressão sem proporções aos grupos de esquerda no Brasil avessos a tais pretensões do presidente.

Concordando com o autor citado acima¹⁸, ao mesmo tempo em que se efetuava a repressão, um obscuro plano, denominado Cohen, o qual denunciava uma tentativa de insurreição comunista era elaborado. Em 1937, cerca de um ano antes da realização do pleito eleitoral, tropas da polícia militar cercaram o Congresso Nacional e não permitiram a entrada de congressistas. Começava assim o Estado Novo, com repressões aos movimentos populares e aos comunistas, e com o apoio incondicional da classe dominante, que entendia o golpe como algo necessário para a manutenção da ordem e preservação dos bons costumes.

Desta maneira, o governo não só negava os princípios democráticos e pactuava com a burguesia nacional, como também implementava uma política trabalhista que visava suprir materialmente as necessidades da população e criar uma imagem positiva de Getúlio Vargas como o pai dos pobres e protetor dos trabalhadores.

Vale ressaltar que o regime inaugurado em 1937 não se dirigiu apenas aos trabalhadores na construção de sua imagem, mas tratou de formar uma ampla opinião pública a seu favor, pela censura aos meios de comunicação e difusão de um pensamento e assistencialista, capaz de alienar a grande massa brasileira.

¹⁷ HEBER, Ricardo. **Estado, democracia e repressão política no Brasil**. Presidente Prudente: **Revista Unesp**, 2006. p. 35.

¹⁸ *Ibid.*, p. 35.

Arquitetado para durar vários anos, o Estado Novo durou apenas oito, em função das divergências existentes no interior do governo, ao cenário político internacional marcado pela Segunda Guerra Mundial e ao fracasso de regimes totalitários europeus como o nazismo e o fascismo.

A implantação do Estado Novo possibilitou a criação de importantes bases para conferir legitimidade às idéias de unidade e harmonia social, intervencionismo econômico e centralização política em torno da figura de um líder populista e carismático. Todavia, entender o processo de construção de identidade nacional e do nacionalismo em uma sociedade é uma atividade complexa, uma vez que o conceito de nacionalismo é muito amplo, bem como suas interpretações¹⁹.

Para Hobsbawn²⁰, a nação pode ser entendida por dois ângulos: o objetivo e o subjetivo. No caso objetivo, a nação possui indivíduos que compartilham a mesma língua, idéias, costumes, religião, cultura, etc. No caso subjetivo, possui indivíduos que compartilham uma idéia de pertencimento que ultrapassa os aspectos objetivos, fazendo com que essa sociedade crie um sentimento de unidade que não se explica apenas por costumes, territórios, culturas ou línguas em comum.

Heber²¹, citando Blas²², salienta ser bom lembrar que o conceito moderno de nação surge com o processo da Revolução Francesa, onde a Constituição de 1793 define como indivíduo aquele possuidor de direitos políticos, ou seja, a concessão da cidadania está atrelada ao caráter político nesta sociedade. Sendo assim, o Estado surge como instrumento capaz de unificar os elementos necessários para a constituição da nação. Por sua vez, ao denominar o Estado como instrumento de opressão e a serviço da burguesia, o marxismo não acredita na existência da nação, condenada ao fracasso por ser produto característico do capitalismo e por apresentar produtos políticos (Estado) e econômicos (relações). “O marxismo aponta para o fim da História, e sendo assim, o Estado-nação só teria condições de existência se apresentasse condições de auto se sustentar.”

¹⁹ Ibid., p. 41.

²⁰ HOBBSAWN, Eric. **Era dos Extremos: O breve século XX**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. p.76.

²¹ HEBER, Op. Cit., p. 53.

²² BLAS GUERRERO, Andrés de. Nacionalismo y marxismo. In: **Nacionalismo e ideologías políticas contemporâneas**. Madrid: Espasa-Calpe, 1984.

Concordamos com Bobbio quando esta define “nação” da seguinte maneira:

a nação é concebida como um grupo de pessoas unidas por laços naturais e, portanto eternos. Esses laços naturais apresentam inicialmente as idéias de raças, seqüenciados pelas características em comum como a língua, costumes, religião e território.²³

Assim, o nacionalismo é visto como uma ideologia unificadora, elaborada intencionalmente para garantir a paz e a coesão entre povo e Estado.

Concorda-se então com Chiauí²⁴, quando esta ressalta que

é muito recente a invenção histórica da nação, entendida como Estado-nação, definida pela independência ou soberania política e pela unidade territorial e legal. Sua data de nascimento pode ser colocada por volta de 1830” e esse processo demorou ainda mais para se delinear no Brasil, dado as suas características escravagistas e colonialistas do passado.

Heber²⁵ ressalta que:

É a partir do Estado Novo (1937-1945) que a idéia de nação e nacionalidade começa a se delinear e ganhar espaço com mais substancialidade no Brasil. Para tanto, os meios de comunicação foram utilizados pelo regime como instrumento de propaganda e doutrinação política e social, por meio de intervenções e compras de jornais e rádios e a manipulação das massas através da transmissão do programa Hora do Brasil (este apresentava uma finalidade cívica, informativa e cultural). O programa enaltecia as belezas naturais, os símbolos nacionais e o patriotismo, rememorando os feitos gloriosos do passado, além de exaltar a figura paternalista do líder nacional, o presidente Vargas. Durante esse período tentou-se sufocar a idéia de luta de classes e difundir a idéia de cooperação entre capital e trabalho sob a orientação e atuação sistemática do Estado.

Getúlio Vargas acreditava que o “grande problema brasileiro” era o da unidade nacional e o interessante é que, seria ele a única pessoa certa para resolver

²³ BOBBIO, op. Cit., p. 796.

²⁴ CHAUÍ, Marilena. **Brasil: Mito fundador e sociedade autoritária**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000.

²⁵ HEBER, op. cit., p. 54.

este problema, já que era capaz de enxergar de forma ampla, desapegado do regionalismo herdado da Primeira República. Assim, como forma de mostrar esse caráter quase que divino do presidente Getúlio Vargas, o **O Estado de São Paulo (OESP)** traz em suas páginas a idéia de que Vargas era a pessoa destinada a cumprir a tarefa unificar totalmente a nação brasileira, nem que para isso fosse necessário utilizar de formas agressivas para alcançar esta missão.

A imagem da grande Pátria, uma e indivisível mora-lhe no coração e na intelligencia. Por cima das diversidades geographicas, econômicas e sociaes, o sr. Getúlio Vargas enxerga o Brasil, este paiz immenso que o esforço sob-ehumano dos nossos maiores nos entregou como um legado precioso.(OESP, 18.09.1940, p. 03)

Segundo Capelato²⁶, a construção da nacionalidade brasileira ocorreu de forma tardia e singular. O Estado Novo, através de sua excessiva valorização dos símbolos nacionais, profusão do sentimento nacionalista, paternalismo e centralização política contribuiu para que essa idéia sedimentasse no Brasil. Em seu artigo intitulado, Propaganda política e construção da identidade nacional coletiva, Maria Helena Capelato discute os significados de uma nova cultura colocada em prática a partir de 1937 e aborda as formas de construção da identidade nacional coletiva através da educação, trabalhada em um sentido doutrinário.

Concordando ainda com a autora acima citada, o Estado Novo utilizou elementos simbólicos e do espetáculo do poder (típico de regimes totalitários europeus) para conseguir a legitimação e apoio da sociedade, a fim de enaltecer o nacionalismo, substituir a democracia liberal por uma democracia social, sem esquecer é claro, da exacerbada intervenção estatal. Afinal de contas, “o Estado precisava não só dominar os cidadãos como também mobilizá-los e influenciá-los a seu favor. Precisava dos símbolos, de uma religião cívica e do patriotismo”.

Cabe ressaltar que o processo de construção de uma identidade nacional estará sendo analisado neste trabalho dentro da perspectiva dos propósitos políticos do governo varguista de 1937, pois levar em consideração a forma com que tais projetos foram recebidos pela sociedade da época em questão se torna inviável na medida em que projeções de hipóteses deste tipo não são possíveis de serem

²⁶ CAPELATO, op. cit., p. 79.

comprovadas a partir do material que se escolheu como objeto de pesquisa: o **OESP**.

1.1 Atuação do Correio Aéreo Naval e do Correio Aéreo Militar

O poder aéreo brasileiro apresentava nas origens de suas doutrinas forte influência nas operações ofensivas, na manutenção do domínio do ar e no bombardeio estratégico, inspiradas principalmente na obra de Giulio Douhet. No entanto, sua capacidade operacional esbarra com a realidade da sociedade civil brasileira, a qual, até a década de 30, pouca relevância prestava ao papel das Forças Armadas na preservação da soberania nacional, e nas decisões do comando para mudanças na formação de sua oficialidade, compreendendo um perfil profissional menos operacional e mais burocrático²⁷.

Segundo Oliveira²⁸, a Doutrina de Segurança Nacional (daqui para frente denominada DSN), que permeou as ações militares e culminou em sua intervenção direta no governo do país, foi inspirada nos manuais elaborados pela Escola Superior de Guerra no final dos anos 1940, portanto, no meio castrense.

Antes de avançarmos na análise da DSN, é importante salientar que este conceito já existia no Brasil desde o final do século XIX e se estabeleceu no governo de Getúlio Vargas. Na verdade, no texto da Constituição de 1934 já se instituiu o Conselho de Segurança Nacional, “consignadas pela primeira vez em texto constitucional com o apoio de Vargas, que vislumbrava sua utilidade para os seus propósitos políticos”.²⁹

No regime do Estado-Novo, a partir de 1937, o surgimento da “Defesa Social Brasileira” respondia ao propósito do governo ditatorial de reprimir o

²⁷ D'ARAUJO, Maria Celina, SOARES, Gláucio A. D. e CASTRO, Celso [int. e org.]. **A Volta aos Quartéis. A Memória Militar sobre a Abertura**. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1995.

²⁸ OLIVEIRA, Tania R. P. de G. T. de. **O Estudo da Guerra e a Formação da Liderança Militar Brasileira (1996-2004)**. Orientação de Amarílio Ferreira Junior e Antonio Carlos W. Ludwig. Tese de Doutorado. São Carlos-SP: UFSCar, 2001. p. 43.

²⁹ PROENÇA JR, Domício e DUARTE, Érico Esteves. **Comentários a uma Nova Política de Defesa Brasileira. Security and Defense Studies Review**. Vol. 3 (2): 2003, p. 164 -192. Disponível em: <http://www.nedu.edu.chds/journal/papers-bios/Duarte>. Acesso em: 24 jan. 2004.

comunismo em conseqüência da Intentona de 1935. Para isso se tornava essencial a presença dos militares no poder, juntamente com Vargas. Contudo, a presença deste grupo no Estado Novo também se justifica pela necessidade de manutenção deste regime, assim os militares se tornaram o braço direito de Getúlio Vargas.

De acordo com José Murilo de Carvalho, foi no Estado Novo que os militares ganham espaço no cenário político conjuntamente com outros ramos importantes da sociedade brasileira. Nas palavras do autor,

... de finalidade anticomunista, formada por militares e 'figuras mais destacadas da magistratura, do funcionalismo, do jornalismo, das classes liberais, do comércio e da indústria'. (...) Embora faltem estudos mais profundos destas organizações, de sua composição e de seus programas, parece evidente que pela primeira vez militares se unem a representantes de grupos econômicos na promoção e defesa de interesses comuns.³⁰

A maioria das grandes potências mundiais na década de 30 desenvolveu a sua aviação técnica e estrategicamente. Os reides aéreos, como uma moderna, rápida e eficaz forma de ligar regiões, países e continentes, servia também para exercícios tático-militares, a fim de transformar a aviação em uma importante arma de guerra.

Observamos que **OESP** procurava informar a sociedade brasileira deste crescimento aeronáutico mundial sem contudo emitir nenhum tipo de julgamento e análise da situação brasileira. "(...) Atrás de todos os planos, experiências e novas companhias de aviação 'civis', percebe-se um interesse estratégico: o desejo de 'dominar o ar', e poder atingir, 'um inimigo' em 'caso de guerra'." (OESP, 18.08.1938, p. 06)

O uso de aviões caracterizados como "imitações civis" (OESP, 06.04.1939, p. 03) que facilmente poderiam ser convertidos em armas de guerra, representa uma forma de averiguar esta intenção de fazer dos reides aéreos "treinamentos militares", porém camuflados de um discurso amistoso.

Entretanto, ao mesmo tempo em que o **OESP** traz os reides aéreos como uma forma estratégica de ter o conhecimento e domínio aéreo de outras regiões,

³⁰ CARVALHO, José Murillo de. As Forças Armadas na Primeira República: o Poder Desestabilizador. In: FAUSTO, Boris (org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. Tomo III, 2º vol., liv. 2º, cap. V. 2ª ed., Rio de Janeiro / São Paulo: DIFEL, 1978, p. 181- 234.

também os classifica como uma forma simbólica de estreitar os laços de amizade entre o Brasil e outros países. “Grande massa popular acclamou os cinco aviadores que declararam aos jornalistas ser o reide o symbolo da amizade que cada vez mais estreitam os dois paízes.” (OESP, 01.12.1938, p. 05)³¹

Podemos defender a idéia de que a ausência de um debate via o **OESP** sobre a aviação nacional no que tange a sua utilização como arma de guerra se explica devido ao posicionamento de Getúlio Vargas em manter relações diplomáticas amistosas com as grandes nações, seja a totalitária Alemanha ou a liberal-democrata Estados Unidos.

Interessante notar que a interpretação do avião como um potente instrumento militar nas páginas do **OESP**, dava-se apenas às nações estrangeiras. Em contrapartida, apresentava o Brasil como um país pacífico, tendo inclusive as missões da sua aviação militar relacionadas com um projeto político-social muito maior, o da “nacionalização”.

Partindo da idéia de construir uma nova sociedade e fortalecer o sentimento de nacionalidade, o Estado Novo preocupou-se com as questões geopolíticas. Como já foi dito, o território brasileiro possuía grandes “vazios”, necessitando de políticas destinadas a povoar e integrar essas regiões ao centro do país. Nesse sentido, o discurso do jornal **OESP** buscava esclarecer a sociedade de que a aviação nacional seria uma forma de acabar com o isolamento geográfico de certas regiões, conforme podemos avaliar a partir desta citação:

Somente o avião resolve satisfatoriamente a questão das comunicações rápidas, aproxima as cidades mais distantes, contribui para o progresso do comércio, e estabelece aquele vínculo de unidade que deve ser a preocupação constante do governo. (OESP, 24.03.1940, p. 04)

O governo Vargas, através do **OESP**, buscava “informar” à população brasileira que suas obras visavam interligar todas as regiões do Brasil, alcançando regiões até então esquecidas pelas autoridades anteriores. Procurava incutir na mentalidade dos brasileiros a imagem de Getúlio Vargas como o “messias”, o qual busca soluções para resolver os problemas da nação, contando com o

³¹ Declaração feita por aviadores da empresa de aviação alemã “Lufthansa”, após efetuar um reide no ano de 1938 entre Berlim-Tokio.

desenvolvimento da aviação:

Perdido assim no imenso vale, Porto Velho encontra na aviação um elemento inestimável de progresso. É realmente notável como pode o aeroplano levar a civilização ao interior do imenso 'amphitheatro amazonico', consolidando alli uma de suas bases mais firmes.(OESP,17.09.1940, p. 03)

Em 1931, a Aviação Militar encontrou condições para a criação do Correio Aéreo Militar (CAM), isso devido à insatisfação, por parte dos militares brasileiros, em função da restrita autonomia de vôo imposta pela Missão Francesa, além disso, nesse mesmo ano foi criado o Grupo Misto de Aviação (primeira Unidade Aérea), sob o comando do Major Eduardo Gomes, que proporcionou uma estrutura material e de pessoal para a execução da missão.

Tal projeto tinha como objetivo servir às comunidades espalhadas por todo o território nacional, inclusive as carentes de meios de transportes comuns. O **OESP**, em algumas de suas páginas, tratava do Exército como uma poderosa força de coesão nacional, que seguindo os moldes do chefe da nação, enxergava o Brasil pelo prisma da unidade nacional, daí a justificativa para a existência do CAM.

O avião antecipou-se no conhecimento popular ao próprio automóvel. Isto é comum em villas e cidades às margens do Tocantins e no Território do Acre, onde aparelhos do Correio Aéreo Militar passam com toda regularidade. (OESP, 15.10.1940, p. 03)

Mas esse propósito não se limitava apenas à prestação de serviço público no que concerne ao desbravamento do interior brasileiro, ligando regiões mais distantes dos pólos políticos e econômicos.

Pode-se analisar tal fato sob uma perspectiva de estratégica militar, na medida em que forneceu às Forças Armadas uma acumulação de experiências e também o reconhecimento militar detalhado de todo o território nacional que pudesse facilitar qualquer tipo de ação bélica. Todavia, esse viés militar que convergia para uma estratégia de guerra não era noticiado nas páginas do **OESP**, devido ao posicionamento neutro adotado por Vargas até 1942. .

Em 1934 foi criado o Correio Aéreo Naval (CAN), trabalho semelhante ao feito pelo Exército desde 1931, pelo chamado CAM, contudo o emprego da Aviação Naval era bem mais modesta, limitava-se apenas ao litoral brasileiro. O CAN visava,

- adestramento dos aviadores navais e dos pilotos aviadores da reserva;
- facilidade de comunicações rápidas entre as repartições estaduais e entre os respectivos Estados e o Ministério da Marinha;
- ligação mais fácil entre as populações litorâneas e ribeirinhas com os centros populosos e capitais, e;
- facilidade de atuação do Governo junto às populações afastadas, em prol da unidade nacional.³²

Esse serviço tinha a função de recolher as correspondências entre as localidades vizinhas por onde passavam e entregá-las para a “linha-tronco”³³, que ficava responsável por distribuir a carga postal para as outras localidades. Esse serviço prestado pela Marinha pode ser considerado uma das principais atividades da aviação militar nesse período, sendo de grande valor para a sociedade por ter servido como uma via de comunicação.

O jornal **OESP** procurava transmitir a idéia de que a aeronáutica brasileira evoluía no sentido de trazer o progresso para a nação. Ações de pessoas ligadas à aviação apareciam no jornal com o intuito de vangloriar a atuação brasileira no transporte aéreo, sobretudo no sentido de seu progresso. Assim o **OESP** vinha “(...) comprovar mais uma vez a eficiência da nossa aviação militar na aquisição de seus aparelhos e o perfeito conhecimento de aeronavegação de seus pilotos.” (OESP, 27.11.1938, p. 02)

1.2 Ocupação dos “vazios” brasileiros

Segurança nacional e política territorial eram preocupações antigas no Brasil, entretanto, somente no governo centralizador e autoritário de Vargas que houve efetivamente ações que concretizaram essa preocupação. Ainda em 1934, no Decreto

³² INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONAUTICA. *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Rio de Janeiro INCAER, 1990, p.316, 2 v.

³³ Ibid., p. 317. Existiam os pólos de irradiação, com suas linhas-troncos, que se estendiam por parte da costa litorânea brasileira: Santos era o pólo de irradiação para Ubatuba, São Sebastião, Iguape e Cananéia; Florianópolis o era para Tijucas, Itajaí, Joinville, São Francisco, Laguna, Tubarão e Araranguá; de Rio Grande partiam aviões para Pelotas, Jaguarão e Santa Vitória do Palmar.

nº7, de 3 de agosto, o antigo Conselho de Defesa Nacional passou a chamar-se Conselho Superior de Segurança Nacional e em 1937, foi criado mais um órgão, o Sistema Federal de Segurança.

