

UNIVERSIDADE SALGADO DE OLIVEIRA  
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO MESTRADO  
EM HISTÓRIA

**ANTONIO MODESTO**

**AS FORÇAS ARMADAS NO ESTADO NOVO:  
TENSÕES POLÍTICO-MILITARES NA CRIAÇÃO DO  
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA (1937-1942).**

Niterói

2019

ANTONIO MODESTO

**Movimentos Sociais e Memória**

**AS FORÇAS ARMADAS NO ESTADO NOVO: TENSÕES POLÍTICO-MILITARES  
NA CRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA (1937-1942).**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Salgado de Oliveira, campus Niterói, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em História.

Orientador: Dr. Fernando da Silva Rodrigues

NITERÓI  
2019

### CIP - Catalogação na Publicação

M691 Modesto, Antônio  
As Forças Armadas no estado novo: tensões político-militares na criação do Ministério da Aeronáutica (1937-1942) / Antônio Modesto. -- Niterói, RJ, 2019.  
183 p.  
Referências: p. 169-183.

Orientador: PhD. Fernando da Silva Rodrigues.  
Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Salgado de Oliveira, 2019.

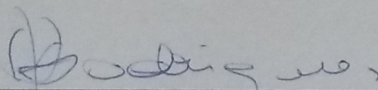
1. Brasil – Forças armadas – Atividades políticas. 2. Estado novo. 3. Ministério da Aeronáutica. I. Título.

CDD 322.50981

ANTÔNIO MODESTO DOS SANTOS JÚNIOR

**“AS FORÇAS ARMADAS NO ESTADO NOVO: TENSÕES POLÍTICO-  
MILITARES NA CRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA  
(1937-1942)”**

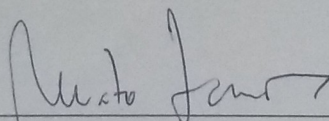
Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Salgado de Oliveira, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em História, aprovada no dia 19 de junho de 2019 pela banca examinadora, composta pelos professores:



---

**Prof. Dr. Fernando da Silva Rodrigues**

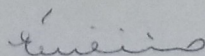
Professor do PPG em História da Universidade Salgado de Oliveira (UNIVERSO)



---

**Prof. Dr. Renato Luís do Couto Neto e Lemos**

Professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)



---

**Prof.ª Dr.ª Érica Sarmiento**

Professora do PPG em História da Universidade Salgado de Oliveira (UNIVERSO)

## **Dedicatória**

*À Maria Helena*

## **Agradecimentos**

Desde o início desta pesquisa contei com o apoio de diversas pessoas, as quais foram muito importantes para a sua realização, então nada mais justo que agradecer este incentivo.

Primeiramente, tenho que agradecer a meus pais Antonio Modesto e Maria Helena por todo esforço e dedicação na minha formação. Agradeço aos meus superiores do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha pelo apoio. Aos capitães de fragata Paulo Castro e Lopes e os capitães-tenente Rieti e Sérgio Oliveira, sem a compreensão e incentivo destes seria impossível a conclusão deste projeto. Agradeço também ao amigo Wagner Bueno pelas orientações e críticas do início da pesquisa.

Agradeço ao meu orientador Prof. Dr. Fernando Rodrigues pela acolhida e pelo interesse desde o primeiro momento deste trabalho. Sua orientação sempre segura norteou para o andamento satisfatório da pesquisa. Ao coorientador Prof. Dr. Jefferson Machado que abraçou minha pesquisa e teve uma dedicação essencial, pois, com o seu conhecimento sobre Aeronáutica fez correções importantes. Ao Prof. Dr. Renato Lemos, agradeço pelas sugestões enriquecedoras na banca de qualificação e à Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Érica Sarmiento pelas críticas precisas e pontuais, que levaram a uma intensa reflexão do quadro teórico.

Agradeço a capitão de corveta Renata Nazareth pelo importante apoio no Arquivo da Marinha e ao primeiro-sargento (RM1) Mota que sempre com presteza me auxiliou na busca de documentos, a ele devo muito desta pesquisa. Agradeço ao Sr Jacir pela revisão inicial que fez neste trabalho, ajudando muito na escrita do texto e à Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Maria Regina pelas dicas preciosas também no início da pesquisa.

Agradeço aos professores da Universidade Salgado de Oliveira, em especial a Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Marly Vianna, que “puxava a orelha” de muitos em suas aulas. Aos colegas do Mestrado, em especial Manuel, Rogério, Ronaldo, Cindye e Caio pelo vínculo e contato durante o curso.

Por fim, agradeço a todos os amigos pelas palavras de incentivo e apoio nesta jornada.

## **Siglas e Abreviaturas**

AIB – Ação Integralista Brasileira

ANL – Aliança Nacional Libertadora

DNOG – Divisão Naval em Operações de Guerra

DPHDM – Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil

POR – Partido Operário Revolucionário

RM – Região Militar

RM1 – Reserva Remunerada

VARIG – Viação Aérea Rio-Grandense

VASP – Viação Aérea de São Paulo

## **Resumo**

O presente trabalho toma como objeto de investigação as tensões político-militares causadas com a criação do Ministério da Aeronáutica. As Forças Armadas, até o início da década de 1930, se dividiam entre a Marinha e o Exército, e a decisão do presidente Getúlio Vargas de criar mais um ministério militar não foi bem recebida, em especial pela Marinha, que demonstrou insatisfação com a perda de sua aviação. Antes da chegada de Vargas na chefia da Nação, os ministros da Marinha queixavam-se em seus relatórios das dificuldades enfrentadas por sua pasta. Após a posse de Vargas no governo, houve mudança significativa na relação com as instituições militares. Entretanto, com a criação da Aeronáutica foi transferido todo o aparato aéreo do Exército e da Marinha para o novo ministério, causando questionamentos do ministro da Marinha em seus relatórios. A campanha dos aviadores e o apoio da imprensa foram muito importantes na decisão de Vargas. A Marinha já havia se pronunciado contra a ideia de um Ministério do Ar. No que lhe concerne, o Exército se manteve a favor, pois a força terrestre acreditava que o ministério do ar ficaria sob sua subordinação. Contrariando as duas instituições, Getúlio Vargas cria o ministério da Aeronáutica, durante o regime do Estado Novo, momento em que foi assistido um reordenamento no estado brasileiro, que se estendeu às mudanças na burocracia militar brasileira.