Francisco Campos, importante personalidade no governo Vargas, ao incluir na Carta Estadonovista a chamada “Lei de Fronteiras”, a qual estabelecia em 150 km a largura da faixa limítrofe, determinava que essa área deveria ser ocupada somente por pessoas e empresas brasileiras. Segundo ele, a necessidade de tais medidas decorria do fato de que o Brasil, não sendo um país superpovoado, como os europeus, não poderia restringir a defesa de suas fronteiras unicamente às forças militares.

Nos artigos 165 à 173 da Carta de 1937, se apresentava as questões relacionadas com a segurança interna do país, além de dar especial atenção às áreas de fronteira e à presença das indústrias estrangeiras instaladas nestas regiões. Podemos observar que a manipulação das fronteiras pode ser entendido como parte integrante das técnicas de poder.

Em suma o que se pretendia era uma participação mais efetiva na política do país pela proximidade de grupos locais com as esferas reconhecidas do poder federal. Apesar disso, não seria possível aos interventores desenvolver uma ação, mesmo que, prioritariamente, apenas para implementar as medidas administrativas do governo federal, sem que houvesse um intercâmbio político com as elites dirigentes e, de modo mais amplo, com as classes dominantes locais.

Para isso, foi feito o Código dos Interventores, nome dado ao Decreto nº 20.348, de agosto de 1931, por meio do qual o presidente Getúlio Vargas regulamentou o controle a ser por ele exercido sobre as interventorias federais nos estados.³⁴

A nomeação de interventores, após a vitória da Revolução de 1930, não foi tranqüila. Sentindo-se preteridos, os membros das tradicionais forças políticas locais logo entravam em conflito com as novas autoridades e, desse modo, criavam-se focos permanentes de crise política. Além disso, surgiam denúncias de abuso de poder por parte dos interventores, cuja ação, com freqüência, extrapolava o âmbito estadual e influenciava os rumos da própria política nacional.

³⁴ OLIVEIRA, Márcio de. **Brasília: o mito na trajetória da nação**. Ed. Paralelo 15, Brasília, 2005.

O Código dos Interventores, que procurava exatamente evitar uma concentração excessiva de poderes nas mãos de alguns governantes estaduais, entre outros objetivos, proibia os estados de contrair empréstimos sem a prévia autorização do governo federal e restringia os recursos que cada estado poderia destinar às suas forças policiais, impedindo as de se rivalizar com o Exército Nacional. Tratava-se, em suma, de um instrumento de centralização do poder³⁵.

No que concerne os propósitos políticos de Getúlio Vargas para a construção de uma unidade nacional, o controle dos estados a partir da nomeação de interventores se tornava essencial. A partir desta medida de controle, se procurou investir no âmbito da geopolítica, que tinha no território seu foco principal.

Nesse sentido, de acordo com os dados fornecidos por Oliveira³⁶, foram criadas instituições encarregadas de fornecer dados confiáveis para a execução dos projetos de integração do governo, como o Conselho Nacional de Geografia, o Conselho Nacional de Cartografia, o Conselho Nacional de Estatística e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), este, de 1936. Essas agências ajudariam o Estado Novo a formular e implementar políticas demográficas e de colonização destinadas a vencer os "vazios" territoriais e a pouca integração das regiões do país.

O Estado Novo, ao combinar as idéias de fragmentação da unidade territorial aos perigos por ela representados para a soberania nacional, lançou mão de uma estratégia de dominação sobre o corpo social, que se alicerçou na proposta nacionalista de ocupação e desenvolvimento territorial, denominada Marcha para o Oeste.

A ação política do Estado Novo, tendo em vista a ocupação efetiva do interior e defesa das fronteiras, também se fez sentir com a criação dos territórios federais, em 1943: Amapá, Rio Branco (atual Roraima), Guaporé (atua I Rondônia), Iguaçu e Ponta Porão, geralmente localizados em região de fronteira, portanto, consideradas estratégicas para a defesa nacional. As divisões territoriais do Brasil estavam vinculadas a um conjunto de medidas cujo objetivo era combater o poder

³⁵ ANDERSON, Benedict. **Comunidades imaginadas: reflexões sobre a origem e a expansão do nacionalismo**. Edições 70, Lisboa, 1991.

³⁶ OLIVEIRA, Lucia Lippi de. **Estado Novo: ideologia e poder**. Rio de Janeiro: Zahar, 1991, p.150

das oligarquias locais que, segundo a ótica do Estado Novo, vinham ameaçando “os interesses gerais da nação”.

O governo federal atuou também na região de colonização do norte do Paraná, o que deu origem a uma série de novas cidades como Londrina, Maringá, Cianorte, Umuarama. Sobre a formação de novos territórios, ainda é importante ressaltar que as unidades federadas como territórios estavam inspiradas na experiência política norte-americana, que sustentava a importância de o governo federal dar suporte a algumas regiões, geralmente grande e despovoado, mas estratégicas para seus interesses, quer por sua posição geográfica, quer por razões econômicas.³⁷

Apesar da Marcha para o Oeste ter sido lançada em 1940, este slogan remete ao ano de 1937 e teve seus objetivos remodelados até o seu lançamento oficial. Utilizando-se de várias técnicas de propaganda, se construiu a imagem de uma população que marchava em direção da grande obra de construção da unidade nacional, integrando o homem à terra.

Dentre essas variadas técnicas de propaganda, incluí-se a utilização da imprensa como instrumento capaz de “falar” ao povo. Esta estratégia de dominação social era apresentada pelo jornal **OESP** através de um discurso bem elaborado, que exaltava a atitude de Getúlio Vargas em “desbravar” o interior do Brasil, porém podendo agora ter uma visão mais ampla de parte do imenso território. O avião se tornava um elemento essencial nesta “cruzada rumo ao Oeste” .

Este processo de penetração no interior do Brasil só poderia ser efetivado através de um intenso contato com a população local, que eram indígenas considerados por Getúlio Vargas “abandonados” pelos governos anteriores. Nessa perspectiva, o presidente realizou visitas ao interior do país a fim de difundir a sua imagem de idealizador da integração nacional. As páginas do **OESP** abusam na divulgação destes acontecimentos a fim de solidificar a construção de imaginários sociais³⁸ que atendiam claramente às finalidades políticas que os intelectuais do Estado difundiam.

³⁷ CAVALCANTE, Maria do E. S. Rosa, **Tocantins: O movimento Separatista do Norte de Goiás 1821-1988**. São Paulo. Ed. Anita, 1999. p.121.

³⁸ ANSART, Pierre. **Ideologia, conflitos e poder**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978. Por imaginário social entende-se todo um conjunto de evidências implícitas das normas e dos valores que legitimam as

As visitas à essas regiões interiores do país pelo presidente Vargas e sua comitiva ganhavam espaço nas páginas do **OESP** com o intuito de difundir a campanha nacionalista, mas também com o objetivo de levar ao conhecimento do povo as belezas naturais brasileiras. Assim, através do jornal, a população além de visualizar a imagem de Getúlio Vargas aparecendo em meio às aldeias indígenas de forma mítica nos campos de pouso para aviões, também podia conhecer aspectos da geografia física da região a ser ocupada.

(...) abrigado nas azas brasileiras, e por mais de quatro horas, o gigantesco oceano verde, ora aberto e descampado, mais adiante ondulado em montanhas, além encrespado de arbustos, aqui límpido espelho de águas faiscando aos raios solares, allí majestosos chapadões, até encontrar a interminável faixa do rio Araguaya. (OESP, 10.08.1940, p. 04)

No que dizia respeito ao desenvolvimento da região Norte, o engajamento no processo revolucionário de 1930 significava a possibilidade de uma redenção política e econômica, em função da presença marcante, na direção nacional do movimento, de importantes lideranças locais, como Juarez Távora. Estas poderiam trazer para a região benefícios que eram negados, segundo suas reclamações, pelos governantes oligárquicos da Primeira República, centrados no eixo São Paulo – Minas Gerais.³⁹

Para o militar João Segadas Viana, no texto intitulado de “Divisão territorial do Brasil”, a divisão territorial de um país devia ter em vista facilitar sua vida administrativa, diante da impossibilidade de uma só administração centralizar diretamente em suas mãos todas as relações do Estado com o cidadão. Alega que em outros países, assim como no Brasil, o antigo fracionamento do território em as capitanias hereditárias foi uma medida adotada a fim de facilitar a administração central.⁴⁰

relações sociais. Os ideólogos, nesse caso, possuem a função de racionalizar e criar as formas de legitimação dessa ideologia, conduzindo a população a uma reunião de práticas objetivadas pelo Estado.

³⁹ RICARDO, Cassiano. **Marcha para oeste: a influência da “bandeira” na formação social e política do Brasil**. Rio de Janeiro, Ed. José Olympio, Coleção Documentos Brasileiros, 1940, volumes 1 e 2.

⁴⁰ VIANA, João Segadas. “Divisão territorial do Brasil”. In: **Revista Brasileira de Geografia (RBG)**, volume 2, número 3, 1940, p. 372-406.

O autor comenta que, em 1940, estados como Pará, Amazonas, Mato Grosso e Goiás eram demasiadamente grandes e despovoados e mostra que esses quatro estados reunidos possuíam 5.200.00 km², o que significava 63% da superfície do país. Porém, tinham apenas de 2.800.000 habitantes, representando apenas 7% da população do Brasil. Nas palavras de Viana:

Sempre que se fala em dividir os estados despovoados em territórios, sob a tutela da federação, o regionalismo mal compreendido desses estados protesta sob a alegação de que o governo federal devia auxiliá-los com dinheiro ou com realizações materiais, destinadas ao seu desenvolvimento. (...) Ninguém quer reconhecer a realidade demonstrada por 67 anos de monarquia e 48 de república, em que nunca o governo central adotou essa política de auxílios. (...) Aqueles que bem conhecem bem a vida (sic) desses estados, sabem perfeitamente que a população do interior deseja por todas as formas a administração direta da União, que só lhes trará a justiça e o progresso, e que o regionalismo cheio de suscetibilidades só existe nas populações das capitais, temerosas de perderem a sua importância política, ou nos políticos (governadores, deputados) que não mais poderiam viver às custas da miséria do interior sendo assim, uma solução possível apresentada pelo autor é a divisão dos grandes estados.⁴¹

O discurso do **OESP** atenta para a situação de atraso desses grandes estados, apontando como causa a falta de recursos para o seu desenvolvimento, acrescida das dificuldades que as distâncias acarretavam para a ação direta do governo situado na capital, sobre as populações do interior. Preocupações que seriam as mesmas que levaram à eclosão de movimentos separatistas da região Norte de Goiás, hoje Tocantins. Foi, inclusive, com base nessa problemática que teve início a já citada Marcha para Oeste.

Observa-se que esse discurso se assemelha ao da Revista Brasileira de Geografia, mudava-se apenas a retórica dada a cada veículo de informação, respeitando os públicos à qual se destinavam.

Conforme Ricardo Cassiano, outro intelectual do Estado Novo, a Marcha para Oeste indica a direção, sem determinar ainda a região que viria a ser conquistada pelo novo bandeirante:

⁴¹ Ibid., p. 392.

Para oeste quer dizer apenas 'em caminho do Oeste'. Qualquer deslocamento do litoral para o interior seria para oeste; isto é, para o poente e não ainda para a região onde, no Brasil, e já traçados os seus limites, estão situadas agora as terras que confinam com as dos países banhados pelo Pacífico.⁴²

O autor afirma, ainda, que em qualquer hipótese, na História do Brasil, a constância da marcha para o interior, quer partida do norte, quer do nordeste ou do sul, foi sempre rumo ao oeste. Segundo seus estudos, a soma de todas as marchas foi a conquista do corpo central do país, a oeste da linha traçada pelas coroas.

Ainda de acordo com o mesmo autor, no Brasil, o fenômeno nacionalista se realizava de modo absolutamente variado e original. A Marcha para Oeste se faz, entre outros modos e feitios com as entradas, com as missões jesuíticas, com a expansão agropastoril, com as expedições destinadas a repelir o invasor, com as migrações de povos do litoral e com as bandeiras⁴³.

Nesse exemplo apresentado da literatura elaborada na época em que ocorreu a Marcha para Oeste, Cassiano Ricardo acrescenta as questões que acredita ser a constante histórica do movimento. A seu ver, seriam quatro aspectos importantes a serem avaliados:

“(1) a marcha começada pela penetração agropastoril e realizada pela bandeira foi a da conquista, trazendo de volta a geografia que é moldura de nosso destino; 2) a redução da riqueza (mineração), trazendo a Independência; 3) o declínio das classes rurais, pastoris e agrárias, trazendo a República presidencialista; e a 4) que acaba de iniciar, ou seja, o Brasil, procurando as suas origens para poder vencer ideologias e imperialismos estrangeiros⁴⁴.”

Cassiano Ricardo⁴⁵ elogia as ações dos bandeirantes dizendo que a eles se deve a conquista e o povoamento de regiões como Mato Grosso e Amazonas que se tornou parte definitiva do território nacional. “Nada de desordem, nem de coisas minúsculas. Ficou-nos o gosto das iniciativas recortadas em ponto grande, dentro da ordem. O verdadeiro sentido da brasilidade está na Marcha para Oeste”.

⁴² RICARDO, Op. cit., p. 285.

⁴³ Ibid., p. 289, 2 v.

⁴⁴ Ibid., p. 287, 2 v.

⁴⁵ Ibid., p. 287, 2 v.

A idéia expressa por estes autores participantes do Estado Novo e responsáveis por legitimar este governo através das letras, sintoniza-se com o discurso do **OESP**, obedecendo a regra de que os meios de comunicação deveriam formar a idéia da necessidade de integrar o país pensando no desenvolvimento nacional, excluindo assim o pensamento regionalista, o qual Vargas tentou apagar em todo seu governo estadonovista.

De acordo com o próprio Vargas, a Marcha para Oeste Brasil estaria reatando a campanha dos construtores da nacionalidade, ou seja, os antigos sertanistas. O seu discurso aparecia nas páginas do jornal **OESP** mostrando a atuação de desfragmentação do território e a moderna forma de resolver esta questão, através dos meios de comunicação e dos transportes, aqui incluído o avião.

A vastidão do nosso território em diferente situação geográfica talvez não impusesse, por si só, esta determinação. Se a nossa fisionomia geográfica fosse de uma grande planície sulcada de rios mansos ou constituísse um platô único, sem maiores acidentes, decerto os fios de aço dos trilhos ferroviários dariam satisfação completa às exigências do nosso crescimento econômico. Acontece, porém, coisa bem diversa. A variedade do meio físico, as condições históricas do povoamento e a enorme extensão territorial impõem-nos a conquista do elemento mais novo nas comunicações e transportes.⁴⁶

Na percepção de Oliveira Vianna, na concepção política nacional, o presidente Vargas distinguia duas fronteiras: “a que decorre dos tratados internacionais e está expressa na configuração geográfica do território nacional e a que decorre da nossa própria estrutura econômica e social (...)”.⁴⁷ O teórico corporativista acrescenta ainda que, um dos grandes objetivos do pensamento político de Getúlio Vargas é justamente fazê-las coincidirem no sentido de integrar a “nação” ao “Estado”. Isso, para Vianna, justificaria não só o programa da Marcha para Oeste, como a organização dos territórios.

Observamos tal situação em um texto do **OESP** (11.10.1940, p. 02) que mostra uma viagem de Getúlio Vargas à região amazônica, aonde expressa as preocupações em desenvolver essa região. Neste discurso, como em outros

⁴⁶ VARGAS, Getúlio. O Brasil na guerra. In: **A nova política no Brasil**. Rio de Janeiro, Ed. José Olímpio, 1943, vol. IX.

⁴⁷ VIANNA, Oliveira. **Ensaios inéditos**. Campinas, Ed. Unicamp, 1991. p. 62.

momentos também, Vargas se apresentava em variados eventos, tendo sempre como veículo de locomoção o transporte aéreo.

O interessante é que em todas as reportagens, absolutamente todas, as viagens de Getúlio Vargas são detalhadamente explicadas, desde quantas horas de viagem, percurso, ao tipo de aeronave utilizada.

As populações dos trechos desmembrados e tornados territórios não tinham a mais vaga capacidade para desenvolver-se sob um regime de autonomia estadual, menos ainda sob um regime de autonomia local. “São regiões imensas, mas praticamente desertas, cuja densidade demográfica é uma das mais baixas, não apenas no Brasil, mas no mundo”,⁴⁸.

A idéia apresentada no livro *A República no Brasil*⁴⁹ e com a qual concordamos, mostra que uma densidade demográfica forte é condição essencial à investidura de uma população local na posição de comunidade autônoma. Por isso, deveriam ser territórios, o que significava o poderio centralizador do governo federal controlando e amparando as regiões que seriam estratégicas para o país. A ação política do Estado Novo, tendo em vista a ocupação efetiva do interior e defesa das fronteiras, também se fez sentir com a criação dos territórios federais, em 1943: Amapá, Rio Branco (atual Roraima), Guaporé (atua I Rondônia), Iguazu e Ponta Porão, geralmente localizados em região de fronteira, portanto, consideradas estratégicas para a defesa nacional. As divisões territoriais do Brasil estavam vinculadas a um conjunto de medidas cujo objetivo era combater o poder das oligarquias locais que, segundo a ótica do Estado Novo, vinham ameaçando “os interesses gerais da nação”.

Neste capítulo podemos observar que o projeto de integração nacional do Estado Novo de Getúlio Vargas fazia parte de um conjunto de medidas que Vargas acreditava serem necessárias para criar uma unidade nacional. Uma das formas de colocar em prática este projeto foi a partir da atuação militar do CAM e do CAN, e do movimento denominado Marcha para o Oeste.

Procuramos entender a forma como este jornal procurava informar e acima de tudo, convencer a população brasileira da necessidade e importância dos feitos do então presidente Vargas.

⁴⁸ Ibid. p. 64.

⁴⁹ GOMES, Ângela de Castro, PANDOLFI, Dulce Chaves & ALBERTI, Verena (orgs.). **A República no Brasil**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/CPDOC, 2002.

Baseando-se na idéia de neutralidade brasileira perante qualquer tipo de confronto ideológico, a aviação militar neste momento era apresentada pelo **OESP** como um instrumento de ligação das mais distantes regiões do país. Assim, esta aviação tinha como meta o encurtamento das distâncias territoriais brasileiras e também um caráter assistencialista por transportar a essas regiões remédios, alimento e serviço postal.

Podemos ir além ao analisarmos esse caráter assistencial da aviação militar, pois sabemos que os militares atuavam efetivamente no Estado Novo, o que causava discordância entre alguns grupos sociais do período. Atuando a favor da população menos favorecida da sociedade brasileira era uma forma de mostrar que tal instituição compartilhava dos mesmos propósitos nacionalistas do governo, ou seja, a busca dos interesses da nação.

Em um segundo momento, procuramos mostrar uma outra forma de concretizar o projeto de integração de Getúlio Vargas, a ocupação de todo o interior do país. Tal investida recebeu uma denominação, a Marcha para o Oeste. O interessante, como vimos, é que apesar do nome do movimento ser bem específico a qual direção se destinaria a ocupação e desenvolvimento, na verdade objetivava a ocupar toda a região do Brasil que houvesse carência demográfica.