**Palavras-chave:** Estado Novo, Marinha, Exército, Aeronáutica, Getúlio Vargas.



## **Abstract**

The present work takes as object of investigation the political-military tensions caused with the creation of the Ministry of Aeronautics. The Armed Forces until the beginning of the 1930s were divided between the Navy and the Army and the decision of President Getúlio Vargas of create another military ministry was not well received, especially by the Navy, which showed dissatisfaction with the loss of its aviation. Before the arrival of Vargas in the leadership of the nation, the ministers of the Navy complained in their reports of the difficulties faced by his portfolio, after his tenure in the government, there was a significant change in the relation with the military institutions. Meanwhile, with the creation of the Air Force, the entire Army and Navy air force was transferred to the new ministry, causing questions from the Navy Minister in his reports. The campaign of the airmen and the support of the press were very important in the decision of Vargas. The Navy had already spoken out against the idea of an Air Ministry. As far as the Army was concerned, it remained in favor, for the land force believed that the air ministry would be subordinated to it. Contrary to the two institutions, Getúlio Vargas created the Ministry of Aeronautics during the “Estado Novo” regime, at which time a reordering was seen in the Brazilian state, which extended to changes in the Brazilian military bureaucracy.

**Keywords:** Estado Novo, Navy, Army, Aeronautics, Getúlio Vargas.

## SUMÁRIO

<b>Introdução.....</b>	<b>10</b>
<b>Capítulo I – A Reorganização das Forças Armadas e o fortalecimento do Estado Novo.</b>	
<b>1.1. O caráter do Estado Novo.....</b>	<b>21</b>
<b>1.2 A burocracia do Estado Novo e o desenvolvimento da aviação civil.....</b>	<b>29</b>
<b>1.3. Vargas na busca do apoio e coesão dos militares.....</b>	<b>35</b>
<b>1.4. As Forças Armadas na década de 1930.....</b>	<b>43</b>
<b>1.5. Dutra e o Problema do Rearmamento do Exército.....</b>	<b>57</b>
<b>1.6. O “milagre Guilhem” na Marinha.....</b>	<b>61</b>
<b>Capítulo II Aviação Naval e Militar (1916-1941) .</b>	
<b>2.1. As Escolas de Aviação Naval e Militar: a formação e a carreira dos aviadores.....</b>	<b>68</b>
<b>2.2. O legado “Protógenes” para a aviação naval.....</b>	<b>85</b>
<b>2.3. A Aviação Naval pós-revolução de 1930.....</b>	<b>93</b>
<b>Capítulo III – Ministério da Aeronáutica: Tensões nas Forças Armadas.</b>	
<b>3.1. O Exército, os aviadores e a imprensa em prol da Força Aérea Única.....</b>	<b>114</b>
<b>3.2. O debate na Marinha a respeito da criação do Ministério do Ar.....</b>	<b>133</b>
<b>3.3. Para o progresso e segurança da nação nasce a Aeronáutica.....</b>	<b>150</b>
<b>Considerações Finais.....</b>	<b>161</b>
<b>Fontes.....</b>	<b>164</b>
<b>Bibliografia.....</b>	<b>175</b>



## INTRODUÇÃO

A ideia inicial desta pesquisa era se aprofundar na questão da aviação embarcada, provocadora de uma enorme celeuma entre a Marinha e a Aeronáutica no início da década de 1960. Entretanto, surgiu a ideia de buscar o princípio desse problema e percebemos que o período cronológico de 1937<sup>1</sup> a 1965<sup>2</sup> ficaria muito extenso para ser analisado. Assim, aquela questão inicial ficou para uma pesquisa futura. O problema da aviação embarcada teve início antes mesmo de o Brasil possuir seu primeiro porta-aviões, o Minas Gerais. No momento da criação da Aeronáutica começou um debate político-militar dentro das Forças Armadas com a decisão do chefe da Nação Getúlio Vargas, em criar mais um ministério militar, fragmentando os dois que até então existiam. Tal deliberação aconteceu em 1941, durante o Estado Novo, regime autoritário, instaurado com o apoio das instituições militares.

Naquele momento pôde ser observado um reordenamento no estado brasileiro, que se estendeu às mudanças na burocracia militar brasileira. As tensões ocasionadas por conta da criação do Ministério da Aeronáutica estão situadas entre a dinâmica específica da organização militar e a ação do agente político numa conjuntura estrangida em grande parte pela participação dos militares na construção do regime e do Estado.

É importante salientar que a criação do Ministério da Aeronáutica não foi algo recebido de forma unânime pela alta cúpula militar. No que lhe concerne, militares da Marinha demonstraram através de documentos, como os relatórios ministeriais e matérias na grande imprensa, a insatisfação com a decisão que culminou na transferência dos equipamentos, instalações e pessoal para o recém-criado ministério, sendo que tal medida também aconteceu no Exército.

Ao apresentar as tensões desencadeadas com a criação de mais um ministério militar, julgamos pertinente demonstrar o contexto em que se encontravam as Forças Armadas na década de 1930, com o recorte direcionado para a Marinha, assim o Exército servirá como instituição a ser comparada. Nesta perspectiva, assinalamos a posição da força naval na revolução

---

<sup>1</sup> Decretação do Estado Novo.

<sup>2</sup> Ano que o presidente Castelo Branco baixou o decreto nº 55627 de 26 de janeiro de 1965 estabelecendo normas para o emprego de meios aéreos para as operações navais. O art. 2º deste decreto determinou que a Marinha do Brasil deveria dispor de helicópteros antissubmarinos em conjugação ou não com unidades antissubmarinos da Força Aérea Brasileira e o art. 3º determinou que a posse e a operação de aviões seriam restritas exclusivamente a Força Aérea Brasileira. Este decreto buscou solucionar os conflitos entre a Marinha e a Aeronáutica.

de 1930 e o apoio dado por aquela instituição ao golpe<sup>3</sup> do Estado Novo, sete anos depois. Entretanto, percebemos que a permanência do presidente Getúlio Dornelles Vargas (1930 – 1945) na chefia da Nação trouxe mudanças profundas e significativas nas instituições militares. Por exemplo, inicialmente houve um “socorro” a uma esquadra defasada e obsoleta, como foi destacado nos relatórios ministeriais, e posteriormente uma decisão que contrariou o ministro da Marinha, a criação do Ministério da Aeronáutica.

Pretendemos neste trabalho<sup>4</sup> analisar como fonte principal os relatórios dos Serviços do Ministério dos Negócios da Marinha no período de 1920 a 1942. Tais documentos nos transmitem a postura e a visão do ministro da pasta diante das diversas situações vivenciadas naqueles anos. Nos relatórios, o ministro se reporta ao chefe da Nação e, ao analisá-los, podemos observar a insatisfação com os problemas enfrentados pela Marinha. No objetivo de apresentar que as dificuldades relatadas pelo ministro da Marinha também se encontravam no Exército abordaremos de forma sucinta alguns relatórios do Ministério da Guerra.

Usaremos os relatórios para entender como as Forças Armadas, representadas pelos seus ministros, se relacionavam com o presidente da República. Tais documentos, até o ano de 1934, eram regulamentados pelo artigo 51 da Constituição Federal de 1891, o qual determinava que fossem anualmente dirigidos ao presidente da República e distribuídos por todos os membros do Congresso Nacional. Já a Constituição Federal de 1934, no inciso c do artigo 60, determinava que os relatórios ministeriais fossem enviados apenas ao presidente da República, sendo da competência dos ministros apresentarem o relatório dos serviços da sua pasta do ano anterior.

Na Marinha, os relatórios ministeriais na década de 1930 eram divididos no que preferimos denominar de “seções temáticas”, as quais mudavam de acordo com os serviços que tinham relevância a cada ano. Essas seções contemplavam diversas áreas, não descreveremos aqui todas, pois não é o foco da nossa pesquisa, mas cabe ressaltar que os relatórios citavam realizações quanto às obras civis, à situação do pessoal (aquisições faltas, modificações nos

---

<sup>3</sup> Para Carlos Barbé o Golpe de Estado é um ato efetuado por órgãos do Estado e na maioria dos casos, é levado a cabo por um grupo militar ou pelas forças armadas como um todo. Num caso contrário, a atitude das forças armadas é de neutralidade cúmplice. As consequências mais habituais do Golpe de Estado consistem na simples mudança da liderança política. O Golpe de Estado pode ser acompanhado e/ou seguido de mobilização política e/ou social, embora isso não seja um elemento normal ou necessário do próprio golpe. Habitualmente, o Golpe de Estado é seguido do reforço da máquina burocrática e policial do Estado. (BOBBIO, p.547)

<sup>4</sup> Por motivo de organização da escrita optamos por apresentar o quadro teórico-conceitual no primeiro capítulo.

quadros, promoções, etc.), às decisões do Almirantado, ao material flutuante e outras. A seção que mais interessa na nossa pesquisa é a destinada à aviação naval.

Ao apresentar a justificativa da Marinha, representada por seu ministro em apoiar Getúlio Vargas e demonstrar a situação da esquadra na década de 1930, abordamos também a seção destinada aos meios flutuantes. No Exército apresentamos nessa perspectiva o capítulo do relatório do ministro da Guerra de 1938, chamado “O Problema do Rearmamento do Exército”, no qual é apresentado o material bélico incorporado durante o governo Vargas.

O nosso trabalho está dividido da seguinte forma: no primeiro capítulo, discutimos o quadro teórico e analisamos a relação do governo Vargas com as Forças Armadas durante a década de 1930. Através dos discursos dos ministros da Marinha e da Guerra, assinalamos a situação das instituições militares e a relação destas com o presidente da República. No segundo capítulo, buscamos traçar a trajetória da aviação na Marinha e também no Exército, que acabou culminando na criação da Aeronáutica em 1941. Por fim, no terceiro capítulo destacamos a campanha pela criação da força aérea única por parte dos aviadores, as tensões político-militares resultantes da decisão do presidente Vargas e os questionamentos da Marinha em ter de volta sua aviação.

Ao fazer uma análise dos discursos apresentados nos relatórios ministeriais podemos observar a oscilação da narrativa em variados momentos, nos quais constatamos serem apresentadas as queixas com a grave situação da Esquadra, em decorrência do estado “calamitoso” de seu material flutuante. Nos relatórios, notamos que as queixas se intensificavam e diminuíam a cada ano, acompanhando assim as conjunturas políticas de cada período. Notamos que, com a criação da Aeronáutica, além do clamor por aumento orçamentário, iniciou-se uma campanha por parte do ministro da Marinha para a retomada do aparelhamento aéreo, que foi destinado para o novo ministério.

Neste sentido, podemos observar que a criação do novo ministério militar teve forte influência do movimento dos aviadores, que contou com o apoio da imprensa e com a anuência do Exército, que através de seus ministros argumentaram a favor da ideia.