Conforme Gomes⁵⁰, a Marcha para Oeste foi a grande política do governo Vargas, visando ocupar, efetiva e definitivamente, os chamados espaços vazios do Brasil. Tratava-se de um “novo bandeirantismo”, mas com o cuidado de orientar os migrantes e medir os impactos do seu deslocamento, no meio físico e social das regiões para onde se dirigiam.

O **OESP** mostrava, em suas páginas diárias, as viagens de Getúlio Vargas a essas “esquecidas” regiões. A forma de o presidente explorar e conhecer a totalidade do Brasil no âmbito territorial seria apenas com a utilização de uma aeronave. Assim, todos compromissos nessas regiões eram registrados e veiculados por este jornal no intuito de mostrar as ações nacionalistas de Vargas e também mostrar a presença e utilidade deste novo meio de transporte.

Se os meios de comunicação eram instrumentos essenciais no Estado Novo, observamos que independente do público a qual se dirige, o discurso de textos intelectualizados da época mantinham sintonia com o do jornal **OESP**, o que

⁵⁰ GOMES, op. cit. p.168

demonstra que este órgão foi realmente controlado e fiscalizado pelos departamentos responsáveis por “filtrar” as informações que circulavam para evitar que a imagem do presidente pudesse ser deturpada de alguma maneira.

2 INICIATIVAS DESENVOLVIMENTISTAS NO ÂMBITO AERONÁUTICO

Neste capítulo temos como objetivo examinar o discurso do **OESP** sobre o incipiente desenvolvimento da aeronáutica no Brasil na década de 30 e 40, a partir da proposta desenvolvimentista do Estado Novo. No entanto, mediante este objetivo central, vários desdobres articulados a ele serão analisados, os quais passamos a apresentar.

Iniciamos nosso estudo apresentando a proposta do governo Vargas de 1937-45 que prezava por um amplo projeto de desenvolvimento industrial brasileiro. Dentro desta proposta a aviação aparece como um símbolo da evolução do país, além de haver a preocupação com o investimento industrial neste setor.

Outro tema abordado se refere à atuação de empresas estrangeiras, mais especificamente a Condor e Panair do Brasil. Estas empresas, ditas “nacionais”, possuíam amplos vínculos com a Alemanha e Estados Unidos, respectivamente, contudo Vargas permite essa presença estrangeira a fim de facilitar o seu projeto de integração nacional. Neste contexto, o jornal paulista buscou construir essa imagem de “empresa nacional” e também nos permite observar a conjuntura da época no que se refere a postura do governo brasileiro frente à esses dois países no período especificado.

Posteriormente analisamos a forma com que os reides aéreos que ocorreram durante o Estado Novo foram abordados pelo **OESP**. Tais feitos representavam uma forma de acompanhar a evolução aeronáutica em diversos países, procurando sempre inserir a aviação brasileira neste contexto mundial, além de ser uma forma de treinamento dos técnicos desta área a partir dos reides nacionais se baseando sempre no discurso nacionalista.

Por último buscamos verificar as notícias do jornal sobre a Campanha Nacional de Aviação, que no início da década de 40 se espalhou por regiões de todo o país a fim de se criar uma mentalidade aeronáutica, conseguindo principalmente recursos financeiros para serem investidos na compra de aviões.

2.1 Por um “novo capitalismo”

Conforme salienta Pereira⁵¹, os modelos econômicos primário-exportador, que caracterizavam a inserção brasileira retardatária no capitalismo internacional, não gerou um desenvolvimento qualitativo das forças produtivas, permitindo apenas a formação de uma burguesia mercantil e de uma pequena classe média urbana, com a apropriação do excedente se mantendo através dos mecanismos de acumulação primitiva, expropriação e exploração dos de baixo.

O cenário desalentador, no entanto, não impediria que o movimento que depôs Washington Luís significasse uma verdadeira revolução no Brasil, acelerando o tempo histórico rumo à imposição do capitalismo industrial e das modernas formas de extração do excedente. Talvez, a exagerada afirmação de um contemporâneo dos fatos subseqüentes à campanha eleitoral de 1929 faça sentido:

[...] não há nada que faça amadurecer mais rapidamente as aspirações latentes de um povo do que uma ardente campanha política [...] Abrem-se naturalmente todas as comportas. Os relógios se adiantam como se os ponteiros tivessem enlouquecido.⁵²

Pois bem, a partir de 1930 a revolução brasileira se desdobra em fases sucessivas, com a superação do exclusivismo agrário e o estabelecimento dos alicerces fundamentais a vida urbana e industrial. O Getúlio Vargas que deixou pela segunda vez um mandato presidencial inconcluso, abatendo-se em suicídio, com sua ação executiva faz justiça ao jovem acadêmico de Direito que, em 1906, discursando em nome dos estudantes de Porto Alegre, reclama ao recém eleito presidente Afonso Pena:

[...] quantas causas de estagnação pesam sobre um país novo, exaurido pela capitação e fisco, sopeando o livre desenvolvimento das atividades industriais! Amarga resultante para quem se vê cauto a comprar manufaturados no estrangeiro, os gêneros da própria matéria-prima que exporta.⁵³

⁵¹ PEREIRA, L. C. B. **Desenvolvimento e crise no Brasil (1930-1983)**. 3.ed. São Paulo: Brasiliense, 1985. p. 76.

⁵² FONTOURA, J. N. **Memórias**. Porto Alegre: Globo, 1963, p. 36.

⁵³ COUTINHO, Carlos Nelson. **Gramsci: um estudo sobre o seu pensamento político**. Rio de Janeiro: Campus, 1989. p. 69.

Ianni⁵⁴ afirma que é importante ressaltar que a noção de desenvolvimento não se resume meramente a um artifício ideológico dos pensadores e políticos de 1930, desejosos de estabelecer um divisor de águas com a situação de antes. Mais do que isso, o processo conduzido por Getúlio representou um fato inovador, por apresentar uma mudança na mentalidade da época que levou a uma interpretação da realidade brasileira a fim de desvincular a economia brasileira do modelo liberal. As palavras de Getúlio condenam de morte o Estado liberal, afirmando que

[...] o Estado, puramente político, no sentido antigo do termo, podemos considerá-lo atualmente, entidade amorfa, que, aos poucos, vai perdendo o valor e a significação. [...] A velha fórmula política, patrocinadora dos direitos dos homens, parece estar decadente.

A partir de 1930, podemos dizer que se iniciou no Brasil um “novo tipo de desenvolvimento capitalista”⁵⁵ que previa a superação do capitalismo agroexportador e comercial, direcionando para um modelo que dependeria da indústria e do mercado interno. Porém, para que fosse possível essa transformação econômica com a maior eficiência e menor custo, a atuação de um poder executivo forte e centralizado era indispensável.

Dentro desse plano para desenvolver um “novo capitalismo” se observa marcas do nacionalismo de Vargas. O pensamento autoritário e intervencionista deste governante projetava como modelo ideal a restrição do capital estrangeiro com o intuito de buscar soluções internas aos problemas da nação. Além de se apoderar do discurso a respeito do “destino histórico” do Brasil devido a suas riquezas naturais, acrescentando que tal condição seria suficiente para elevar à condição de grande potência industrial. Para Fonseca:

Vargas considerava a necessidade de o Brasil afirmar-se economicamente, desenvolver suas potencialidades e fortalecer-se no cenário internacional. Entendia que, para tanto, precisava haver

⁵⁴ IANNI, O. **O colapso do populismo no Brasil**. 4.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1988. p. 123.

⁵⁵ FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **Vargas: o capitalismo em construção**. São Paulo: Brasiliense, 1989. p. 184.

uma política nacional de exploração das riquezas do subsolo, evitando, neste campo, a exploração estrangeira.⁵⁶

Em vez do individualismo, que de acordo com o autor Jorge⁵⁷ era sinônimo de excesso de liberdade, e do comunismo, nova modalidade de escravidão, devia prevalecer a coordenação perfeita de todas as iniciativas, circunscritas à órbita do Estado, e o reconhecimento das organizações de classe, como colaboradoras da administração pública. Nessas condições, a política econômica brasileira deveria, em parte, orientar-se no sentido de defender a posse e a exploração das fontes permanentes de energia e riqueza,.

Novamente é a Pereira⁵⁸ a quem recorremos para afirmar que as mudanças configuradas nos anos da década de 1930 tiveram como aspecto dominante a transformação econômica e como resultado por excelência o crescimento do padrão de vida da população. Não é por outro motivo que os trabalhadores dedicaram a Getúlio uma comovente afeição: os atos de seu governo, indiscutivelmente, ampliaram o horizonte social dos de “baixo”, mesmo que tenham mantido a excludência do padrão de dominação e a desigualdade na distribuição da riqueza. E antes mesmo que pudesse agir, o líder gaúcho suscitou esperanças em uma população oprimida pelo regime oligárquico que a República herdou do Império e não foi capaz de superar.

No que tange ao discurso do **OESP** referente ao projeto desenvolvimentista no campo aeronáutico até 1942, observamos o desejo de se justificar o progresso nesta área alegando a “utilidade pública” deste instrumento de transporte. Assim, este jornal se encarregava de informar os serviços prestados à sociedade como levantamento aero-fotográfico de várias regiões a fim de resolver problemas de vários tipos, como a seca na região do Vale do São Francisco ou até mesmo para otimizar projetos de remodelação dos serviços de água e esgoto de cidades brasileiras.

Sabemos que o conhecimento geográfico neste período foi amplamente valorizado, levando em consideração o projeto de Getúlio Vargas em ocupar,

⁵⁶ Ibid. p. 216.

⁵⁷ JORGE, F. **Getúlio Vargas e o seu tempo: um retrato em luz e sombra**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1985. v. 1. p.187.

⁵⁸ PEREIRA, op. cit., p.20.

desenvolver economicamente e garantir a segurança nacional de todo o território do Brasil. Assim, nas páginas do **OESP**, se procurava mostrar a importância das ações aeronáuticas aliada a outras ciências como a geografia, como uma forma de facilitar o progresso nacional.

Tempo, distancias, climas e sobretudo a inacessibilidade de certas regiões, criam obstáculos de toda a sorte, principalmente à economia. Esses obstáculos, porém, são hoje superados pelo avião. O aeroplano facilita a avaliação do progresso das diferentes áreas de um país (geographia econômica). (OESP, 31. 08. 1940)

Diante das informações difundidas pelo **OESP**, podemos inferir que não se objetivava somente apresentar a aviação como um instrumento a fim de proporcionar um progresso da nação. A própria indústria aeronáutica ganhou importância neste período e este jornal cumpriu a tarefa de apresentar a forma com que este estímulo à indústria aeronáutica estava sendo feito pelo governo federal.

Dentre essas medidas, as que mereceram destaque pelo **OESP** foram a produção das primeiras aeronaves no Brasil, ainda que com dependência do mercado exterior e a instalação de uma fábrica de aviões no interior de Minas Gerais, mais especificamente na cidade de Lagoa Santa, inteiramente nacional.

Os primórdios da indústria aeronáutica se originam nas atividades do militar do Exército Antônio Guedes Muniz, que ao finalizar o curso de Engenharia Aeronáutica na França, desenvolveu, ainda nesse país, o projeto de um avião, o chamado M-5. De volta ao Brasil e mais especificamente no governo Vargas, esse projeto serviu de base para a criação de um avião inteiramente nacional por este militar em parceria com o industrial Henrique Lages. A primeira aeronave nacional produzida em série foi denominada M-7, e no total foram fabricadas 28 unidades durante o Estado Novo e posteriormente foram construídos o M-8, M-9 e M-11.

Sobre a construção destas aeronaves nacionais, percebemos que o **OESP** atribuiu maior importância ao modelo M-9 e M-11, que a partir de 1937 e 1941, respectivamente, começaram a voar nos céus brasileiros. O interessante é que esses modelos foram mais direcionados ao meio militar. Assim, além do incentivo à indústria aeronáutica, consideramos que o discurso do **OESP**, no período que concerne a construção destas aeronaves nacionais, já apresentava um tom incipiente de apelo à segurança nacional.

Na entrega de algumas aeronaves para o Exército, no ano de 1939, o **OESP** apresentou este evento como uma “ocasião alusiva ao progresso da nossa aviação”. Contudo, na mesma reportagem se assinala a importância deste instrumento no que tange à defesa da nação.

Após varias considerações o director da Aeronáutica disse que aquellos aparelhos não se destinam somente à instrução primaria dos nossos pilotos, mas ao começo de forjamento da nossa defesa nacional. (OESP, 26. 04. 1939)

Dentro da mesma perspectiva de se desenvolver a indústria aeronáutica, se cogitou a proposta de instalar uma fábrica de aviões antes mesmo do Estado Novo de Vargas. Criada em 1936, a Fábrica de aviões de Lagoa Santa encontrou vários empecilhos que acabaram por retardar a produção de aviões. Após a eclosão da II Guerra Mundial o governo de Getúlio Vargas passou a apoiar e incentivar mais a produção deste estabelecimento, contudo, já em 1944 a Fábrica de Lagoa Santa ainda não havia produzido nenhuma aeronave.

Desde do ano de 1938, o jornal **OESP** acompanhava o processo de instalação da fábrica de aviões. Entretanto o discurso não era empolgante, como o que dizia respeito às construções dos Muniz. Conforme foi mostrado acima, se limitava a comunicar as tentativas do governo em fazer deste projeto um sucesso. Ao considerar que a imprensa nesta época tinha a função maior de divulgar os feitos do governo central, a fim de propagar as suas ações desenvolvimentistas, inferimos que as poucas notícias divulgadas neste jornal revelam o fracasso que foi o início desta fábrica, apesar de levar em conta a importância deste estabelecimento.

2.2 Empresas aéreas civis

A liberdade dada à aviação comercial para atuar nos ares brasileiros se deve à dificuldade encontrada pelas instituições militares de desenvolverem a aeronáutica brasileira sem depender da atividade civil. Assim, o governo de Getúlio

Vargas procurou incentivar qualquer iniciativa relacionada a aviação, porém as colocando sempre à disponibilidade do governo caso fosse necessário.

Nesse âmbito inaugural, portanto, destacou-se o surgimento da aviação comercial dissociado de orientação centralizadora do Estado brasileiro. O modal de transporte surgiu em função da integração regional e da disponibilidade de aeronaves para o desenvolvimento do setor. Sob o ponto de vista conjuntural, houve semelhanças com o início do processo de transporte aéreo nos Estados Unidos, ligando um espaço territorial amplo, mas com liberdade para constituição e permanência de empresas. Essa conjuntura inicial de 30 anos serviu como um teste para o mercado, de forma a se descobrir seu melhor funcionamento, com nítido critério de eficiência.⁵⁹

De acordo com a idéia de Hobsbawn⁶⁰, o impulso da aviação se originou em função das aeronaves excedentes de guerra,⁶¹ adquiridas a baixo custo e em boas condições de financiamento, o que permitiu o surgimento de inúmeras empresas aéreas, quase todas funcionando, no entanto, com estrutura econômica precária. O detalhe interessante é que o surgimento não-programado da aviação comercial, e ainda que de forma precária, sinalizado na baixa segurança das aeronaves e na incipiente regulação estatal, desenvolveu um modal importante e que se revelou essencial ao transporte comercial no Brasil.

Desde o início das atividades da aviação comercial no Brasil, nota-se a forte atuação das empresas estrangeiras. A empresa pioneira neste setor foi a Sindicato Condor⁶², fundada no Rio de Janeiro em 1927 e representava os

⁵⁹ MARQUES DE OLIVEIRA, Alessandro Vinícius. **Performance dos Regulados e Eficácia do Regulador: Uma Avaliação das Políticas Regulatórias do Transporte Aéreo e dos Desafios para o Futuro**. São José dos Campos: Núcleo de Estudos de Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR), Documento de Trabalho n. 7. Disponível em <http://www.ita.br/~nectar>.

⁶⁰ HOBBSAWN, Eric. **Sobre História**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 106-121.

⁶¹ "Eram aviões, em sua maioria DC-3, de 21 a 31 assentos, voltados para o transporte interior" BNDES. **Aspectos de Competitividade do Setor Aéreo** (Modal Aéreo IV). Rio de Janeiro: *Informe Infra-Estrutura*, n. 50, nov., 2001, p. 1.

⁶² Em 1924 foi fundado na Alemanha o Condor Syndikat e em 1926, o Condor Syndikat foi encampada, junto com outras empresas alemãs, formando a Deutsche Lufthansa AG, que visava abrir mercado em todo o mundo para a indústria aeronáutica alemã.

interesses da Alemanha na América do Sul. O governo brasileiro concedeu a essa empresa uma linha que se estendia do Rio de Janeiro até Santa Vitória do Palmar, na fronteira com o Uruguai, passando por Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Florianópolis, Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande.

Em 1928, a Condor já ligava Natal a Porto Alegre, além de ter obtido uma permissão para o tráfego aéreo comercial no território nacional, podendo estender suas linhas até o Uruguai e Argentina. Na década de 30, equipada com hidroaviões, a empresa inaugurou a linha que ligava Corumbá-Cuiabá.

Com a aviação comercial, regiões que possuíam meios de transportes deficitários passaram a se comunicar com as grandes capitais através dos aviões, o que gerou um certo entusiasmo na população dessas regiões, e de uma certa forma, justificava todo o apoio do governo a uma empresa estrangeira.

A Condor ligava regiões onde as comunicações eram difíceis e lentas. Por exemplo, Rio Branco, a sede do território do Acre, tinha ligação fluvial com Manaus e Belém apenas uma vez por mês. Porto Velho-Belém, por via fluvial levava 22 dias. Estas cidades eram servidas pelos aviões da Condor que chegavam com dia e hora marcada, não indo além de dois dias a ligação com a capital federal.⁶³

O interesse alemão em desenvolver a aviação comercial no âmbito internacional é entendido através das imposições restritivas das potências aliadas no Tratado de Versalhes, onde a Alemanha ficou limitada em relação ao mercado interno e proibida de produzir equipamentos de cunho militar. A solução encontrada foi investir na conquista de espaços econômicos no exterior com a aviação civil, de forma que pudesse ser facilmente convertida para a finalidade militar. Como exemplo dessa conversibilidade temos o Junkers JU 52, que era a aeronave padrão da Lufthansa, Condor, Varig e Vasp na década de trinta. Esse avião foi, posteriormente, usado em conflitos como a Guerra Civil Espanhola e a Guerra do Chaco.

Porém, estranha-se a ausência de comentários por parte do jornal **OESP** a respeito da atuação desta empresa. Isso porque partindo da análise de todo o

⁶³ MUSA FAY, Cláudia. **Crise nas alturas: a questão da aviação civil (1927-1975)**. Porto Alegre, 2001. p.21.

corpus documental, que representa o jornal fica claro que qualquer simples acontecimento a respeito da aeronáutica tornava-se digno de atenção da imprensa. As únicas informações que circulavam nas páginas do jornal paulista limitavam-se às informações sobre os horários de vôos, principalmente das malas postais e propagandas comerciais.

Quando se iniciou a guerra na Europa em 1939 e posteriormente com o rompimento das relações diplomáticas do Brasil com os países do Eixo, essa influência alemã no Brasil foi revista. Iniciou-se um processo de nacionalização desta empresa e neste sentido o **OESP** tratou de informar a população das medidas adotadas pelo governo.

A remodelação tem como base o afastamento de certos elementos alienígenas há muito radicados na empresa, e o ingresso de um outro elemento, de imediata confiança do governo, o qual passou a ocupar o posto de diretor superintendente. Este elemento é o tenete-coronel de Aeronáutica José Cândido da Silva Muricy Filho. (OESP, 10.01.1942, p. 06)

O discurso do **OESP** mantém o mesmo teor nacionalista das palavras proferidas pelo presidente Getúlio Vargas,

(...)Julgo, ainda, aconselhável a nacionalização de certas indústrias e a socialização progressiva de outras, resultados possíveis de serem obtidos mediante rigoroso controle dos serviços de utilidade pública e lenta penetração na gerência de empresas privadas cujo desenvolvimento esteja na dependência de favores oficiais.⁶⁴

A fim de estender a atuação da Deutsche Lufthansa no Brasil, foi fundada a Viação Aérea Rio-Grandense (Varig) em 1927, através de Otto Ernest Meyer⁶⁵, um aviador veterano da primeira Guerra Mundial que veio para o Brasil em 1921 e se estabeleceu em Porto Alegre no ano de 1923. No Rio Grande do Sul, Otto Meyer obteve boas relações com pessoas representativas do empresariado e da política local, entre elas, Alberto Bins e Osvaldo Aranha. A Varig se tornou uma empresa

⁶⁴ VARGAS, G. **A nova política do Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1938. V. 1 p.120-122.

⁶⁵ Para mais informações a respeito da fundação da VARIG ver: MEYER, Otto Ernest. **Dados a respeito da criação e fundação da Varig**. Porto Alegre, s. ed., 1962.

que representava o Sindicato Condor no Rio Grande do Sul, e recebia apoio técnico alemão, assim era indiretamente controlada pela Deutsche Lufthansa.

Em 1933, foi criada por empresários sediados em São Paulo, a Viação Aérea de São Paulo (Vasp), que aos moldes da Varig, recebeu forte influência germânica. Devido a dificuldades financeiras, no ano de 1935 a Vasp recorreu ao apoio governamental, tornando o estado de São Paulo o maior acionista da empresa.

Sendo o **OESP** um jornal de circulação nacional, porém com sua sede no estado de São Paulo, podemos entender o amplo espaço destinado por este jornal para veicular informações que visavam o engrandecimento da empresa, colocada sempre como uma empresa nacional. Assim, mesmo mantendo vínculos estreitos com o governo alemão, se procurava divulgar a idéia de uma empresa que pertencia à nação brasileira. Em um trecho das várias reportagens a respeito da Vasp observamos tal manipulação deste discurso: “A Vasp é uma aviação genuinamente nacional, tanto pelos seus objectivos, sua direção, como ainda pela sua própria formação.” (OESP, 21.12.1940, p. 05)

Salientava-se o importante progresso trazido pela Vasp que, diferentemente da Varig que sempre permaneceu em território gaúcho, em pouco tempo expandiu suas escalas de vôo para fora do estado de São Paulo, deixando de ligar somente cidades do interior. O motivo para este desenvolvimento diferenciado resumia-se à participação acionária do governo paulista, conforme as notícias do **OESP**: “Bafejada pelo governo, a empresa paulista cedo adquiriu material maior, melhor e mais caro.” (OESP, 12.12.1940, p. 04)

Estas informações do **OESP** merecem destaque por apresentar um discurso altamente regionalista ao apontar a Vasp como uma empresa mais forte e mais atrelada ao projeto desenvolvimentista, algo que contraria o ideal nacionalista do Estado Novo de Getúlio Vargas que pregava o fim do regionalismo.

Torna-se então interessante notar que diferentemente da Condor, as empresas Varig e Vasp são assuntos presentes no **OESP** e que diante de suas condições “nacionais”, a influência germânica sabidamente presente nestas empresas, eram ignoradas pelo jornal.

O estabelecimento de companhias aéreas comerciais com fortes relações com a Alemanha pode ser vista como um projeto estratégico militar, pois assim o Brasil seria um ponto importante na rota sul-americana. A influência germânica

ultrapassava os níveis econômicos, pois nessas empresas a maioria dos pilotos eram alemães natos ou brasileiros com ascendência alemã, a comunicação era somente no idioma alemão, e predominava a idéia de que quanto mais germânico, mais qualificado seria o trabalhador. Esse fato não preocupava o governo brasileiro até o momento em que com a evolução da guerra, o discurso nacionalista do Estado Novo⁶⁶ e o alinhamento do Brasil com o bloco aliado, fizeram com que essa autonomia concedida fosse alterada.

Em 1940 o Departamento de Estado norte-americano alertou o governo de Getúlio Vargas sobre o perigo que representava a autonomia cedida à empresa aérea de origem ou sob influência germânica, que poderia significar a perda da soberania nacional. Essa preocupação deveria ser resolvida com a nacionalização das companhias aéreas.

O desejo de nacionalizar as companhias de transportes aéreos em operação no Brasil implica investimentos consideráveis e cria sérios problemas técnicos, como a formação de um pessoal qualificado e a substituição dos aparelhos, que o Brasil não pode enfrentar de maneira isolada. A nacionalização (...) transformar-se-á então na americanização dos transportes aéreos brasileiros.⁶⁷

Contrapondo a pouca importância dada pelo **OESP** a atuação da Condor, a partir de 1942 a parceria entre Brasil e Estados Unidos receberam maior atenção deste jornal.

A aviação norte-americana começou a se consolidar em 1925, e empregava aviões militares para tarefas civis. É interessante notar que houve um crescente desenvolvimento na indústria aeronáutica no período pré II Guerra Mundial, tendo os Estados Unidos um investimento maior na aviação militar do que os outros países da Europa. Esse alto investimento no campo militar resultou em um relativo atraso na aviação comercial, porém gerou um progresso na “fabricação de

⁶⁶ Em meio ao Estado Novo, entre 1937 e 1943, o governo reprimiu o uso dos idiomas estrangeiros, tornando obrigatório o uso da língua portuguesa nos estabelecimentos particulares, desenvolveu uma política de nacionalização do trabalho e de empresas estrangeiras, principalmente as ligadas à aviação.

⁶⁷ SEITENFUS, Ricardo. **A entrada do Brasil na segunda guerra mundial**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2000. p. 261.

modernos motores que suplantavam os europeus em segurança, simplicidade, economia (...)”⁶⁸

Se a Condor tornou-se uma estratégia econômica e militar para o governo alemão, a companhia norte-americana Pan American Airways possuía fortes ligações com o governo dos Estados Unidos. Segundo Cláudia Musa Fay,

Concedendo os contratos exclusivos, o governo americano fortalecia uma única empresa internacional, a Pan Am, e apostava no seu crescimento. Podemos afirmar que a estratégia deu certo e foi uma verdadeira instituição durante anos. (...) Durante a fase de formação, os escritórios da Pan Am tinham mais influência que o consulado norte-americano. Durante a Segunda Guerra Mundial, manteve comunicação essencial e construiu bases estratégicas, transcendendo o papel de uma simples empresa aérea.⁶⁹

No Brasil, a empresa subsidiária da Pan American foi chamada de Panair do Brasil S.A., em 1930, permanecendo sob controle da empresa norte-americana até o ano de 1942. A presença dessa companhia no céu brasileiro foi constante, devido às inúmeras concessões cedidas a essa empresa por parte do governo brasileiro.

A Panair, utilizando-se de um inteligente jogo político, buscou atuar nos céus brasileiros no sentido de trazer a modernização aérea e lutar contra as dificuldades geográficas do país. Assim, a utilização de aviões modernos que diminuía o tempo de viagem era bem visto aos olhos dos brasileiros.

Em 1940, noticiou-se no jornal **OESP** a utilização por parte da Pan-American Airways de um avião “estratospherico” em rotas no Brasil, que reduziria consideravelmente o tempo de vôo entre Miami e a capital brasileira, o Rio de Janeiro, usando também um novo caminho aéreo. Sob o ponto de vista do governo explanado pelas páginas do **OESP**, a iniciativa era

Duplamente auspiciosa (...) Primeiro porque anuncia a inclusão dos ‘Boeing’ estratosphericos na linha da América do Sul, via Brasil;

⁶⁸ PEREIRA, Aldo. **Breve história da aviação comercial brasileira**. Rio de Janeiro: Europa Empresa Gráfica e Editora, 1987, p.39.

⁶⁹ MUSA FAY, Cláudia. Op. Cit., p.24.

segundo porque é uma nova rota, pelo interior do país, que se abre á aero navegação commercial. (OESP, 20.08.1940)

Ao contrário do que ocorria na empresa aérea germânica, a Panair do Brasil incentivou o aproveitamento de pilotos brasileiros na aviação comercial, através da apresentação de um memorial apresentado ao Departamento de Aeronáutica Civil. Em 1938 o quadro de pilotos da empresa já estava totalmente nacionalizado. Essa medida pode ser avaliada como uma forma utilizada para mostrar o apoio norte americano para a nacionalização do transporte aéreo brasileiro.

Com a entrada dos Estados Unidos na II Guerra Mundial, intensificaram-se as pressões norte-americanas para que o Brasil eliminasse as companhias ligadas ao Eixo, além das solicitações para que fossem concedidas as autorizações para a construção de bases aéreas no Nordeste e o estacionamento de tropas militares no território brasileiro. Nesse contexto, a Panair passa a ter um papel estratégico para os Estados Unidos, de acordo com Cláudia Musa Fay,

O papel dessa empresa foi decisivo, pois, como subsidiária da Pan Am, foi capaz de exercer a política norte-americana sem causar ameaças à soberania brasileira, nem provocar hostilidades, sendo aceita pelos militares brasileiros.⁷⁰

Neste momento, algumas reportagens a respeito da importância do nordeste brasileiro foram transmitidas pelo **OESP**. Interessante observar, que esta importância enfatizava as rotas comerciais no continente africano.

Com o desenvolvimento e conseqüentes ameaças de expansão do conflito europeu, as autoridades aeronáuticas norte-americanas fizeram sentir á direção da 'Pan American Airways' a vantagem do estabelecimento de uma nova rota transatlântica, unindo o continente americano ao europeu, via África. (OESP, 06.11.1940, p.07)

Dentro do discurso de nacionalização e integração de todo o território brasileiro, a Panair agiu de forma a não contrariar este discurso, talvez por isso

⁷⁰ Ibid., p.29.

tenha sido agraciada pelo jornal **OESP** em diversas matérias que focavam desde os seus aparelhos quanto as novas rotas a serem desbravadas pela empresa norte-americana.

2.3 Os reides aéreos

O transporte aéreo ganhou importância, em um efeito de integração e de desenvolvimento,⁷¹ em função do amplo território do país (o que promove uma continuidade e similitude com o processo americano), da precariedade do transporte rodoviário e da dificuldade de acesso a pontos longínquos do território, em especial a região norte e o interior do país, conforme vimos no capítulo anterior. Todavia, o fenômeno da locomoção aérea da década de 30 não era restrito somente aos transportes aéreos, mas extensivo também a outras atividades de locomoção aérea, como a esportiva. Nesse contexto se encontram os reides aéreos.

Nos primeiros anos do Estado Novo, as notícias sobre os reides aéreos ganharam bastante destaque no jornal **OESP**, sendo que estes podem ser classificados em reides internacionais e reides nacionais. Mediante o texto jornalístico, os reides aéreos adquiriam um discurso de importância para o contexto nacional, enfatizando a necessidade de crescimento do setor. “Com o vôo de Berlim a Nova York, sem escalas, a situação internacional entra numa nova fase” (OESP, 18.08.1938), a fase de supremacia aérea, de conquista dos ares.

As trajetórias percorridas por aviadores estrangeiros mereciam amplo destaque neste periódico seja pelo estabelecimento de recordes de tempo e distância ou como forma de estabelecer novas rotas aéreas, que na maioria das vezes começavam transportando somente malas postais, por um período de “teste”, para depois iniciarem o transporte de passageiros.

⁷¹ A continuidade com o processo americano também pode ser vista com a criação da subsidiária da Pam American no Brasil, a *Panair*. Originariamente empresa estrangeira, a *Panair*, em função das vicissitudes da empresa-mãe, dos acionistas nacionais e do governo nacionalista de Getúlio Vargas, terminou por ser controlada pelo capital nacional ainda em meados de 1940. Foi uma das únicas empresas que permaneceu no ar durante a acirrada competição dos anos 1950 e das turbulências do início dos anos 1960 (SASAKI, Daniel Leb. **Pouso Forçado: A história por trás da destruição da Panair do Brasil pelo regime militar**. Rio de Janeiro: Record, 2005. pp. 63-83).

A maioria das grandes potências mundiais, na década de 1930, desenvolveu a sua aviação técnica e estrategicamente. Os reides aéreos, como uma moderna, rápida e eficaz forma de ligar regiões, países e continentes, servia também para exercícios tático-militares, a fim de transformar a aviação em uma importante arma de guerra. Assim, o OESP trazia essa evolução aeronáutica no âmbito internacional, sem porém enfatizar a necessidade de o Brasil se envolver nessa corrida armamentista.

(...) Atrás de todos os planos, experiências e novas companhias de aviação 'civis', percebe-se um interesse estratégico: o desejo de 'dominar o ar', e poder atingir, 'um inimigo' em 'caso de guerra'.(OESP, 18.08.1938, p.03)

O uso de aviões caracterizados como "imitações civis" (OESP, 06.04.1939) que facilmente poderiam ser convertidos em armas de guerra, representa uma forma de averiguar esta intenção de fazer dos reides aéreos "treinamentos militares", porém camuflados de um discurso amistoso: "Grande massa popular aclamou os cinco aviadores que declararam aos jornalistas ser o reide o symbolo da amizade que cada vez mais estreitam os dois países." (OESP, 01.12.1938, p. 06)⁷²

O interessante é que a interpretação do avião como um potente instrumento militar nas páginas do **OESP**, dava-se apenas às nações estrangeiras. Em contrapartida, se apresentava o Brasil como um país pacífico, tendo inclusive as missões da sua aviação militar relacionadas com um projeto político-social muito maior, o da "nacionalização".

Quando se tratava de acontecimentos ocorridos em outros países, as informações que chegavam ao **OESP** através de seus informantes espalhados por diversas cidades do mundo, às vezes denotavam um excesso de emoção, entusiasmo e descrição.

Um caso típico foi a cobertura dada à travessia aérea ao redor do mundo feita pelo norte-americano Howard Hughes. Durante quase dez dias (12 à 19 de julho de 1938), o piloto milionário foi acompanhado pelos leitores brasileiros, através

⁷² Declaração feita por aviadores da empresa de aviação alemã "Lufthansa", após efetuar um reide no ano de 1938 entre Berlim-Tokio.

do **OESP**, na execução de seu projeto de volta ao mundo, com informações exatas de suas localizações, horário de início e fim de determinado trajeto, velocidade e distância percorrida. Noticiou-se a calorosa recepção de Howard Hughes pela população dos Estados Unidos, que “freneticamente” o aclamou em Nova York , além de evidenciar a importância deste reide para o âmbito militar por representar os avanços feitos da tecnologia de construção aeronáutica. (OESP, 19.07.1938, p. 04)

Através das notícias internacionais veiculadas pelo **OESP**, tomava-se conhecimento de dados referentes à aviação do mundo inteiro, apresentando anualmente os principais países que se destacavam nos reides aéreos com recordes de distância, altitude e velocidade, inclusive com destaque para a atuação feminina, o “sexo fraco” (OESP, 15.01.1939, p. 04), porém detentoras de alguns recordes.

Os aviadores estrangeiros que completavam seus reides no Brasil eram tratados pela imprensa como verdadeiros heróis. O grande interesse por estes feitos é nítido, o que nos faz questionar o “por quê” de demasiada atenção a acontecimentos que aparentemente não interferiam em nada no contexto nacional.

Em 1939, aviadores alemães da aeronave “Heinkel-He” que tentavam um reide entre o seu país e o Brasil, a fim de bater o recorde de velocidade, foram obrigados a pousar no porta-aviões “Monte Paschoal”, no meio do Oceano Atlântico, não sendo possível a realização do projeto. Entretanto, os tripulantes da aeronave citada foram recebidos no Brasil com honras e homenagens.

(...) as saudações dos pilotos brasileiros aos seus camaradas alemães e que tanto ele (o comandante da aeronave, Deale) como os seus companheiros se sentiam sensibilizados com as homenagens que lhe foram tributadas, durante sua estada na capital (OESP, 26.03.1939, p. 03)

Ao se enfatizar os feitos dos aviadores que atravessavam oceanos a fim de estabelecer recordes de tempo e distâncias ou simplesmente abrir mais uma rota aérea, significava dizer que o Brasil poderia interligar-se às grandes nações através do avião, ao mesmo tempo em que estaria acompanhando os modernos avanços da aeronáutica mundial.

Os reides aéreos internacionais também serviam, em alguns casos, para estreitar as relações entre o Brasil e outros países, como Itália, Alemanha e os

Estados Unidos. Ao serem recebidos no Brasil, os aviadores cumpriam o papel de verdadeiros representantes políticos do seu país de origem, o que traz à aviação um tom muito maior do que um simples meio de transporte.

A disputa pelo domínio aéreo entre os continentes imbuíu-se de grande importância, principalmente a ligação entre países da Europa e a América. Em fins da década de 30, o jornal **OESP** acompanha esta disputa, publicando uma declaração de uma autoridade em aeronáutica civil, o Sr. Grant Mason,

(...) as nações européias estão lançando presentemente um sério desafio à aviação commercial dos Estados Unidos e da América Latina. (...) todos os países sul-americanos estão recebendo serviço aéreo internacional de companhias allemans, italianas, francezas e holandezas.

(...) é ignorado pela maioria dos cidadãos americanos o facto de que a Allemanha tem mais rotas e serve a maior número de milhas, em serviços de transporte aéreos sul-americanos, que os demais países. A Itália tenciona inaugurar uma linha aérea entre Roma e a América do Sul, onde estabelecerá ligação com os serviços italianos existentes na Argentina. Não temos a intenção de permitir que este desafio fique sem resposta. (OESP, 23.02.1939, p.05)

As informações contidas nesta notícia revelam a preocupação existente na nação norte-americana em frear o avanço do domínio de empresas aéreas estrangeiras que atuavam na América Latina.⁷³ Em contrapartida nota-se a simplicidade em que se noticia este fato, através da maneira em que a notícia foi exposta no jornal: como uma simples nota informativa e com um título não alarmante: “Intensificação dos serviços aéreos para a América do Sul” (OESP, 23.02.1939, p. 03), revelando a postura do governo Vargas de não se envolver nas disputas entre as grandes nações a fim de manter-se neutro e com boas relações diplomáticas com ambos países.

Com o desencadeamento da Segunda Guerra Mundial em 1939, obviamente os países deste continente passaram a não mais efetuar reides aéreos para estabelecer recordes de altitude, velocidade ou distância, muito menos para firmar laços de amizade entre as nações. Assim, a fim de preencher o espaço

⁷³ Para maiores informações sobre a atuação dessas empresas na América do Sul ver FAY, Cláudia Musa. A aviação comercial na América do Sul: um estudo comparativo entre a influência alemã e norte-americana na região (1919-1945). In: **Estudos Ibero-Americanos**. PUCRS, v. XXIX, n.2, p. 149-169, dezembro 2003.

destinado às informações aeronáuticas nas páginas do **OESP**, os reides nacionais passaram a ser um dos temas abordados com mais frequência.

Para entender a importância desses reides precisamos relacioná-los com o contexto de nacionalização do presidente Getúlio Vargas. O Brasil dos anos 30 era um imenso território onde a precariedade das estradas mantinha os estados e cidades afastadas do governo central, no Rio de Janeiro, como já foi lembrado antes.