Apropriamo-nos em nosso trabalho da definição de discurso, apresentada pelo historiador Durval Muniz, o qual destaca que “discurso é uma fala ou oração feita para dada audiên-

cia, podendo ser escrita previamente ou dita de improviso”.<sup>5</sup> Neste aspecto, ao utilizarmos os discursos como fonte, não devemos apenas indagar o que dizem sobre o passado, mas também, devemos nos atentar para as informações que eles trazem, perguntar como foram produzidos, em que época, por quem e em quais circunstâncias políticas, econômicas e sociais. Assim, podemos perceber que os discursos são partícipes de eventos de uma determinada época, tendo “a função de tornar o passado e seus personagens vivos”<sup>6</sup>.

Ao apresentar o método do historiador Michel de Certeau, Durval Muniz<sup>7</sup> destaca que o nosso trabalho como historiador é identificar o lugar temporal, espacial e institucional do autor do discurso. Ao trabalhar com os relatórios, devemos ter consciência do papel institucional do ministro, a época e o lugar em que ele escreve, de maneira que, ao se apropriar dessa metodologia, tais abordagens se tornam essenciais em nossa pesquisa.

Os relatórios ministeriais são a fonte principal de nossa pesquisa e, ao analisá-los pautados na metodologia apresentada pelo historiador José D’Assunção Barros pode se ter o contato direto com o problema, sendo que tais documentos nos permitem analisar uma sociedade humana em um determinado tempo. Ainda com base nessa metodologia, é importante destacar algo fundamental apontado por Barros: “ao se iniciar uma pesquisa, quais são as perguntas que devem ser feitas ao documento, analisando assim o contexto, o intertexto e o intratexto”<sup>8</sup>. Assim o historiador deve refletir sobre a precedência da fonte, a sua inserção na sociedade e ainda as condições de sua produção.

Muniz<sup>9</sup> afirma que o pesquisador, ao se debruçar sobre os discursos, deve atentar para a análise externa deles. Tal análise se relaciona com tudo aquilo que cerca o autor do discurso, as circunstâncias que estão ao seu redor, o período em que foi realizado o discurso, a localização espacial e quais objetivos o autor buscava. Nesta perspectiva, devemos nos atentar para o local que se encontrava o ministro, a sua posição enquanto chefe de uma instituição militar, bem como a época em que ele escreveu o seu relatório e os objetivos em levar ao conhecimento do chefe da Nação os problemas enfrentados por seu ministério. Ainda na análise ex-

---

<sup>5</sup> MUNIZ, Durval Albuquerque Junior. A Dimensão retórica da historiografia. In: PINSKY Carla Bassanezi, LUCA Tania Regina de (Orgs.) *O historiador e suas fontes*. São Paulo: Contexto, 2011. p. 223.

<sup>6</sup> Idem. p.223.

<sup>7</sup> Idem. p.235.

<sup>8</sup> BARROS, José D’Assunção. *O campo histórico*. Rio de Janeiro: Celta, 2002. p.140.

<sup>9</sup> MUNIZ, 2011. *op.cit.*,p.238.

terna, devemos observar as relações políticas, econômicas e sociais que estão implicadas no discurso e as relações de poder que envolvem o seu autor.

Devemos levar em consideração também as reações causadas pelos discursos. Neste aspecto, Durval Muniz cita Chartier<sup>10</sup> ao destacar a recepção deles, apontando assim para os efeitos: se eles atingiram os seus objetivos, como circularam esses discursos e quem o editou, de modo que é fundamental perguntar sobre o contexto de recepção do discurso.

Já na abordagem clássica dos estudos sobre discurso, o teórico Mikhail Bakhtin<sup>11</sup> chama a atenção para um erro fundamental dos pesquisadores que trabalharam com as formas de transmissão dos discursos: separar o discurso do contexto narrativo. Para este teórico, o objeto verdadeiro da pesquisa é a interação de duas dimensões, a saber: discurso e contexto, sendo, portanto indissociáveis. As ideias de Bakhtin norteiam nosso trabalho para a inter-relação social na comunicação ideológica verbal, o que para ele é considerado essencial.

De acordo com Barros<sup>12</sup>, deve ser observada a história de vida do autor do texto para compreender a intenção do discurso. Assim, é interessante apresentar aspectos da carreira militar dos ministros que apresentamos em nossa pesquisa, na tentativa de entender alguns de seus interesses. Ao apresentar o ministro Protógenes Pereira Guimarães (1931-1935), percebemos a sua relação com a aviação naval, o qual, desde o início da sua carreira militar demonstrava aproximação com a arma aviatória e, ao assumir o Ministério da Marinha, empreendeu diversas medidas no sentido de beneficiar a Aviação Naval. Já o seu sucessor, vice-almirante Henrique Aristides Guilhem (1935-1945), nos demonstrou em sua trajetória a aproximação com a política desde o início da carreira, mas também apresentou alguns aspectos que despertaram nossa atenção como, por exemplo, o fato de ter combatido a Revolução de 1930, mas depois se tornar um homem próximo ao presidente Getúlio Vargas, permanecendo por mais de dez anos à frente do Ministério da Marinha.

Barros<sup>13</sup> observa que atualmente a maior parte das práticas historiográficas insere-se em uma história dos discursos. Para ele, um discurso pode ter uma abordagem serial, quantitativa ou qualitativa. Barros dialoga com Durval Muniz quando observa que o historiador deve

---

<sup>10</sup> Ibid. p.239.

<sup>11</sup> BAKHTIN, Mikhail. *Marxismo e Filosofia da Linguagem*. Tradução de Michel Lahud e Yara Frateschi. São Paulo: Hucitec, São Paulo, 1997. p. 148.

<sup>12</sup> BARROS, 2002, *op.cit.*, p.137

<sup>13</sup> Ibid. p. 135.



estar atento para o local onde foi produzido o discurso, sendo importante não apenas a história de vida do autor, mas também a sociedade que os envolve.

A metodologia apresentada por Barros elucidada a nossa pesquisa quando trata da relação entre o receptor e o editor, assinalando que, além do texto ter um lugar de produção, todo texto tem um destino. Na nossa pesquisa, os ministros são os editores, e o presidente Vargas, o receptor.