Os reides nacionais poderiam ser tanto civis quanto militares, sendo estes através do serviço do Correio Aéreo Militar e do Correio Aéreo Naval. A aviação tornou-se um instrumento de propaganda por ser um meio de transporte capaz de ligar todas as regiões do país de maneira rápida e eficaz.

O governo Vargas, através do **OESP**, buscava “informar” a população brasileira as suas obras que visavam interligar todas as regiões do Brasil, alcançando regiões até então esquecidas pelas autoridades anteriores.

Perdido assim no imenso vale, Porto Velho encontra na aviação um elemento inestimável de progresso. É realmente notável como pode o aeroplano levar a civilização ao interior do imenso ‘amphitheatro amazonico’, consolidando alli uma de suas bases mais firmes.(OESP,17.09.1940, p. 04)

O jornal **OESP** procurava transmitir a idéia de que a aeronáutica brasileira evoluía no sentido de trazer o progresso para a nação. Ações de pessoas ligadas à aviação era aclamadas nas páginas do jornal com o intuito de, utilizando as palavras do próprio jornal, “(...) comprovar mais uma vez a eficiência da nossa aviação militar na aquisição de seus aparelhos e o perfeito conhecimento de aeronavegação de seus pilotos.” (OESP, 27.11.1938)

2.4 A “Campanha Nacional de Aviação”

No início do ano de 1941, com o slogan “Dêem asas ao Brasil” o jornalista e empresário Francisco de Assis Chateaubriand Bandeira de Mello promoveu a Campanha Nacional de Aviação. Seja uma atitude de marketing do empresário ou

então uma política de responsabilidade social e empresarial, o grupo de Chateaubriand trouxe transformações para o cenário aeronáutico brasileiro e mereceu a atenção do jornal **OESP**.

A Campanha tinha como objetivo levar para cada cidade um aeroclube que pudesse formar e treinar pilotos brasileiros. Para isso se propagava a Campanha entre os grandes empresários brasileiros a fim de conseguir doações de aviões ou em espécie que fossem convertidos em material aeronáutico.

Na verdade, a Campanha mobilizou vários setores da sociedade brasileira, sobretudo os grandes empresários. Quase que diariamente o jornal **OESP** trazia a notícia de batismo de aviões que foram doados por bancos, comerciantes, funcionários públicos, universitários, dentre outros. Merecia destaque aqueles aviões dados para aeroclubes paulistas ou que tenham sido concedidos por personalidades ou empresas do estado de São Paulo, o que mais uma vez denota um sutil sentimento regionalista nas páginas deste jornal paulista, porém esse regionalismo era na mesma hora abafado ao se enfatizar o objetivo de fazer com que esses aviões doados para os aeroclubes sirvam para a formação de pilotos reservistas, ou seja, caso fosse necessário utilizariam seus conhecimentos técnicos e também material para defender a nação.

Na intenção de manipular e convencer, mesmo que inconsciente, a sociedade brasileira, o ato de participar da Campanha Nacional de Aviação revestia-se de um sentimento patriótico, de um discurso que previa a união de todo o território brasileiro, indo de encontro com o discurso nacionalista de Getúlio Vargas

Com suas grandes extensões territoriais e a necessidade de acelerar o intercâmbio entre as populações de suas várias zonas, a aviação desempenha naturalmente a função de reatadora dos laços de unidade nacional, de preservadora desse patrimônio moral que é uma das melhores afirmações da existência do Brasil (...) O brado de 'Dêem asas ao Brasil' encontrou profundo eco no espírito do Presidente Getúlio Vargas.(OESP, 06.09.1940, p. 04)

Se nos primeiros anos do Estado Novo buscou-se pensar a aviação como um elo entre as mais remotas regiões do país, com o início dos conflitos na Europa o discurso do **OESP** começa a aderir também a idéia de aviação como uma arma de guerra, mesmo que de forma muito superficial e sempre alegando que o objetivo maior do desenvolvimento da aviação civil era trazer o progresso e a integração.

Essa idéia fica explícita neste texto do jornal paulista: “fossem de paz os vôos dos aparelhos doados à Campanha Nacional de Aviação Civil. Entretanto, se for necessário voarão também os nossos aviões em defesa do solo brasileiro.” (OESP, 22.04.1942, p. 06)

Com a desenrolar da II Guerra Mundial na Europa, esse outro discurso utilizado para persuadir a população centrava-se na preocupação com a defesa nacional. Ao promover a criação de novos aeroclubes, a doação de cerca de 500 aviões, a sociedade brasileira estaria assim cooperando para que o Brasil se preparasse para uma possível atitude de garantir a segurança nacional.

(...) em consonância com o momento que o Brasil atravessa (...) A valiosa contribuição de S. Paulo vem proporcionar recursos para a compra de apreciável número de aparelhos, tão necessários, principalmente agora, quando o momento impõe a criação de numerosos pilotos civis aptos a dar o máximo de eficiência como reserva que são das nossas forças aéreas. (OESP, 10.01.1942, p. 03)

Neste capítulo podemos constatar que o discurso do jornal **OESP** a respeito do projeto desenvolvimentista de Getúlio Vargas aplicado à aeronáutica brasileira da década de 30 e 40 se aplicava sob duas vertentes.

A primeira dela seria o incentivo à indústria aeronáutica, dentro da perspectiva de um “novo capitalismo”, através das ações do militar Guedes Muniz, em parceria com o industrial Henrique Lage que, mesmo dependendo de material importado, conseguiram construir as primeiras aeronaves produzidas em série no Brasil, os M-7, M-9 e M-11.

Ainda no propósito de desenvolver a indústria aérea, Getúlio Vargas buscou estimular a construção de uma fábrica de aviões que fosse capaz de construir as aeronaves sem depender do mercado exterior para a compra de motores, por exemplo. Contudo, mesmo com grande entusiasmo por parte do governo, a Fábrica de Aviões de Lagoa Santa não obteve sucesso. Sob o ponto de vista deste fracasso, podemos entender porque o jornal **OESP** se “calou” diante deste contexto, ficando o discurso limitado às tentativas de Vargas em fazer a fábrica funcionar na sua totalidade, pois assim a sociedade teria conhecimento de que este fracasso não se deu por falta de incentivo governamental, mas por outras razões que o jornal não se importou em divulgar.

Entretanto, através das páginas do **OESP**, verificamos que Getúlio Vargas buscou desenvolver a aviação brasileira a partir de medidas como a liberdade de atuação de empresas “nacionais”, porém com grande vínculo com empresas estrangeiras, incentivo aos reides aéreos, sejam eles nacionais ou internacionais e por fim a ampla divulgação dos resultados da Campanha Nacional de Aviação.

Apesar destas medidas não estarem diretamente ligadas à idéia desenvolvimentista no âmbito industrial, podemos inferir que, devido a situação do Brasil de não ter condições de desenvolver sua aeronáutica sem depender de ajuda internacional, convinha ao governo central apoiar qualquer atuação que tivesse como objetivo final a evolução aeronáutica do país, seja no sentido de aperfeiçoamento técnico, ou aumento do número de rotas existentes no território brasileiro ou até mesmo na formação de uma mentalidade social.

3 QUESTÕES MILITARES NO GOVERNO GETULIO VARGAS

O presente capítulo tem por finalidade, no primeiro momento, apresentar as relações estabelecidas entre os militares brasileiros com Getúlio Vargas durante os anos do Estado Novo para assim compreendermos o teor das informações divulgadas pelo jornal **OESP** a respeito daquela relação. Observamos que existia um pacto entre militares e lideranças civis vinculadas ao nacionalismo desenvolvimentista do governo Vargas.

De fato, já desde o início da era Vargas lideranças militares associadas ao presidente, encabeçadas pelos generais Pedro Aurélio de Góes Monteiro e Eurico Gaspar Dutra, começaram a intuir os vínculos entre potência industrial e potência militar.

Em um segundo momento, analisamos as relações diplomáticas e comerciais entre o Brasil, Alemanha e Estados Unidos, para ser possível uma compreensão maior das conjunturas que levaram à aproximação do Brasil com a nação norte-americana.

Em seguida, optamos por examinar a evolução da aviação como instrumento de guerra nos conflitos que ocorreram na Europa com o objetivo de compreender seus reflexos no Brasil, que desencadearam a campanha em prol da criação do Ministério da Aeronáutica, levada a cabo por alguns militares.

Por último analisamos a doutrina político-militar do Estado Novo e as exigências de ampliação da defesa nacional, decorrente da Segunda Guerra Mundial, que nutriram o ambiente no qual a arma mais nova das Forças Armadas, a Aeronáutica, começou a planejar o seu futuro⁷⁴.

Diante dessa circunstância de conflito mundial, o papel da imprensa se torna fundamental não somente pelo caráter de propagador de notícias, mas pela idéia de formar e preparar a sociedade brasileira para os acontecimentos futuros.

3.1 A relação do governo de Getúlio Vargas com as Forças Armadas

⁷⁴MOREIRA, Regina da Luz. **CSN: um sonho feito de aço e ousadia**. Rio de Janeiro: Larte, 2000, p. 67.

Durante o período do Estado Novo, as Forças Armadas representavam um grupo organizado que participava ativamente do cenário político nacional e podemos considerá-las como um dos pilares de sustentação do governo ditatorial de Getúlio Vargas. Devido a essa presença marcante e necessária dos militares para a manutenção do governo estadonovista, o presidente Vargas precisou satisfazer esse grupo para garantir a estabilidade de seu governo.

Uma das principais questões discutidas entre os militares e o governo federal se baseava na necessidade de se promover um desenvolvimento deste setor, visto que se apresentava em um estado arcaico, sendo a maioria dos equipamentos militares oriundos da Primeira Guerra Mundial. Soma-se a essa situação o fato de o Brasil não possuir uma defesa eficaz da costa litorânea, o desconhecimento de todo o vasto território nacional, o que dificultava a segurança nacional em sua totalidade, além de não possuir uma defesa aérea. Sobre essa questão opina Seitenfus:

“Desde de 1930, Getúlio Vargas demonstra preocupação com o estado material das Forças Armadas. Sustentado politicamente por estas, Vargas transforma-se em seu porta-voz e tenta modernizá-las. O fracasso da locação dos contratorpedeiros US, (...), deixa a Marinha de Guerra desamparada. A inexistência de Forças Aéreas (nacionais) e o equipamento obsoleto das terrestres demonstram a urgência da questão.”⁷⁵

As páginas do jornal **OESP** durante todos os anos do Estado Novo (1937-1945) divulgam a estreita ligação entre governo federal e militares através de informações diversas que vão de simples viagens de autoridades militares até negociações para reequipar as instituições militares. Essa variação no conteúdo veiculado por este jornal nos leva a uma interpretação mais profunda do tipo de manipulação social pretendido pelo governo.

O precário estado das Forças Armadas no início da década de 30 não era uma novidade, e a necessidade de modernização, em um primeiro momento, faz com que as informações veiculadas pelo **OESP** se preencham de caráter evolucionista e de integração, conforme apresentado no primeiro capítulo deste trabalho.

Aos militares deste período se incumbia a tarefa de promover o progresso nacional, uma vez que no cenário político possuíam uma relevante participação,

⁷⁵SEITENFUS, Ricardo. Op. cit., p. 203.

devendo assim se engajar na luta pelos principais projetos almejados pelo presidente Getúlio Vargas. Para o **OESP**:

Disposto a repor o Brasil no curso da sua evolução, violentamente desviado pelo utopismo dos políticos indígenas, o chefe do Governo compreendeu, em toda a extensão e profundidade, a função unificadora das Forças Armadas, que se exercera, poderosa, no passado e continuava actuando, enfraquecida embora, como barreira contra os excessos do federacionismo republicano e contra os pruridos de hegemonia política de certos Estados. (OESP, 02. 10. 1940, p.05)

O teor das mensagens veiculadas aos eleitores refletia a vontade do presidente Getúlio Vargas em apresentar as Forças Armadas como representantes dos interesses nacionais, o que os aproximava do grande ideal de Vargas: o de criar um espírito, uma mentalidade de nação, defendendo assim um estado forte e centralizado, contrapondo à tradicional concepção de federação.

Em determinado momento chegou-se a criticar a importância dada pelos governos oligárquicos às forças policiais estaduais em detrimento das Forças Armadas. Esses governos seriam responsáveis pela propagação do “fantasma do militarismo”, se referindo aos primeiros governos republicanos. Assim, até 1930 prevalecia a mentalidade de que a América era um continente de paz, o que tornava as Forças Armadas instituições inúteis e onerosas que deveriam ter sua atuação política reduzida. O discurso do **OESP** endossa essa posição:

Provando que por detraz do doutrinário pacifista, do temor da ditadura militar, estava o interesse político, falavam os factos: Enquanto ao Exército e à Marinha se negava tudo, as forças policiais dos Estados se tornavam cada vez mais aguerridas. Dia a dia, cresciam nos seus efectivos e no seu potencial bellico. Manda a justiça confessar que estas ideas anti-nacionais, desagregadoras, utópicas, encontravam, sempre, o combate denodado dos espíritos realistas, que enxergavam os problemas políticos brasileiros acima dos estreitos interesses estaduais. (OESP, 02. 10. 1940, p.05)

Ao analisar o conteúdo do **OESP**, fica claro o objetivo dos intelectuais aliados a Getúlio Vargas em utilizar críticas os fatos históricos pertinentes à organização política, econômica e social anteriores à Revolução de 1930 a fim de justificar as atitudes autoritárias do presidente e levar ao conhecimento dos eleitores de que somente no seu governo as instituições públicas, aqui inseridas o Exército, a

Marinha e posteriormente a Aeronáutica, atuavam em prol de um objetivo único: a modernização do país sem levar em conta os interesses pessoais.

Ao dar início à ditadura estadonovista, era essencial uma articulação por parte do governo federal a fim de controlar política e economicamente todas as regiões do Brasil, para que não se desviassem dos interesses da nação. A extensão territorial e o resquício dos poderes regionais tornaram difíceis essa tarefa de monitoramento. A solução encontrada foi manter a presença do Exército nos estados fiscalizando as forças públicas estaduais com o intuito de fazer presente o poder central.

Se por um lado era inevitável a presença das Forças Armadas para garantir a estabilidade do governo, a modernização destas instituições se tornava essencial, aderindo ao próprio discurso de garantia da segurança nacional.

Militares brasileiros constantemente alertavam sobre as reais condições da estrutura militar brasileira. Muitos foram os relatórios enviados por autoridades militares à Góes Monteiro solicitando a reequiparação desse setor antes mesmo da instauração do Estado Novo.

No aniversário de comemoração de um ano da Revolução de 1930, um militar não identificado aproveita a data oportuna para fazer certas considerações a respeito das condições militares do Brasil. Assim escreve ao Ministro Góes Monteiro,

O problema militar do Brasil é complexo e não é com o seu reduzido Exército e com a sua Marinha deficiente que se garantirá a segurança nacional. Ela depende das finanças, do comércio, da indústria, da agricultura, das comunicações, da educação, da instrução, da justiça, da posição geográfica e de relações e negócios de toda a espécie que a política abrange. (...) Permite a insistência que raia pela idéia fixa, não devemos desprezar a preparação militar, tão descuidada entre nós (...) Todo país militarmente forte é próspero e respeitado. A sua soberania, repousando nesse alicerce, não terá que temer ameaças e humilhações.⁷⁶

Tal situação não foi ignorada pelos articuladores do **OESP**, contudo, como era de se esperar, a idéia difundida pela imprensa não relatava a real condição e a séria preocupação por parte do governo com a modernização desse setor. Como foi demonstrado nos dois capítulos anteriores, a mensagem veiculada por este jornal até determinada data era recheada de um discurso em defesa da integração e modernização nacional.

⁷⁶ Arquivo nacional, microfilme 050-97 AS 599-1

3.2 Aviação: um instrumento de guerra

A rigor, a utilização de aviões como instrumentos de ataque e defesa tivera seu início na Primeira Guerra Mundial, quando nasceram as tecnologias e as doutrinas militares sobre a importância da força aérea. Mas, mesmo entre os países desenvolvidos, o uso da aviação em enfrentamentos bélicos só se consolidou na Segunda Guerra, quando a aviação militar passou a ser decisiva para as estratégias de ataque e defesa das nações beligerantes, tanto entre os Aliados, como entre os países do Eixo.⁷⁷

Durante a Primeira Guerra Mundial foram realizados importantes avanços técnicos no que concerne à aviação, sendo a Alemanha a mais poderosa potência nessa aérea. A princípio, o papel mais importante do avião na guerra era o de reconhecimento aéreo, mas a seguir, observou-se que este instrumento de guerra poderia ser utilizado para combater os aviões inimigos. Percebeu-se então que este equipamento tem uma importância que ultrapassa a de sua aplicação inicial como arma auxiliar, dando assim a força aérea características próprias, independentes, deixando de ser um instrumento auxiliar dos meios terrestres e navais.

Na estrutura do periódico **OESP** havia uma coluna diária direcionada para assuntos aeronáuticos, conforme abordado anteriormente. Nesse espaço destinado somente à essa área, encontramos diversos tipos de material. Os mais comuns eram apresentações de aviões das grandes potências juntamente com todas as informações técnicas destas aeronaves, mas também se aproveitava esse espaço para divulgar artigos que teorizavam sobre a utilização da aeronáutica e tratavam de trazer um histórico deste novo meio de transporte e nova arma de guerra.

Assim, a descoberta do avião como importante instrumento de combate na Primeira Guerra Mundial não poderia deixar de ser referido:

Há pouco mais de vinte e cinco anos a aviação começou a firmar sua preponderância nas diversas actividades humanas. O mundo ingenuamente suppoz que uma nova era se lhe descarava e que o “mais pesado que o ar”, vencendo sucessivas etapas, acabaria por trazer-lhes benefícios sem conta.

⁷⁷ FERNANDES, Heloisa. **Os militares como categoria social**. São Paulo: Global, 1978. p.164.

Suppoz... mas logo compreendeu que nem tudo era de paz e a conflagração de 1914 serviu para mostrar-lhe as derradeiras ilusões. Ao lado da aviação bemfazeja, que consolida a amizade, cresceu mais viva e mais forte essa outra aviação terrível (...) (OESP, 10. 07. 1940, p.05.)

O conteúdo dessa citação acompanha a idéia exposta no tópico anterior, ou seja, até 1942 esses artigos buscavam sempre criticar a idéia da utilização da aviação como uma forma de atingir o inimigo, defendendo sempre o fator de facilidade de comunicação e ligação entre as variadas regiões, países e continentes. Podemos visualizar em mais um texto o valor representativo do corpus documental desta categoria de análise.

Triste período da historia da humanidade, em que os maiores intellectos estão dedicados, não a encontrar novas formas de actividade econômica e social, novos procedimentos de produção, novos e melhores meios de permutas, mas sim à destruição.(...) Jamais estiveram os povos, materialmente tão próximos, e nunca, espiritualmente, tão distantes e tão divididos por lutas de raças, por preocupações religiosas e rivalidades nacionaes. (OESP, 21. 08. 1938, p.04)

Confrontando coalizões políticas e ideológicas heterogêneas, explodiu em 1936 a Guerra Civil Espanhola. Esse episódio possibilitou aos seus participantes testar os seus armamentos e técnicas de combate, colocando à prova as novas tecnologias desenvolvidas no intervalo entre as duas grandes guerras de proporções mundiais. Principalmente no campo da aviação, a guerra da Espanha serviu como um útil laboratório.