Para Barros<sup>14</sup>, mesmo que o editor não esteja consciente disso, o receptor o influencia e o ajuda a escrever o texto. Deste modo, fazemos a seguinte indagação: se os ministros eram influenciados por Getúlio ao escreverem seus relatórios, por que o presidente surge como uma figura enaltecida nos mesmos? Questões como essas nos fazem refletir as relações entre o ministro e o chefe da Nação.

Na relação do editor e do receptor, a metodologia proposta por Barros<sup>15</sup> aponta que o editor acaba, sem querer, antecipando as expectativas de quem receberá o texto, sendo para contemplar ou afrontar. Essa relação entre o receptor e o editor é fartamente descrita por Bakhtin<sup>16</sup>, que explica as diferenças essenciais entre a recepção da enunciação do outro e a transmissão em um determinado contexto, salientando a ideia da relação entre o receptor, o editor e o contexto narrativo. Nesta perspectiva, apoiado na metodologia apresentada por Bakhtin, cabe destacar que toda transmissão, sobretudo na forma escrita, tem uma determinada finalidade e, na nossa pesquisa, os discursos tinham a intenção de levar ao presidente da República conhecimento da situação das instituições militares.

É importante destacar também, baseado na abordagem de Bakhtin<sup>17</sup>, o uso da terceira pessoa que, de acordo com o teórico, vem reforçar a influência das forças sociais organizadas sobre o modo de apresentação do discurso. Entretanto, nos relatórios ministeriais, percebemos o uso contínuo da primeira pessoa e, quando o ministro não discursa diretamente em sua pessoa, ele utiliza o nome da Marinha e do Exército.

Como destacamos, as fontes principais da nossa pesquisa são os relatórios ministeriais, além deles analisaremos também os decretos presidenciais e alguns trechos do diário do presidente Getúlio Vargas. O diário de Vargas foi publicado na versão de livro em dois volumes

---

<sup>14</sup> Ibid. p.138.

<sup>15</sup> Idem, p.138.

<sup>16</sup> BAKHTIN, 1997, *op.cit.*, p. 146.

<sup>17</sup> Ibid. p. 147.

pela Editora Siciliano e Fundação Getúlio Vargas em 1995. O volume I abrange as anotações do presidente de 1930 a 1936, e o volume II de 1937 a 1942. Observamos que em alguns momentos o presidente satisfaz os anseios do ministro como, por exemplo, na criação do Corpo de Aviação, na liberação do crédito destinado ao programa naval e na criação do Fundo Naval.

Utilizando este método, abordaremos outros relatórios adjacentes, como o elaborado pelo diretor de Aeronáutica da Marinha, que foi remetido ao ministro no ano de 1931 e também um parecer do Estado-Maior da Armada de 1939 a respeito da criação do Ministério do Ar. Neste último documento ficou nítido o entendimento contrário das autoridades navais. A análise dos outros documentos nos permite comparar a forma de escrita, a intenção e a narrativa dos problemas que seriam transmitidos nos relatórios principais, os quais funcionavam, assim, como subsidiários. Neste aspecto, podemos observar que na sua descrição, o ministro compilava muitas vezes os dados de seus subordinados. Alguns dados se omitem, o que representavam assim o silêncio daqueles editores.

Utilizaremos as leis e decretos promulgados referentes às instituições militares desde aos que regulamentaram a aviação dando outras providências aos que organizavam os quadros dos militares. Ao analisarmos esta legislação, buscamos entender como o Estado correspondia aos anseios e petições das instituições militares.

Abordaremos também os almanaques dos oficiais da Marinha de 1929 a 1937. Com estes documentos, buscaremos identificar como estava a estrutura do alto escalão da Marinha. Trabalharemos com as matérias publicadas na *Revista Marítima Brasileira* – que criticavam a criação da aviação única – e, por outro lado com a grande imprensa, que empreendeu forte campanha para a criação do Ministério do Ar.

A *Revista Marítima Brasileira* teve sua primeira publicação no Brasil durante o período imperial em 1851 sendo seu fundador o tenente da Marinha Sabino Elói Pessoa, que era conselheiro imperial. Atualmente é editada pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

O período que nos propomos estudar se concentra no final da década de 1930 e meados da década de 1940, mais precisamente de 1937 a 1944. Neste recorte temporal, poderemos estudar o estado das instituições militares antes e depois da criação do Ministério da Aeronáutica.

Além dos documentos citados, que se encontram no Arquivo da Marinha, departamento da DPHDM, utilizaremos também a Coleção Leis do Brasil.

### **Breve Discussão Historiográfica**

Ao propormos entender as mudanças estruturais das Forças Armadas durante o Estado Novo, escolhemos dialogar com autores do campo da História Militar, da sociologia e da ciência política. Temos observado que o protagonismo do Exército esteve presente na maioria dos trabalhos que abordam a temática, a exemplo dos estudos de Celso Castro, Edmundo Campos Coelho, Frank McCann, José Murilo de Carvalho, Fernando Rodrigues e outros. Percebemos também a atribuição de um papel secundário à Marinha durante o período republicano, sendo pouco citada pela historiografia.

O sociólogo Edmundo Campos Coelho analisa os processos políticos envolvendo as instituições militares tendo como ponto de partida teórico a abordagem organizacional. Na visão de Coelho<sup>18</sup> quanto mais amplo for o controle que uma organização exerça sobre os recursos, maior o seu controle político. Ao tratar do Estado Novo, Coelho<sup>19</sup> aponta que foi um regime militar em sua essência e assim como o cientista político José Murilo de Carvalho destaca que o Exército se apresentou como avalista do Estado Novo.

Dentro dessa abordagem organizacional, Coelho chama a atenção para os desdobramentos da Revolução de 1930, como a reforma dos oficiais mais antigos. Tal fato é apresentado também por Carvalho e Rodrigues quando estes trataram da reestruturação dos quadros do Exército pelo governo Vargas. Neste aspecto, apresentamos em nosso trabalho a reforma dentro da Marinha.