O apoio aéreo da Alemanha e da Itália ao General Franco serviu para mostrar que os maciços bombardeios com grande raio de ação, como haviam preconizado vários estrategistas militares no início do século XX, não eram tão eficientes. Isso porque acreditava-se que esses bombardeios aterrorizariam as populações civis, levando a uma rendição. Contudo, os efeitos foram contrários, pois ao produzirem milhares de vítimas inocentes, os bombardeios atizaram o desejo de vingança.

Interessante que esse conflito, assim como a Guerra Sino-Japonesa, foram amplamente divulgados no **OESP**, sem, todavia, focar essa idéia de laboratório, apenas relatando os ataques e seus resultados. Cumpre-se então uma mera função descritiva, se afastando do objetivo de se formar uma mentalidade social brasileira

na medida em que não se emitia nenhum tipo de valor.

A Luftwaffe, força aérea alemã, através da experiência na Espanha, começou a desenvolver novas técnicas ligadas à aviação. Coordenou a leve aviação nazista com as ações das forças terrestres, levando a um eficaz poder de fogo. Tanto que, posteriormente, em 1939 e em 1940, na Polônia, França e Bélgica, essa nova técnica criada após a Guerra Civil Espanhola serviu para mostrar a grande competência aérea alemã, o que levou as outras nações a reverem a emprego da arma aérea.

Os primeiros movimentos da Segunda Guerra Mundial vieram concretizar as idéias teorizadas pelos pensadores do poder aéreo, enfatizando a importância da estratégia militar baseada no uso de modernos blindados e das aeronaves. O rápido avanço alemão na guerra, primeiramente no lado oriental, combatendo com a Polônia; depois na frente norte, ocupando a Dinamarca e Noruega; e posteriormente atacando o lado Ocidental, Holanda, França e Bélgica, veio demonstrar o desenvolvimento tecnológico e um novo estilo de combate: a guerra relâmpago. Nessa perspectiva, o uso do avião foi essencial, transferindo uma parte das ações de combate para o espaço aéreo.

No que diz respeito à Segunda Guerra Mundial, a forma com que o **OESP** vai relatar este conflito muda consideravelmente. Na verdade compreendemos espaços diferentes no jornal para este mesmo assunto: 1) assim como na Guerra Civil Espanhola e na Guerra Sino-Japonesa, este periódico buscou descrever o conflito, com todas suas ações bélicas e governamentais, com grandes manchetes diárias; 2) se utilizando deste espaço do jornal destinado a assuntos aeronáuticos, a maneira de apresentar o conteúdo sofre alterações. Observamos que nesse espaço os textos são mais críticos e almejam problematizar o assunto aeronáutico, mas sem o intuito de passar o ponto de vista da nação.

Na iniciativa de provocar esse debate sobre a eficiência da aviação como arma de guerra, ou seja, se a “quinta arma”, como foi chamada, era suficiente para si só decidir um conflito ou o contrário, necessitando do apoio das armas terrestres e navais, os intelectuais ligados ao governo rechearam as páginas do **OESP** de textos que discutiam esse embate. “Para alguns, a aviação era peça fundamental, “batalhas aéreas são as decisivas na peleja. (...) As demais armas, as terrestres sobretudo, foram relegadas para plano secundário.” (OESP, 29.01.1940, p.14) Muitos líderes militares, sobretudo, colocavam-se contra essa idéia de superioridade

da arma de aviação.

Ademas, tenhamos presente que uma offensiva de tal envergadura não se realiza apenas com uma só arma: realiza-se por meio da combinação de todas as armas, inclusive as “secretas”, que não apparecem nem á mão de Deus Padre. (OESP, 13. 08. 1940, p.01)

Podemos inferir que a esse assunto foi dada total liberdade para manifestações próprias a respeito da utilização da aviação como arma de guerra, já que o conteúdo destes textos apresentam, no mesmo jornal, pontos de vista divergentes.

3.3 Criação do Ministério da Aeronáutica

Desde o início do governo de Getúlio Vargas havia um interesse em regulamentar o transporte aéreo comercial e desenvolver a aviação militar. Cabe lembrar novamente que o poder aéreo brasileiro até 1941 era mais empregado em atividades de correio, e não dispunha de aeronaves com tecnologias avançadas capaz de repelir uma invasão pelo ar. A aviação comercial dependia de companhias estrangeiras, não podendo ser assim revestida para o emprego militar, como acontecia em outros países como Alemanha.

A idéia de criar uma força aérea independente do Exército e da Marinha foi um projeto levado a cabo por alguns militares brasileiros que observaram a importância de tal arma para o contexto das Forças Armadas de um país. O próprio desenrolar da Segunda Guerra Mundial serviu de argumento para a defesa deste projeto. A formulação deste ideal antecede a década de 30, porém foi no período que vai de 1939-1941 que essa idéia acelerou e fortificou devido a diversos fatores.

Em julho de 1934, um grupo de aviadores brasileiros foi enviado à Itália para estagiar por três meses em estabelecimentos do Ministério do Ar e da Força Aérea Italiana. De volta ao Brasil, começaram a debater nos meios aeronáuticos a grande vantagem da unificação da aviação militar, da aviação naval e da comercial em um único ministério, o que gerou repercussão e sensibilizou inicialmente os meios militares.

Os oficiais brasileiros utilizaram como base teórica, para argumentar as suas posições, os principais pensadores do poder aéreo. Dentre eles Giulio Douhet, oficial de artilharia e engenheiro italiano, que defendia a ampla utilização da aviação em combates, sendo capaz de decidir sozinha uma batalha. Para isso considerava útil a autonomia da arma aérea para que o seu emprego pudesse ser feito de forma mais adequada e eficaz.

(...) uma estratégia aérea independente teria que ser conduzida de maneira desimpedida dos preconceitos dos comandantes de terra e de mar, que tenderiam a utilizar os aviões para seus propósitos imediatos, desperdiçando seu potencial revolucionário. O planejamento e a condução da guerra no ar deveriam ser feitos por uma força aérea independente, comandada por aviadores, os únicos que poderiam utilizar os aviões da maneira adequada.⁷⁸

Porém, nem só por vontade de militares e da população que se poderia criar o “Ministério do Ar”, pois houve uma série de acontecimentos que influenciaram na decisão da criação do Ministério da Aeronáutica.

A conjuntura internacional levou a uma preocupação com o possível estouro de uma nova guerra na Europa e, principalmente, com os focos de tensão no continente sul-americano, instigando os responsáveis pela segurança nacional a enfatizarem o fortalecimento das Forças Armadas, para que assim fossem mantidas a soberania e independência nacional.

A discussão sobre a importância do poder aéreo foi aos poucos evoluindo. No ano de 1940 houve uma série de conferências no Clube Militar com oficiais do Exército e da Marinha, com a divulgação de artigos nos principais jornais de circulação da época, entre eles, o **OESP**, e vários projetos de criação foram enviados para o Presidente da República. Na citação abaixo podemos visualizar a forma com que os defensores da criação do Ministério do Ar utilizavam o contexto de guerra como um argumento a favor desse projeto:

A fusão das três aeronáuticas assegura-lhes unidade de direção, uma maior eficiência da arma aérea, que as previsões permitem avaliar e a realidade da guerra, tem comprovado, tem missão preponderante e mesmo decisiva na marcha das operações, determinando profundas modificações nas concepções dos métodos

⁷⁸ DOUHET, Giulio. **O domínio do ar**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p. 107

e meios da imposição da vontade dos beligerantes. (OESP, 01.01.1942, p. 10)

Passado mais de uma década do início da campanha feita pelos militares a favor de um “Ministério do Ar”, o Presidente Vargas reuniu todos os projetos e os entregou ao Capitão Nero Moura, a fim de que fosse feita uma análise com um grupo de sua confiança, chegando a uma opinião sobre a melhor maneira de organizar o ministério.

O problema encontrado em relação a esta questão era a nomeação do titular do novo ministério, afinal a Aviação do Exército e a Aviação da Marinha iriam fundir-se, e levantava-se a questão de qual arma seria o oficial escolhido pelo Presidente Vargas. Tal tema tinha que ser analisado com muita delicadeza, pois na medida em que o governo de Getúlio Vargas era sustentado pelos militares de ambas as armas, poderiam ocorrer sérias discórdias dentro do governo, o que não era interessante para o período. A solução foi designar um civil que tivesse a habilidade para administrar uma situação extremamente delicada.

O militar Nero Moura, assim se pronunciou em uma entrevista:

Na minha opinião, a habilidade iria contar muito, porque o choque entre a Aviação Militar e a Aviação Naval era tremendo. Evidentemente, a Marinha teria de concordar com a escolha feita pelo Getúlio, que não preocupou em perguntar se alguém aceitaria ou não. Mas também é evidente que um nome do Exército não seria bem-aceito. Iriam reagir, chatear. Era natural que um naval desse prioridade aos navais de maior confiança para os melhores postos. Por outro lado, se a escolha presidencial recaísse sobre um naval, nós, do exército, também não aceitaríamos de bom grado, iríamos preferir alguém que conhecêssemos e em quem confiássemos. Para um civil, a origem militar ou naval não teria qualquer importância: ele iria ver quem prestava e quem não prestava.⁷⁹

Assim, em 20 de janeiro de 1941, Getúlio Vargas assinou o decreto-lei nº2.961 que criou o Ministério da Aeronáutica, que visava o desenvolvimento do poder aéreo brasileiro, ficando responsável por todo o tipo de planejamento, coordenação, controle e emprego da aviação. Nomeou como primeiro ministro o

⁷⁹ MOURA, Nero. **Um vôo na história**. Rio de Janeiro: FGV, 1996. p.94. Obra produzida pela FGV como resultado de um trabalho de História Oral feito por esta instituição com o Brigadeiro Nero Moura.

político Salgado Filho, para assim manter as duas Forças - Exército e Marinha – em harmonia.

Podemos considerar que o Ministério da Aeronáutica foi o marco inicial para a organização da aviação nacional. Porém esse desenvolvimento foi sendo alcançado em longo prazo, considerando as dificuldades impostas no período, a começar pelo efetivo que era ínfimo se relacionado com as outras armas, e insuficiente para a manutenção da soberania nacional. Foram transferidos em média, 200 oficiais do Exército e 80 da Marinha.

A criação de um órgão único, responsável por todas as questões relacionadas com a aviação, pode não ter feito parte, inicialmente, da política aeronáutica de Getúlio Vargas, mas o rápido desenvolvimento aéreo a nível internacional, o inseriu no contexto de medidas necessárias para o fortalecimento do poder militar do Brasil.

Segundo suas pesquisas, Cabral⁸⁰ conclui que no Brasil, o debate em torno da criação de uma força aérea ou de um "Ministério do Ar", expressão utilizada nos anos de 1930, é indissociável das doutrinas militares européias sobre segurança nacional, as primeiras a influenciar o desenvolvimento da aeronáutica no Brasil.

Por outro lado, conforme demonstramos, o “Ministério do Ar” era um projeto político dos militares mais audaciosos, que devido à posição de destaque deste grupo no governo de Getúlio Vargas, tiveram condições de transformar um ideal em realidade.

3.4 Relações diplomáticas e comerciais entre o Brasil, Alemanha e Estados Unidos

Em 1935, a política comercial e os tratados liberais, foram modificados por acordos bilaterais e realistas. O Brasil começava a praticar o liberalismo com os Estados Unidos e ao mesmo tempo intercambiava com alemães e italianos, trocando matéria-prima por máquinas e equipamentos - sistema denominado

⁸⁰ CABRAL, A. S. & BRAGA, C. A. P, "O Estado e o desenvolvimento tecnológico da indústria aeronáutica brasileira". São Paulo: FEA/USP, 1986. n. 23/86.

compensação-, acabando por ter excelentes vínculos políticos. Concordamos com as palavras de Amado Luiz Cervo quando este diz que:

Convinha articula-se com as potências totalitárias que apreciavam a influência política e a presença econômica no Brasil tanto quanto se aproximar das democracias, sobretudo dos Estados Unidos, porque necessitavam da aliança brasileira; convinha manter a boa imagem e a descompressão com os vizinhos para agir com liberdade ante os grandes; o processo decisório seria posto em permanente estado de alerta; convinha adiar o quanto possível à decisão política de envolvimento no conflito mundial e fazer valer o poder de barganha que representaria um eventual engajamento.⁸¹

Depois de um período de crise diplomática entre o Brasil e Alemanha, em 1936 foi assinado um novo acordo comercial, sendo este provisório, com a duração de um ano. Quando o acordo chegou ao fim, intensificou-se as negociações para sua renovação. Nesse sentido o governo de Washington começou a pressionar contra a aproximação germano-brasileira. Essa preocupação do governo norte-americano estava vinculada ao aumento significativo das relações Alemanha – Brasil, conforme pode ser observado no quadro a seguir:

Quadro I

Evolução do comércio brasileiro com a Alemanha: 1933-1937

Ano	Exportação	Importação	Crescimento (%)
1933	228.920	262.887	100
1934	453.579	350.763	163,55
1935	679.504	799.732	300,77
1936	645.639	1.002.597	335,14
1937	871.741	1.270.348	435,55

Fonte: SEITENFUS, Ricardo. A entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2000, p. 42.

O contexto internacional dos anos 1933-1937 preocupa o governo norte-americano, pois viu-se nesse momento a ascensão de regimes totalitários na Europa, um crescimento da política econômica protecionista da Alemanha, e uma

⁸¹CERVO, Amado Luiz. **O Desafio Internacional**. Brasília: Ed. UnB, 1994. p. 32.

forte propaganda nazi-fascista, que são fatos que poderiam colocar em risco o liberalismo econômico e a democracia política defendida pelos norte-americanos.

Essa aproximação econômica entre Brasil e Alemanha preocupou os Estados Unidos, que mesmo assim conseguiram manter a sua posição de primeiro parceiro comercial com o Brasil. Entretanto nota-se que essa relação sofreu um abalo devido ao comércio germano-brasileiro, como bem explicita Stanley Hilton:

(...) O Período decorrido entre a proclamação do Estado Novo e a eclosão da Guerra na Europa assistiu a uma rápida virada para a direita da política brasileira(...). Economicamente, contudo, os dois países juntaram-se mais estreitamente – para grave ansiedade de Washington – à medida que o Reich expandia seu papel vital enquanto fornecedor de manufaturas e de armamentos no Brasil e que este continuava a fornecer algodão, café e outros artigos que o governo de Hitler estocava com avidez, na previsão da guerra que desencadearia em setembro de 1939. Em face do ameaçador desafio nazista, os Estados Unidos concentraram no Brasil seus esforços para cerrar as fileiras hemisféricas (...)⁸²

Para entender a tolerância de Washington e Berlim frente ao comportamento eqüidistante de Vargas, deve-se levar em conta o interesse de ambas as potências em fortalecer seus sistemas de poder, estratégia essa que colocava os interesses de cunho econômico em segundo plano. Em contrapartida, essa postura favoreceu o comportamento pendular do governo brasileiro.

As relações diplomáticas e comerciais do Brasil com a Alemanha, nos primeiros anos do Estado Novo, eram vista como uma atitude “normal”, justificada pela posição de neutralidade por parte do governo brasileiro. Tanto que as informações divulgadas pelo **OESP** se restringiam a textos descritivos, sem nenhuma emissão de valores, apresentando a Segunda Guerra Mundial como um conflito distante da realidade brasileira.

Contudo, o desenrolar da guerra na Europa e o bloqueio inglês, fizeram com que as relações mantidas entre o Brasil e Alemanha fossem alteradas. Essa situação facilitou um aumento da importância dos Estados Unidos, na medida em que o comércio internacional só se tornava possível com esta grande nação. Nesse momento, a imprensa buscou “informar” a sociedade essa aproximação entre as

⁸² HILTON, Stanley E. **O Brasil e as Grandes Potencias: 1930-1939**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977, p.261.

duas nações que ultrapassava o âmbito comercial e atingia a própria segurança do continente.

Como demonstração dessa “amizade”, uma cadeia de revistas aeronáuticas resolveu homenagear o presidente Getulio Vargas dando o seu nome a um troféu que seria entregue anualmente aos melhores pilotos militares americanos. Sobre o troféu, assim informa o **OESP**:

O magnífico troféu seria conferido, anualmente, aos pilotos militares americanos que realizassem maiores feitos, no sentido da aproximação e da solidariedade entre os povos americanos. A escolha do nome do presidente Getulio Vargas para esse troféu representa um reconhecimento público ao esforço do chefe do governo brasileiro em prol do desenvolvimento aeronáutico do país e do seu espírito prático e progressista. (OESP, 18. 08. 1940, p.05)

Se antes era reservada uma coluna no **OESP** denominada Aviação para propagar, entre outras notícias, os avanços aeronáuticos dos países do Eixo, com explicações detalhas sobre aeronaves, sobretudo das alemãs, quando se inicia esse contato maior com a nação norte-americana, são as “Fortalezas Voadoras” e demais aviões civis que passam a ocupar as páginas diárias deste periódico, mostrando tecnicamente o progresso alcançado neste setor pelos EUA.

A partir dessa aproximação com os EUA, esta nação começa a estar mais presente em questões relacionadas com o contexto interno, baseada no discurso de defesa do continente americano. Em 1940, o Departamento de Estado norte-americano alertou o governo de Getúlio Vargas sobre o perigo que representava a autonomia cedida às empresas aéreas ítalo-germânicas, que poderia significar a perda da soberania nacional. Essa preocupação deveria ser resolvida com a nacionalização das companhias aéreas, todavia essa tarefa não era nada fácil, tornando necessária a parceria com os Estados Unidos, como pode ser observado nas palavras de Ricardo Seitenfus:

O desejo de nacionalizar as companhias de transportes aéreos em operação no Brasil implica investimentos consideráveis e cria sérios problemas técnicos, como a formação de um pessoal qualificado e a substituição dos aparelhos, que o Brasil não pode enfrentar de maneira

isolada. A nacionalização (...) transformar-se-á então na americanização dos transportes aéreos brasileiros.⁸³

Essa aproximação norte-americana se efetivou através de vários encontros entre as autoridades de Washington e as autoridades brasileiras. No final de 1938 o Ministro Osvaldo Aranha⁸⁴ foi convidado pelo Departamento de Estado Norte-americano para discutir em Washington uma cooperação econômica e militar entre os dois países, foi a chamada “Missão Aranha”, que visava especificamente o apoio brasileiro ao EUA. Essa visita de Osvaldo Aranha, em 1939, trouxe para o meio militar uma grande expectativa em investimento para fins armamentistas. Entretanto todos se decepcionaram, pois os norte-americanos tinham na época uma política de não fornecer armamento bélico a países estrangeiros, postura esta que só mudou posteriormente.

Até o momento da consolidação do alinhamento brasileiro, o Presidente Vargas procurou obter financiamento para a construção de uma usina siderúrgica nacional, assim como o reequipamento e modernização das Forças Armadas. Por outro lado, os Estados Unidos almejavam a permissão para o estacionamento de tropas militares, construção de bases no Nordeste e o fornecimento de materiais estratégicos. Esse processo de negociação do alinhamento durou até o ataque japonês a Pearl Harbor, em dezembro de 1941, quando os EUA entram na guerra.

A conjuntura de uma eminente guerra de proporções mundiais levou a atitudes apreensivas por parte dos países que comerciavam com o Brasil. Por um lado temos a Alemanha, forte potência militar, que na medida do possível exportou, através da empresa Krupp, armamentos para o Brasil. Porém, com o desenrolar do conflito a quantidade de produtos exportados foi diminuindo devido ao contexto de guerra e ao bloqueio da Inglaterra.