Por sua vez, Carvalho<sup>20</sup> destaca que a análise organizacional permitirá o entendimento das intervenções das Forças Armadas na política. Contudo, ele aponta que sua análise terá maior concentração no Exército, pelo fato dessa instituição, segundo ele, ter maior importância política, ficando assim a Marinha como elemento de comparação.

Já o historiador estadunidense Frank McCann ao escrever uma história do Exército com base na interação entre a instituição e os seus membros também se pautou numa aborda-

---

<sup>18</sup> COELHO, Edmundo Campos *Em busca de identidade: o Exército e a política brasileira*. Rio de Janeiro: Record, 2000. p.42.

<sup>19</sup> *Ibid.* p.109.

<sup>20</sup> CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e política no Brasil*. 2.ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.p.14.

gem organizacional. Ao se referir a Marinha McCann<sup>21</sup> lhes atribui um papel secundário quando assegura que a instituição naval aparece nas “margens da história”, porque segundo ele, esse foi o papel da Marinha na Primeira República. McCann cita ainda que os generais e políticos, depois da Revolta da Armada em 1893 e da Revolta da Chibata em 1910, não confiavam nos almirantes e nos marinheiros e buscaram manter a instituição militar naval fraca e marginal na política. McCann<sup>22</sup> destaca que a Marinha havia desfrutado de grande prestígio desde o início do Império, mas na República passou a ter uma posição inferior comparado ao Exército. Segundo ele, as promoções e cargos políticos eram destinados ao Exército em número bastante superior.

Quanto aos estudos sobre a Marinha na República podemos citar trabalhos como o do almirante e historiador naval Hélio Leôncio Martins sobre a “A Marinha na Era Vargas”<sup>23</sup> e do cientista político Sylvio dos Santos Val<sup>24</sup>. Este último trata da institucionalização da pesquisa e desenvolvimento da Marinha do Brasil e a sua relação com o crescimento da defesa brasileira em um recorte temporal que se inicia em 1840 perpassando até o século XX. Temos ainda os estudos minuciosos do historiador Fernando Ribas de Martini<sup>25</sup> que de forma aprofundada tem analisado a modernização dos meios navais durante o século XX.

Por sua vez, a Aeronáutica teve sua representação na obra *História da Força Aérea Brasileira* do tenente-brigadeiro Néelson Freire Lavenére Wanderley, o qual se propõe por meio de uma escrita narrativa relatar as atividades aeronáuticas de militares brasileiros, essa obra se tornou referência nos estudos sobre aviação brasileira. A obra anteriormente citada foi escrita como resposta à solicitação do Ministro da Aeronáutica tenente-brigadeiro Joelson Campos de Araripe Macedo, tendo assim um caráter institucional, de modo que os direitos autorais da primeira edição foram cedidos pelo escritor ao Ministério da Aeronáutica<sup>26</sup>.

---

<sup>21</sup> MCCANN, Frank D. *A aliança Brasil-Estados Unidos, 1937-1945*. Tradução de Jayme Taddei e José Lívio Dantas. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995. p.13.

<sup>22</sup> MCCANN, Frank D. *A história do Exército brasileiro, 1889-1937*. Tradução de Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2009. p. 55.

<sup>23</sup> MARTINS, Helio Leôncio. *A Marinha na Era Vargas*, RJ, Revista Marítima Brasileira, v 110, 1/3, jan – mar, 1990. p. 75-86.

<sup>24</sup> VAL, Sylvio dos Santos. *O Périplo do Cisne Negro: poder, política e tecnologia na Marinha do Brasil*. 1º ed. Rio de Janeiro Gramma, 2016.

<sup>25</sup> MARTINI, Fernando Ribas De. *Da Grande Guerra à Ilha Grande: a derradeira tentativa, no pós-guerra de levar o Novo Arsenal de Marinha para fora da Guanabara*. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 13, nº 26, p. 129-142 – 2017.

<sup>26</sup> LAVENÉRE WANDERLEY, Néelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975. p. 11.

Lavenère Wanderley apresenta desde o primeiro emprego da aerostação<sup>27</sup> em operações de guerra por militares brasileiros até as ações da Força Aérea Brasileira na década de 1960. O autor descreve ainda as turmas de aviação naval e militar, com destaque para a criação do Corpo de Aviação da Marinha e do Exército. Ainda nesse escopo de obras que tratam da história da Aeronáutica, temos a obra de José Garcia de Souza, que foi escrita no período contemporâneo à criação daquele ministério, precisamente no ano de 1944. Nessa obra, o autor de uma maneira narrativa e com uma intensa carga personificada ao se referir ao presidente Getúlio Vargas ressaltava as ligações dele com a aviação, o que os denominou por jornais da época de “Amigo da Aviação”<sup>28</sup>.

Em trabalhos mais recentes que abordam a Aeronáutica, podemos destacar a tese *Aviação Naval Brasileira: Rivalidades e Debates (1941-2001)* do historiador Paulo Gustavo Falconi, que realizou um estudo analítico sobre as disputas entre a Marinha e a Aeronáutica em um período cronológico extenso, que tem início no ano de criação da força aérea até o ano de 2010. Falconi se apropria do modelo de interpretação adotado por Edmundo Campos Coelho no tocante a especificidade da corporação militar. Assim Falconi analisa em sua tese uma rivalidade não apenas entre os militares, mas que se estende também às instituições que eles representam.

Temos ainda a tese do historiador André Barbosa Fraga, *O Brasil tem asas: a construção de uma mentalidade aeronáutica no governo Vargas*, que analisa o desenvolvimento da aviação ligado à mentalidade aeronáutica do grupo político que se instalou após 1930. O autor busca analisar a relação da aviação com um projeto de Estado em curso, de modo que se instrumentalizou em um discurso governamental.

Depois de apresentar de forma breve os trabalhos que tratam das três instituições militares, não deixando de atentar para o maior número de trabalhos produzidos sobre o Exército, propomos em nosso trabalho um entendimento das mudanças estruturais nas Forças Armadas. Assim, é necessário compreender a participação política dos militares na década de 1930 e início da década de 1940.

---

<sup>27</sup> Ciência que trata da navegação aérea em aparelhos mais leves que o ar (aeróstatos).

<sup>28</sup> SOUZA, José Garcia de. *A Verdade sobre a História da Aeronáutica*. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S.A 1944, p.144. p.3.

O cientista político estadunidense Samuel Huntington<sup>29</sup> discute as relações entre o estadista e os militares quando observa que, embora não possam ser definidas com precisão, é possível enunciar alguns dos princípios que devem regular. Para o autor, na política, o militar tem que ser neutro. E assim como a guerra serve aos fins da política, a profissão militar serve aos fins do Estado, e ao estadista cabe reconhecer a integridade da profissão como matéria específica. A ideia defendida por Huntington de que o profissionalismo do militar os afasta da política é refutada por outros autores. McCann observa que o regime militar no Brasil de 1964 a 1985 foi “apoiado pelas Forças Armadas mais profissionais da história brasileira”<sup>30</sup>.

Por fim, nosso trabalho se apropria da abordagem organizacional proposta por Coelho, que nos auxilia no entendimento das relações entre as instituições militares e o governo. Assim ao abordar as tensões político-militares oriundas da perda da aviação naval, nosso trabalho busca colaborar com a historiografia militar preenchendo as lacunas na abordagem das instituições militares no período do governo Vargas.

---

<sup>29</sup> HUNTINGTON, Samuel. *O Soldado e o Estado – Teoria e política entre civis e militares*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1996. p.14.

<sup>30</sup> MCCANN, 1999 *op.cit.*, p.14.

## **Capítulo I – A reorganização das Forças Armadas e o fortalecimento do Estado Novo**

### **1.1 O caráter do Estado Novo.**

Neste capítulo, propomos inicialmente uma discussão dos conceitos que norteiam nosso trabalho. Conceitos como bonapartismo, autoritarismo, fascismo e totalitarismo, por exemplo, são utilizados muitas vezes sem o entendimento que lhe são devidos. Portanto, tentaremos de forma breve contextualizar e apresentar o que alguns teóricos entendem sobre eles. Destacamos também com base em uma discussão teórica e historiográfica, a ideia de que o Estado Novo, embora tenha características semelhantes aos regimes europeus, não deva ser considerado fascista nem totalitário. Apresentaremos ainda a inserção da criação do Ministério da Aeronáutica no processo de multiplicação de agências e burocratização estatal empreendida pelo presidente Getúlio Vargas. Por fim a relação do chefe da Nação com as Forças Armadas, mais especificamente com a Marinha na década de 1930, ficando o Exército como instituição a ser comparada.

Acreditamos ser necessário discutir o regime estado-novista, pois durante sua vigência houve a criação da Força Aérea Brasileira<sup>31</sup>, nosso objeto de pesquisa. O caráter do regime varguista já passou por uma densa discussão historiográfica, e neste capítulo buscamos de forma breve apresentar este debate. Neste sentido, para sustentar a ideia que o regime do Estado Novo não foi nem fascista, nem totalitário, é importante apresentar de forma breve a visão dos teóricos sobre os conceitos de fascismo e totalitarismo.

A instauração do Estado Novo no Brasil é contemporânea e, em certa medida, subsidiária de regimes nada democráticos que proliferaram na Europa, a exemplo do nazismo na Alemanha, do fascismo na Itália, do salazarismo em Portugal e do franquismo na Espanha, que instalaram governos autoritários/totalitários com repercussões dramáticas na história da humanidade. É importante chamar atenção que não propomos discutir a natureza desses regi-

---

<sup>31</sup> A Força Aérea Brasileira é o ramo das Forças Armadas e um dos três serviços uniformizados nacionais. O decreto-lei nº 2.691, de 20 de janeiro de 1941 no seu art. 1º estabelecia a criação de uma Secretaria de Estado com a denominação de Ministério da Aeronáutica e teve inicialmente seu ramo militar denominado Forças Aéreas Nacionais, sendo alterado posteriormente pelo decreto-lei nº3.302, de 22 de maio de 1941 para Força Aérea Brasileira. Atualmente, a Aeronáutica está subordinada ao Ministério da Defesa, criado pela lei complementar nº 97 de 9 de junho de 1999, assim como a Marinha e o Exército, que são denominados Comandos.

mes europeus, pois não é o objetivo do nosso trabalho, mas apresentar que são contemporâneos ao regime instaurado por Getúlio Vargas em 1937.

A centralidade do Estado Novo concentrou no Poder Executivo da Nação brasileira a tomada de decisões que antes eram partilhadas com os Estados e o Poder Legislativo, anulando assim o princípio do federalismo, modelo característico da Primeira República. No que concerne à anulação do legislativo, devemos destacar o caráter bonapartista do regime varguista. Sergio Pistone<sup>32</sup> assinala que na visão dos fundadores do materialismo histórico, Marx e Engels, o Bonapartismo é considerado uma forma de governo em que é desautorizado o poder legislativo, ficando o poder concentrado em um grande personagem carismático que se apresenta como representante da nação, garantidor da ordem pública e árbitro imparcial dos interesses contrastantes das classes.

A historiadora Maria Helena Capelato<sup>33</sup> destaca que o regime do Estado Novo se constituiu decorrente de uma política de massas voltada para as classes populares a partir das críticas ao sistema liberal, acompanhando assim o que vinha acontecendo na Europa. Capelato<sup>34</sup> cita que uma das soluções propostas por este regime era o controle social através da presença de um Estado forte comandado por um líder carismático.