Em contrapartida, os Estados Unidos, que mantinham uma posição rigorosa nos casos de comercialização de equipamentos militares, pretendiam manter a América Latina fora da corrida armamentista. Todavia essa medida era contraditória com o programa que visava à necessidade de uma defesa comum do continente

⁸³ SEITENFUS, Ricardo. Op. Cit., p. 261.

⁸⁴ Ibid., p. 168. Personalidade de alta importância nas questões referentes às relações internacionais do período. Ele foi o responsável pela diplomacia brasileira que objetivava o aumento das relações, em todos os níveis, com Washington.

americano. Essa falta de apoio militar norte-americano em um primeiro momento criou condições para uma possível negociação com os países do Eixo.

No contexto interno, houve uma divisão completa a respeito do melhor alinhamento para o país. Para os militares brasileiros, as negociações com o governo norte-americano traria prejuízos para a economia nacional. De acordo com o autor Frank Mccann essa desvantagens econômica ocorreria pois,

(...) vincularia a moeda brasileira ao dólar, em prejuízo do comércio de compensação com a Alemanha, e que um declínio nestas trocas teria conseqüências adversas na capacidade de o Brasil pagar as armas alemãs (...)⁸⁵.

Todavia, a idéia de que o Brasil era um ponto estratégico para a defesa do continente americano, fez com que o governo dos Estados Unidos se empenhasse para fornecer as condições de defesa. Assim, em 1939 foi elaborado um programa que visava à cooperação militar através do fornecimento de material para defesa do continente.

Na figura do Tenente Coronel Eduardo Gomes e do embaixador do Brasil nos Estados Unidos, Osvaldo Aranha, temos a demonstração da divisão política em relação ao melhor alinhamento para o Brasil. Em uma troca de correspondências entre os dois podemos perceber a forma com que Eduardo Gomes defendia a aviação nacional ligada aos alemães, contrapondo a posição de Osvaldo Aranha que defendia uma aviação vinculada aos Estados Unidos.

Na opinião de Osvaldo Aranha, o serviço da Pan Am era dos melhores, os Estados Unidos o mais firme e leal dos amigos dentro da comunhão internacional (...). Não tinha a mesma confiança na amizade alemã, sempre agressiva e imperialista.⁸⁶

O início da guerra, em 1939, criou condições para a aceleração das negociações entre EUA e Brasil referentes ao fornecimento de equipamento militar, baseado no projeto de defesa continental. Um planejamento militar americano

⁸⁵ MCCANN JR, Frank D. **A Aliança Brasil-Estados Unidos: 1937-1945**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995, p.111.

⁸⁶ MUSA FAY, Cláudia. Op. Cit., p.25.

enfaticamente a importância estratégica do Nordeste brasileiro, havendo a necessidade de construir bases aéreas para o estacionamento de suas tropas na região. O chefe do Estado-Maior do Exército dos Estados Unidos, George C. Marshall, visitou o Brasil no início de 1939 a fim de obter informações sobre o nível de militarização do Brasil, alertando os oficiais brasileiros de uma possível invasão do Eixo através do Nordeste, o que tornava necessária uma ação conjunta que objetivava a proteção do país e do próprio continente americano.

As negociações, em um primeiro momento, fracassaram, pois embora fosse necessário defender o Nordeste, os militares brasileiros consideravam que no caso de um futuro conflito armado, o ataque ao território nacional seria nas fronteiras do Sul do país com a Argentina, assim a concentração de homens e equipamentos deveria ocorrer na região Sul do Brasil. Somente com o início da guerra na Europa foi possível a militarização do Nordeste brasileiro.

As Forças Armadas Brasileiras dependiam exclusivamente da importação de armamento estrangeiro, com isso o governo americano acreditou que fornecendo os equipamentos bélicos necessários, haveria condições de negociar o estabelecimento de forças americanas no território brasileiro. Somente em 1942 foi possível a solução desse impasse, com o governo de Getúlio Vargas conseguindo vantagens para o meio militar. Conforme Cláudia Musa Fay, essa atitude adotada pelo governo brasileiro fazia parte de uma “política aeronáutica previamente definida”⁸⁷, aonde se pretendia obter ganhos para o desenvolvimento da aviação nacional.

Na Conferência do Rio de Janeiro de janeiro de 1942, o governo brasileiro deixou explícita a sua posição de alinhamento com os Estados Unidos, a fim de garantir a segurança nacional. Porém, essa postura tem que ser avaliada de acordo com a intenção de Getúlio Vargas de obter ganhos. Concordamos com a idéia de Seitenfus quando este salienta que:

A vontade expressa por Vargas de ‘defender, palmo a palmo, o próprio território’, não pode ser considerada, caso os Estados Unidos não forneçam o equipamento militar para a defesa do Nordeste e a instalação de um sistema de defesa costeira.⁸⁸

⁸⁷ Ibid. p.32.

⁸⁸ SEITENFUS, Ricardo. Op. Cit., p.291.

Os Estados Unidos dobraram-se a exigência do presidente Getúlio Vargas, e logo após foi firmado um importante acordo onde as Forças Armadas brasileiras seriam equipadas com armamentos norte-americanos.

No que concerne à aviação, o acordo militar Brasil-Estados Unidos trouxe, além das bases aéreas⁸⁹, equipamentos específicos para esta arma e treinamento para os militares ligados à aviação, além do desenvolvimento da indústria aeronáutica.

Através do alinhamento com o governo de Washington, o governo brasileiro garantiu o uso das bases aéreas e permitiu o estabelecimento de tropas norte-americanas no território brasileiro. Em contrapartida criou oportunidades para desenvolver o setor militar.

Interessante notar que essa decisão brasileira de rompimento das relações diplomáticas e declaração de guerra aos países do Eixo foi veiculada pelo **OESP** defendendo ainda o caráter de “nação não beligerante” do Brasil, alegando que a participação do país nesta guerra ocorreu devido à uma imposição.

A guerra total é uma realidade. (...) Não buscamos essa guerra. Ela veio até nós, por maiores que fossem os esforços do governo em evitá-la. Importa refletir que o Brasil não assumiu uma atitude hostil para com as nações do “eixo” nem mesmo depois de Pearl Harbour. O rompimento de relações diplomáticas era o mínimo possível em face da brutalidade do ataque japonês. Quando nossos navios passaram a ser alvo dos submarinos do “eixo” limitamos nossa ação a protestos diplomáticos e ao embargo sobre os bens de estrangeiros, como medida acauteladora dos interesses nacionais. (OESP, 19.01.1944, p. 03)

Podemos considerar que a imprensa, logo após o rompimento do Brasil com os países do Eixo, evitou discursos extremamente beligerantes, optando por uma “preparação psicológica da opinião pública”⁹⁰ para a guerra dentro da “ordem e

⁸⁹ Antes da criação do Ministério da Aeronáutica e da cooperação norte-americana, as instalações aeronáuticas do litoral Norte e Nordeste eram deficitárias. A partir de 1941, com o apoio dos Estados Unidos, as Bases Aéreas do Norte e Nordeste foram construídas pela Panair do Brasil. Assim, em 1942 o Brasil possuía a Base Aérea de Belém; a Base Aérea de Fortaleza, que foi iniciada com o Exército; Base Aérea de Natal; Base Aérea de Recife e a Base Aérea de Salvador.

⁹⁰ Título de um artigo do OESP, de autoria desconhecida, onde se defende a necessidade de se preparar para o conflito, desfazendo, via meios de comunicação, a ilusão de que era uma guerra fácil e rápida, que segundo o autor persiste na mentalidade nacional do período.

tranqüilidade”⁹¹. Realmente o teor das informações até mesmo quando o Brasil entra na guerra permanece sendo apaziguador. Vai se transformando lentamente, somente quando são enviados militares para o front de guerra, havendo, assim, uma ruptura efetiva nesse discurso.

Em um artigo intitulado: “A Porfia nos Ares”, de autor desconhecido, fica evidente essa necessidade de mostrar à população que o governo vigente é contrário ao projeto de corrida armamentista. Tanto que a aviação deveria ter um outro foco, de acordo com as informações do **OESP**:

O avião quase que nasceu no campo de batalha, apesar de possuir todas as possibilidades de ser um instrumento efficacissimo para promover os interesses pacíficos, commerciaes e turísticos da humanidade: mas atrás de todos os planos, experiências e novas companhias de aviação “civis”, percebemos um interesse estratégico: o desejo de “dominar o ar”, e poder attingir “um inimigo” em caso de guerra. (OESP, 18. 08. 1938, p.16)

Contudo, relatórios e correspondências circuladas entre autoridades militares e civis ligadas ao governo, aqui inserido o próprio presidente Getúlio Vargas, demonstram uma outra realidade da apresentada à sociedade via imprensa.

Logo no início de seu governo, após a Revolução de 1930, iniciam-se as discussões que objetivavam a reaparelhamento das Forças Armadas, conforme vimos no início deste capítulo, “(...) afim de pô-las em condições de servir á mobilização geral (...)”⁹², como afirma o próprio General Góes Monteiro.

Questiona-se o motivo da diferença entre o discurso “oficial” em contraposição com o discurso da imprensa, no nosso caso: **OESP**. Que objetivos teriam os líderes do governo em não participar a sociedade brasileira da real condição de perigo eminente?

Uma das hipóteses defendida se concentra na idéia da inserção, por parte do presidente Getúlio Vargas, dos meios aeronáuticos como instrumento gerador do desenvolvimento industrial e da integração de todas as regiões do país.

Analisando o discurso do **OESP** até 1942, pode se perceber que até esta data, ou seja, o período em que o Brasil manteve a sua postura de neutralidade

⁹¹ Palavras do próprio presidente Getúlio Vargas em um discurso transcrito para o OESP.

⁹² Arquivo Nacional, microfilme 046-97 SA 181-1

frente ao conflito mundial, os conteúdos das reportagens priorizam a idéia de uma aviação voltada para os principais projetos políticos almejados pelo governo Vargas.

A presente pesquisa considera que entre o governo e os militares, realmente já havia a preocupação com a defesa nacional, conforme mostrado anteriormente, contudo era desnecessário levar ao conhecimento público tais preocupações e discussões, na medida que, oficialmente, o país estava neutro, continuando as suas relações com os países do Eixo e com os Estados Unidos.

Após a declaração de guerra, observamos uma preocupação em mudar esse discurso. Buscou-se efetuar esta medida através de uma transformação lenta, que não chocasse a sociedade e possível desordem à nação. A imprensa, neste contexto, vem a ser um instrumento formador de opinião, com o fim de influenciar a médio e longo prazo.

A preparação da Força Aérea do Brasil para a guerra se efetivou em dezembro de 1943, quando foi criado o 1º Grupo de Caça que representaria a nação no front de guerra europeu. A partir desse momento notamos uma mudança radical no discurso do **OESP**.

A primeira mudança notada diz respeito ao espaço reservado para assuntos aeronáuticos. De 1937 a 1942, os elaboradores do jornal dedicavam mais de uma página para assuntos deste setor, fosse no âmbito nacional quanto no internacional.

A hipótese colocada no início da pesquisa pressupunha que, ao ser declarada guerra ao Eixo e se intensificar a preparação para o envio de tropas brasileiras para a Europa, o jornal manteria, no mínimo, o mesmo espaço reservado para assuntos inerentes a esta arma, mesmo que com um teor diferente, já que agora a aviação não mais estava voltada para a integração territorial do país e sim responsável, junto com as outras armas, pela manutenção da unidade nacional.

Para nossa surpresa o **OESP** se calou. Esta atitude não pode ser ignorada, uma vez que a imprensa deste período era controlada e objetivava manipular a mentalidade social. Então, o próprio silêncio pode ser representativo de estratégias governamentais.

O fato de o Brasil ter enviado à Europa tropas brasileiras para lutarem a favor das democracias, possuindo o país um governo ditatorial, com algumas semelhanças com os governos totalitários, dadas as devidas diferenças contextuais, faz com que se crie um imenso paradoxo interno. Lembremos que a Força Aérea Brasileira embarcou na Itália no final do ano de 1944, quando a Tríplice Aliança já

havia mostrado seu poderio.

Consideramos, então, que a partir de 1944, quando o Brasil lança-se à guerra efetivamente, Getúlio Vargas já sabia que seu governo ditatorial caminhava para o fim, pois como manteria este tipo de governo após ter o país guerreado a favor da democracia. Os militares, que compunham um dos seus pilares de sustentação do seu governo não se mostram tão fiéis a pessoa do presidente.

Assim, observamos que no fim do Estado Novo o foco do presidente mudou: interessa-lhe muito mais nesse momento fortalecer sua imagem de “pai dos pobres”, voltar sua atenção para as questões relativas aos trabalhadores, enfim, ele lança as bases da sua nova tática política a ser implantada na década de 50: o populismo.

Nesta última parte do trabalho, podemos verificar que quando se analisa o governo Vargas denominado Estado Novo, se torna imprescindível avaliar este momento histórico considerando as relações do presidente com as Forças Armadas. Essa relação ganhou espaço no jornal **OESP**, com a finalidade de desmistificar a opinião pública a respeito deste segmento social. Para isso, o discurso prezava por colocar os militares como representantes e mantenedores da nacionalidade, isso significa dizer que eles representavam assim os interesses da nação.

No segundo subtema deste capítulo, procuramos traçar a trajetória da aviação como instrumento de guerra em outros países, mostrando que a sua utilização para esses fins foi acompanhada pelo periódico, todavia havia sempre uma ressalva nessa relação aviação-arma de guerra, pois o discurso alertava para o verdadeiro sentido deste instrumento, o de servir ao progresso das nações.

Mostramos que tal crítica se dava somente no discurso da imprensa, destoando completamente das informações passadas pelos documentos “oficiais” do período. Sabemos através de trocas de correspondências que o governo brasileiro, desde o início da década de 30, se preocupava com as questões pertinentes à arma aérea. A resposta para essa disparidade de discurso se justifica quando entendemos a função da aeronáutica brasileira no Brasil: a de promover a integração nacional e desenvolvimento do país.

Posteriormente abordamos o episódio da criação do Ministério da Aeronáutica, que foi na verdade uma consequência do avanço técnico e organizacional que este setor vinha alcançado no cenário internacional. Isso fez com que militares buscassem convencer Vargas da necessidade de unir em só ministério

as três aviações: a do Exército, a da Marinha e a Civil. Salientamos para o fato de que a participação dos militares no governo facilitou a execução deste projeto.

Por último trabalhamos sobre as relações de Vargas com os governos alemão e norte-americano. Neste momento tornou-se necessário fazer uma explanação sobre a postura eqüidistante do presidente Getulio Vargas, que procurou, através da sua postura de neutralidade, efetuar acordos comerciais com os dois países.

Com o desenrolar da Segunda Guerra, o contato com a Alemanha foi se tornando cada vez mais difícil, o que abriu uma excelente oportunidade para uma maior aproximação aos EUA. Nas páginas do **OESP** são divulgados os intercâmbios e os laços de amizade entre as nações americanas.

Foi com o rompimento das relações diplomáticas com os países do Eixo e a posterior declaração de guerra, que o discurso do período mudou. Em um primeiro momento tenta-se justificar a atitude como uma resposta às ações beligerantes dos alemães contra o Brasil, mas o tom das reportagens ainda enfatizavam a postura apaziguadora o governo brasileiro.

O interessante foi notar que, até 1942, o **OESP** trazia variados textos sobre a aeronáutica. Imaginava-se que após a declaração de guerra, aquele discurso “oficial” fosse ganhar espaço nas páginas deste periódico, conclamando a arma aérea como uma das responsáveis pela autonomia e segurança do Brasil. Mas o jornal silencia. Podemos inferir que esta ausência de discurso já representa os destinos da ditadura varguista, que chega ao fim após o regresso das militares enviados à Europa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste momento torna-se importante ressaltar algumas reflexões, à guisa do balanço final desta pesquisa, tanto no que diz respeito aos seus resultados parciais, quanto das possibilidades que se abrem para futuras investigações.

Uma primeira reflexão importante trata da análise da imprensa a partir da perspectiva de que esta não é uma fonte objetiva, sendo por isso necessário cruzar as informações emitidas por este documento com outras fontes.

O fato dos meios de comunicação serem amplamente vigiados pelo DIP e a circunstância do **OESP**, a partir de 1940, ter passado para o controle governista nos levam a refletir sobre a sua função de criar uma mentalidade em que se procurava transformar a aviação em um forte instrumento utilizado por Vargas de acordo com as nuances do período. Assim, um estudo sobre as informações veiculadas pela imprensa neste período nos leva ao conhecimento de uma representação construída sobre o real, que obviamente seguia a interesses específicos do cenário governamental.

Um outro ponto importante trata da questão do uso da aviação como instrumento de propaganda do governo estadonovista nas páginas do jornal **OESP**. O avião, tanto na sua inovação tecnológica, como no âmbito da evolução tática foi alvo dos meios de comunicação em virtude da idéia de progresso que podia ser emanada desse aparelho.

Observamos que este panorama da aviação se encaixou perfeitamente na propaganda política da ditadura de Vargas, ao considerar o tão almejado nacionalismo sob diferentes vertentes que foram analisadas durante o trabalho.

Uma política nacionalista identificada nesta pesquisa foi o projeto de **integração nacional**. Nas páginas do **OESP** destacamos o discurso de intelectuais atrelados ao governo que trabalharam junto à máquina administrativa, a fim de construir um sentimento de brasilidade para a nação, em seus limites territoriais.

Os avanços implantados e difundidos pelo **OESP** com a criação do Correio Aéreo Militar, e em menor escala o Correio Aéreo Naval, servem para classificá-los como uma das principais atividades da aviação militar do período. Enfatizava-se o uso do avião como o instrumento que fez com que os obstáculos geográficos que

dificultavam a comunicação entre as regiões do interior com as grandes capitais fossem ultrapassados, prestando um grande serviço social.

Interessante observar que apesar do jornal trazer ao conhecimento dos eleitores somente esta importância da aviação militar em contribuir com o projeto de **integração**, havia uma preocupação, por parte da elite governamental, que incluía muitos militares, em fazer desses “serviços sociais” uma oportunidade de proporcionar um reconhecimento do vasto território brasileiro e o aperfeiçoamento dos profissionais militares ligados à aviação, o que evidencia a preparação deste instrumento para a garantia **da soberania nacional**.

Atendendo à política varguista, o jornal **OESP** adaptou as rebuscadas teorias criadas pelos intelectuais do período, em que estes transformaram os territórios, considerados vazios demográficos, em espaços a serem ocupados através de uma cruzada nacional, em simples discursos em que exaltavam o chefe da nação como o executor do processo de construção nacional. A *Marcha para Oeste*, tema por nós trabalhado nesta pesquisa, é um precioso exemplo dessa tática.

Projeto elaborado depois do golpe que instituiu o Estado Novo, essa política territorial foi calcada na imagem da nação que caminha com suas próprias forças, em busca da nacionalidade.

Em nossa pesquisa, identificamos um outro tema abordado no **OESP** que vai de encontro com a proposta nacionalista, o projeto **desenvolvimentista**. No Brasil, o governo de Getúlio Vargas caracterizou-se em função do anseio pela modernização da economia, com a superação do modelo agroexportador vigente, e o desejo pelo chamado “*novo capitalismo*”.

Dentro dessa perspectiva, teve como principal meta o investimento na indústria bélica e siderúrgica. Nesse sentido, constatamos a utilização pela imprensa paulista da imagem da aviação como ferramenta estimuladora do progresso no Brasil, com o intuito de divulgar os avanços da indústria aeronáutica brasileira. Interessante notar que na realidade, esse ramo industrial não galgou muito sucesso, obtendo a fabricação de poucas aeronaves nacionais.

Diante dessa impossibilidade em desenvolver a indústria aeronáutica brasileira por meios próprios, Getúlio Vargas optou pela colaboração de empresas atreladas a países estrangeiros para desenvolver a aviação comercial no Brasil.

Primeiramente observamos a presença da Condor, VARIG e VASP, todas com fortes vínculos com a Deutsche Lufthansa. A atuação dessas empresas nos

permite compreender a “troca de favores” comerciais entre Alemanha e o Brasil e o uso da aviação como um meio de divulgação de idéias políticas e econômicas, atendendo também a um interesse militar.

Contudo, através do estudo das informações do **OESP** sobre tais empresas, observamos diferentes enfoques. A respeito da Condor, o jornal praticamente se restringe a informar sobre horários de vôos.

Contrariando essa ausência de conteúdo, a VASP e a VARIG já receberam um outro tipo de tratamento, talvez por serem empresas “nacionais”, mas mesmo assim apresentando diferenças entre elas.

Alegava o **OESP** ser a atuação da empresa gaúcha VARIG muito regionalista, atendendo somente a linhas dentro do estado. Nesse sentido, a VASP, por expandir seus vôos para fora do estado, estaria contribuindo para o grande projeto nacionalista descrito neste trabalho.

A autonomia concedida a essas empresas estrangeiras fazia parte de uma postura política que visava obter o desenvolvimento do setor aeronáutico. Assim permitir que a Condor operasse em rotas deficitárias, integrando regiões de difícil acesso, representava um incentivo a integração do território nacional por modernas aeronaves.

O fato da VARIG e VASP serem empresas “nacionais”, mas dependerem de fabricantes alemães, significa que em troca dessa estreita relação, o Brasil estaria recebendo o auxílio necessário para o desenvolvimento da aviação comercial. Somente com a evolução da Segunda Guerra Mundial e a aproximação do Brasil aos países aliados, foi rompida a relação amistosa existente entre governo brasileiro e alemão, sobressaindo neste momento o enfoque do **OESP** que apelava para a necessidade de nacionalizar de fato as empresas com influências germânicas.

Por um outro lado, as atividades da Panair do Brasil, empresa subsidiária da Pan American, pode ser considerada uma resposta à influência germânica no território brasileiro, pois serviu como um meio de divulgação da política norte-americana. Os Estados Unidos pressionaram para a eliminação da atividade da Condor, pois acreditavam ser de grande risco para a soberania do continente americano.

A aproximação brasileira com a política de Washington, a partir de 1942, pode ser identificada durante a análise das reportagens. Tanto que o **OESP** fez questão

de noticiar e admirar as iniciativas da Panair, que também buscava ganhar a confiança dos brasileiros a partir do incentivo à campanha de nacionalização, por exemplo, não ferindo assim a política nacional.

Com a entrada dos EUA e do Brasil no conflito mundial, os esforços de modernização do setor aéreo brasileiro foram intensificados. O nordeste brasileiro foi o palco para construção de bases aéreas em uma parceria entre governo brasileiro e norte-americano. Acreditava-se que esta concessão daria ao Brasil a oportunidade de equipar o setor aéreo com modernos equipamentos e aeronaves.

Curiosamente, verificamos nas páginas do **OESP** a ênfase no incentivo dado pelo governo brasileiro aos reides aéreos, sejam eles nacionais ou internacionais. As notícias frisavam estes acontecimentos como parte integrante do projeto de **desenvolvimento da aeronáutica** no país, ao trazer um aprimoramento técnico e de pessoal, o que nos levou a defender a idéia de que não é possível pensar no discurso desenvolvimentista apenas no sentido de construção de indústrias, mas também na elaboração de medidas que levassem setores, como a aviação, a um progresso tanto material quanto técnico.

Nessa parte do estudo, a Campanha Nacional de Aviação também mereceu destaque. Executada pelo empresário Francisco de Assis Chateaubriand Bandeira de Mello, esta campanha ganhou ampla atenção do jornal paulista. A partir de 1941, constantemente se veiculava nesse jornal notícias de aeronaves doadas por variadas instituições brasileiras, convencendo os eleitores da importância da aviação de um país a ponto de envolver diversas camadas sociais nesse propósito maior, em nome da nação.

Assim, mais uma vez a relação **aviação e nacionalismo** saltam aos olhos do leitor, o que deixou explícito para nós durante a pesquisa o interesse manipulador do governo em fazer desta área um instrumento de propaganda política.

Outro ponto que suscitou reflexões diz respeito ao papel desempenhado pelos militares na vida política nacional. Observamos que os militares, nesse governo, receberam um lugar de relevo no Estado Novo de Getúlio Vargas e o motivo para tal fato se deve à sua importância enquanto grupo capaz de manter a ditadura imposta pelo presidente em 1937. Devido a essa significância compreendemos a utilização que o **OESP** fez desses personagens, o que indica que

lhes é conferida por parte da sociedade, ou talvez imposta pelo governo, uma relevância sem igual e que ia além da questão do acesso às armas.

Consideramos necessário analisar as discussões que existiam entre esse grupo com governantes do período, a fim de cruzar tais informações com o conteúdo do jornal. Maiores representantes do patriotismo nessa época, os militares eram apresentados pelo **OESP** como símbolos da nacionalidade, sem, contudo enfatizar a sua função maior que seria zelar pela paz do país. Neste ponto obtivemos respostas advindas do corpus documental que se contrapôs com as questões colocadas no início da pesquisa.

Nos primeiros anos do Estado Novo, as informações expressas pelo periódico paulista manifesta todo o entusiasmo no propósito de integração nacional, como base para a construção de um sentimento de nação forte e bem sedimentado, como foi visto anteriormente. Nesse momento ficou clara a utilização desse grupo ativo do governo varguista como peças fundamentais para a realização de grandioso projeto, tanto que mostramos que a própria atuação da aviação do período prezava pela idéia de “servir à sociedade”, interligando as regiões mais distantes do país com os grandes centros urbanos.

Os acontecimentos que ocorreram na Europa a partir de 1939 fizeram com que militares começassem a demonstrar preocupações com o reequipamento das forças armadas, sem haver a necessidade de conscientizar a sociedade brasileira, via imprensa, dessa “preparação”, já que oficialmente o Brasil se mantinha neutro em relação ao conflito, mantendo inclusive amistosas relações diplomáticas com países do Eixo.

O rompimento das relações diplomáticas do Brasil em 1942 e sua posterior declaração de guerra mudaram completamente o cenário político, econômico e social. Agora, declaradamente o país havia entrado na guerra.

Inicialmente imaginamos que a partir desse período haveria uma ruptura no discurso do **OESP**. Os antigos projetos que almejavam a **integração territorial** deveriam ser substituídos pela conclamação da sociedade para os esforços de guerra. Diante desse raciocínio, seria o óbvio utilizar a imprensa no processo de conscientização da sociedade brasileira para o envolvimento da nação no conflito mundial, e nessa perspectiva, a aviação deixaria de ser um simples “meio de

transporte” e teria todos os seus setores voltados para a sua função como arma de guerra a fim de garantir a **soberania nacional**.

Nos documentos analisados do arquivo do General Góes Monteiro e no diário do presidente Getúlio Vargas, já se apontava para essa importância do meio aeronáutico na manutenção da soberania, porém, como foi falado, sendo o Brasil um país neutro, que prezava pelas boas relações com as outras nações, não haveria o porquê de veicular essa imagem da aviação como arma de guerra, mas nesse momento crucial seria o esperado no **OESP**.

Por outro lado, concluímos que os objetivos do governo no que concerne aos meios de comunicação se basearam na idéia de transformar a aviação como um meio capaz de atuar a favor do governo na incumbência de executar a integração de todo o território brasileiro.

Os eventos políticos adotados devido a conjuntura internacional levaram o Estado Novo para uma outra direção. Nesse momento a postura governamental até então adotada por Vargas perde suas bases de sustentação, pois era paradoxal enviar soldados brasileiros para combaterem governos totalitários na Europa enquanto internamente o Brasil vivia sob um regime ditatorial. Torna-se evidente que Getúlio Vargas percebeu que seu governo caminhava para o fim, mas não era sua intenção deixar o cenário político federal para sempre naquele momento.

Mediante esse novo cenário, se iniciou uma transição do período autoritário para uma nova forma de governo, assim o novo discurso a ser propagado para conseguir o apoio da população pode ser considerado o germe do populismo, base do seu próximo governo da década de 50.

Por fim, inferimos que o fato do **OESP** não enfatizar nas suas páginas a preparação e atuação da aeronáutica brasileira se explica nesse novo foco do chefe de Estado, que no momento em questão volta toda a sua preocupação para a preparação para o seu retorno à presidência do Brasil.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

- ABREU, Luciano Aronne de. **Getúlio Vargas: a construção de um mito (1928-1930)**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1996.
- AMADO, Janaína (orgs.). **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro, Ed. FGV, 1996.
- ANDERSON, Benedict. **Comunidades imaginadas: reflexões sobre a origem e a expansão do nacionalismo**. Edições 70, Lisboa, 1991.
- ANSART, Pierre. **Ideologia, conflitos e poder**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.
- AVELINO, Carmem Daniela Spínola da Hora. **O jornalismo e os mecanismos de agendamento das rotinas sociais: um estudo do jornal 'A República' (Natal-RN, Brasil) durante a Segunda Guerra Mundial**. Comunicação apresentada no II ENCONTRO Nacional da Rede Alfredo de Carvalho, Florianópolis, abril 2004.
- AXT, Gunter [et al.] **Da vida para a história: reflexões sobre a era Vargas**. Porto Alegre: Procuradoria Geral de Justiça, Memorial do Ministério Público, 2005.
- BANDEIRA, Moniz. **A presença dos Estados Unidos no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, s/d.
- BARBOSA, Marialva. **Como escrever uma história da imprensa**. Comunicação apresentada no II ENCONTRO Nacional da Rede Alfredo de Carvalho, Florianópolis, abril 2004.
- BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Rio de Janeiro, Edições 70, 1977.
- BERGER, Christa. Das relações: realidade e linguagem, política e comunicação. In: **Campos em confronto: a terra e o texto**. Porto Alegre: UFRGS, 1998.

- BETHELL, Leslie; ROXBOROUGH, Ian. **América Latina entre a Segunda Guerra Mundial e a Guerra Fria**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1996.
- BLAS GUERRERO, Andrés de. Nacionalismo y marxismo. In: **Nacionalismo e ideologías políticas contemporâneas**. Madrid: Espasa-Calpe, 1984.
- BNDES. **Aspectos de Competitividade do Setor Aéreo** (Modal Aéreo IV). Rio de Janeiro: *Informe Infra-Estrutura*, n. 50, nov., 2001.
- BOBBIO, Norberto et alli. **Dicionário de política**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004. 1 v.
- BURKE, Peter (org.). História do pensamento político. In: **A Escrita da História novas perspectivas**. São Paulo; Editora UNESP, 1992.
- CABRAL, A. S. & BRAGA, C. A. P, **O Estado e o desenvolvimento tecnológico da indústria aeronáutica brasileira**. São Paulo: FEA/USP, 1986. n. 23/86.
- CAPELATO, Maria Helena Rolim. Propaganda política e construção da identidade nacional coletiva. In: **Revista Brasileira de História**. v. 16, nº 31 e 32, São Paulo, 1996.
- CAPELATO, Maria Helena, PRADO, Maria Lúcia. **O bravo matutino**. São Paulo: Alfa-Omega, 1980.
- CAPELATO, Maria Helena. **Os arautos do liberalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- CASTANHO, Valéria. **Assessoria de Comunicação na iniciativa privada, na área pública e no terceiro setor**. Comunicação e Espaço Público. V. I, nº 1 e 2, 2003.
- CATAIA, Marco Antonio. **A geopolítica das fronteiras internas na constituição do território**. Revista electrónica de geografia y ciencias sociales. Universidad de Barcelona. Vol. X, num. 218, 1 de agosto de 2006.

- CAVALCANTE, Maria do E. S. Rosa. **Tocantins: O movimento Separatista do Norte de Goiás 1821-1988**. São Paulo. Ed. Anita, 1999.
- CERVO, Amado Luiz. **O Desafio Internacional**. Brasília: Ed. UnB, 1994.
- CHABOT, Jean-Luc. **O Nacionalismo**. RES-Editora, s/d.
- CHAUI, Marilena. **Brasil: Mito fundador e sociedade autoritária**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000.
- COUTINHO, Carlos Nelson. **Gramsci: um estudo sobre o seu pensamento político**. Rio de Janeiro: Campus, 1989.
- DOUHET, Giulio. **O domínio do ar**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.
- ELMIR, Cláudio. As armadilhas do jornal: algumas considerações metodológicas do seu uso para a pesquisa histórica. In: **Cadernos do PPG em História da UFRGS**, n.13, dezembro de 1995.
- ESPIG, Márcia Janete. O uso da fonte jornalística no trabalho historiográfico: o caso do Contestado. In: **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, PUCRS-Curso de Pós-Graduação em História, v. XXIV, n.2, 1998.
- FAORO, Raymundo. **Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro**. Porto Alegre: Globo, 2001.
- FAUSTO, Boris. **A Revolução de 1930. História e Historiografia**. São Paulo: Brasiliense, 1981.
- FERNANDES, Heloisa. **Os militares como categoria social**. São Paulo: Global, 1978. p.164.
- FLORES, Moacyr. **Dicionário de história do Brasil**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2001.

- FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **Vargas: o capitalismo em construção**. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- FONTOURA, J. N. **Memórias**. Porto Alegre: Globo, 1963.
- Frank D. McCann, Jr. **A Aliança Brasil-Estados Unidos (1937-1945)**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.
- GAMBINI, Roberto. **O duplo jogo de Getúlio Vargas: influência americana e alemã no Estado Novo**. São Paulo: Símbolo, 1977.
- GERTZ, René. (org) et alli. **Segunda Guerra Mundial Da crise dos anos 30 ao Armagedon**. Porto Alegre: Livraria Palmarinca Editora, 2000.
- GETULIO VARGAS. **Unidade Moral e Unidade Econômica da Nacionalidade**. Discurso do Presidente Getulio Vargas às classes conservadoras e proletárias. 10 de novembro de 1940.
- GOMES, Ângela de Castro [et. Al]. **A República no Brasil**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/CPDOC, 2002.
- _____ Propaganda política, construção do tempo e do mito Vargas: o Calendário de 1940. In: **INTELECTUAIS: sociedade e política**. São Paulo: Cortez. 2003.
- _____ **Estado-Novo: Ideologia e Poder**. Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 1982.
- _____ **História e historiadores**. Rio de Janeiro: FGV, 1996.
- HEBER, Ricardo. **Estado, democracia e repressão política no Brasil**. Presidente Prudente: Revista Unesp, 2006.
- HILTON, Stanley E. **O Brasil a as Grandes Potências 1930-1939**. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1977.

- HOBBSAWN, Eric. **Era dos Extremos: O breve século XX**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- _____ **Sobre História**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- IANNI, O. **O colapso do populismo no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1988.
- INSTITUTO HISTORICO CULTURAL DA AERONAUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER, 1990. Vol I, II e III.
- JORGE, F. **Getúlio Vargas e o seu tempo: um retrato em luz e sombra**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1985. v. 1.
- JR.PROENÇA, Domício. DINIZ, Eugenio. RAZA, Salvador G. O uso Militar do Ar. In: **Guia de Estudos de Estratégia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, s/d
- KEEGAN, John. **Uma historia da guerra**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- MARQUES DE OLIVEIRA, Alessandro Vinícius. **Performance dos Regulados e Eficácia do Regulador: Uma Avaliação das Políticas Regulatórias do Transporte Aéreo e dos Desafios para o Futuro**. São José dos Campos: Núcleo de Estudos de Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR), Documento de Trabalho n. 7. Disponível em <http://www.ita.br/~nectar>. Acso em 20 fev. 2008.
- MCCANN JR, Frank D. **A Aliança Brasil-Estados Unidos: 1937-1945**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.
- MOREIRA, Regina da Luz. **CSN: um sonho feito de aço e ousadia**. Rio de Janeiro: larte, 2000.

- MOURA, Gerson. **Autonomia na dependência a política externa brasileira de 1935 a 1942**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.
- MOURA, Nero. **Um vôo na história**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.
- MUSA FAY, Cláudia. **Crise nas alturas: a questão da aviação civil (1927-1975)**. Porto Alegre, 2001.
- OLIVEIRA, Lucia Lippi de. **Estado Novo: ideologia e poder**. Rio de Janeiro: Zahar, 1991.
- OLIVEIRA, Márcio de. **Brasília: o mito na trajetória da nação**. Ed. Paralelo 15, Brasília, 2005.
- OLIVEIRA, Tania R. P. de G. T. de. **O Estudo da Guerra e a Formação da Liderança Militar Brasileira (1996-2004)**. Orientação de Amarílio Ferreira Junior e Antonio Carlos W. Ludwig. Tese de Doutorado. São Carlos-SP: UFSCar, 2001.
- PANDOLFI, Dulce (org). **Repensando o Estado Novo**. Rio de Janeiro: FGV, 1999.
- PEREIRA, Aldo. **Breve história da aviação comercial brasileira**. Rio de Janeiro: Europa Empresa Gráfica e Editora, 1987.
- PEREIRA, L. C. B. **Desenvolvimento e crise no Brasil (1930-1983)**. 3.ed. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- RAMOS, Guerreiro. **O Problema nacional do Brasil**. RJ: Saga, 1960.
- REMOND, René. **O século XX: De 1914 aos Nossos Dias**. São Paulo: Ed Cultrix, 1976.
- RICARDO, Cassiano. **Marcha para oeste: a influência da “bandeira” na formação social e política do Brasil**. Rio de Janeiro, Ed. José Olympio, Coleção Documentos Brasileiros, 1940, volumes 1 e 2.

- **Security and Defense Studies Review**. Vol. 3 (2): 2003, p. 164 -192. Disponível em: <http://www.nedu.edu.chds/journal/papers-bios/Duarte>. Acesso em: 24 jan. 2007.
- SEITENFUS, Ricardo. **A entrada do Brasil na segunda guerra mundial**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2000.
- SKIDMORE, Thomas E. **Uma história do Brasil**. São Paulo: Paz e Terra, 1998.
- SOUZA, José Garcia de. **A verdade sobre a história da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Leuzinger, 1944.
- TORRES, Vasconcelos. **Aviação: presença antiga no processo de integração nacional**. Brasília, DF: Senado Federal, 1971.
- VARGAS, G. **A nova política do Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1938. V. 1 e V. IX
- VARGAS, Getúlio. **Diário**. São Paulo: Siciliano, 1995, Vol I e Vol. II.
- VIANA, João Segadas. Divisão territorial do Brasil. In: **Revista Brasileira de Geografia (RBG)**. V. 2, número 3, 1940.
- VIANNA, Oliveira. **Ensaio inédito**. Campinas, Ed. Unicamp, 1991.

Arquivos e jornais

- Jornal: **O Estado de São Paulo** – 1937/1945
- Arquivo Nacional – Pasta General Góes Monteiro e Salgado Filho.