Getúlio Vargas representou no Brasil este líder dotado de carisma. O historiador Felipe Demier<sup>35</sup> apresenta a interpretação ao regime estado-novista do cientista político Moniz Bandeira, o qual destaca que Vargas esteve à frente de um bonapartismo extremamente complexo, pois buscava mesclar traços social-democráticos e fascistas. Já o ex-militante do POR (Partido Operário Revolucionário), Leôncio Martins Rodrigues, também apresentado por Demier<sup>36</sup> demonstra que aquele regime apresentava componentes que o caracterizava bonapartista como, por exemplo, o autoritarismo popular e o apoio na burocracia e nas Forças Armadas. Esta última correlação se aproxima do nosso trabalho, pois infere no papel dos militares naquele regime.

---

<sup>32</sup> BOBBIO, Noberto; PASQUINO Gianfranco; MATTEUCCI, Nicola. *Dicionário de política I*. Tradução de Carmen C, Varriale. - Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1994. p.129.

<sup>33</sup> CAPELATO. O Estado Novo: o que trouxe de novo? In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (Orgs.). *O Brasil Republicano: o tempo do nacional-estatismo – do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p.109.

<sup>34</sup> *Ibid.* p. 109.

<sup>35</sup> DEMIER, Felipe Abranches. *O Longo bonapartismo brasileiro (1930-1964): Autonomização relativa do Estado, populismo, historiografia e movimento operário*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012. p.314.

<sup>36</sup> *Ibid.* p. 315.



Sendo assim, devemos atentar para o autoritarismo como uma das características do bonapartismo e nesta perspectiva o historiador Fernando Rodrigues define que:

O regime autoritário, produto também das condições políticas vigentes na primeira metade do século XX, caracterizou-se pelo pouco investimento no campo social, pela inexistência de uma associação entre o Partido e o Estado, e pela restrição à mobilização das massas. O autoritarismo tende a ser mais conservador, ligado às tradições do passado<sup>37</sup>.

Rodrigues<sup>38</sup> informa ainda que durante o Estado Novo a interação política foi incapaz de resolver o problema da hegemonia, buscando assim a solução no autoritarismo. Naquele momento, as formas de Estado burguês e democrático não satisfaziam [...] “às necessidades do capital doméstico estrangeiro”<sup>39</sup>.

A instauração do Estado Novo teve o apoio do Exército, o qual de acordo com Rodrigues<sup>40</sup> apoiava a centralização do poder político do Estado<sup>41</sup>. Portanto, ao tentar entender as relações de poder entre os militares e civis durante o regime estado-novista faz-se necessário uma abordagem acerca das instituições militares. Em 1937 no momento da instauração do Estado Novo, as Forças Armadas eram compostas pela Marinha e pelo Exército e, assim como em 1889 e 1930, a força terrestre esteve à frente desses processos.

Para uma melhor compreensão das relações das Forças Armadas com o Estado, nos apropriamos dos conceitos apresentados pelo cientista político francês Alain Rouquié<sup>42</sup>, o qual define que os militares são militarizados buscando recursos organizativos e morais para assim interferirem na vida política. No que lhe concerne, o Estado, de acordo com Rouquié<sup>43</sup>, procura harmonizar os interesses divergentes das várias classes diferentes.

Com base na contribuição do teórico anteriormente citado, podemos perceber a participação do Estado nas variadas esferas da sociedade durante o regime do Estado Novo, o que se

<sup>37</sup> RODRIGUES, Fernando da Silva. *Uma carreira: as formas de acesso à Escola de Formação de Oficiais do Exército Brasileiro no período de 1905 a 1946*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008. p.60.

<sup>38</sup> Ibid. p.24.

<sup>39</sup> Ibid. p. 25.

<sup>40</sup> Ibid. p.35.

<sup>41</sup> Para Poulantzas o “Estado é o lugar de organização estratégica da classe dominante em sua relação com as classes dominadas. É um lugar e um centro de exercício do poder, mas que não possui poder próprio.” (POULANTZAS, 1985, p. 169).

<sup>42</sup> ROUQUIÉ, Alain. *O Estado Militar na América Latina*. Tradução de Leda Cintra Ferraz. São Paulo: Alfa-Omega, 1984. p.61.

<sup>43</sup> Ibid. p.62.

tornou paulatinamente predominante. O chefe da Nação, Getúlio Vargas, estando à frente do Estado no início da década de 1930, viu nas Forças Armadas as instituições estratégicas para sua consolidação no poder. Assumir o controle da Nação em 1930 não foi suficiente para garantir a sua permanência e mudanças estruturais. Por isso, no contexto de redefinição do sistema político brasileiro, o estadista buscou a legitimidade de suas ações ao promulgar as Constituições de 1934 e de 1937, exercendo assim o poder legal.

O cientista político italiano Mario Stoppino<sup>44</sup> demonstra a definição de poder legal dada pelo sociólogo alemão Max Weber, o qual entende que este poder é característico da sociedade moderna e busca legitimidade, baseado em ordenamentos jurídicos, sendo o seu arcabouço essencial a lei. O entendimento da definição do poder legal exercido por Getúlio Vargas nos permite entender as características do regime do Estado Novo.

Ao apresentar o conceito de poder legal, podemos apontar algumas características do regime estado-novista, a abordagem de forma breve de tal conceito nos permite entender com base em uma análise feita pela filósofa Hannah Arendt a diferença entre tirania e um governo autoritário. Para Arendt<sup>45</sup>, o tirano governa com o seu próprio arbítrio e interesse, ao passo que o governo autoritário é limitado por leis, confirmando assim a ideia de que o Estado Novo ao buscar se legitimar através da constituição foi um regime pautado no autoritarismo.

Nesta perspectiva é necessário apresentar o que compreendemos com o conceito de autoritarismo, utilizando assim a teoria abordada por Stoppino<sup>46</sup>, quando o autor trata deste conceito nos sistemas políticos. Para ele, os regimes autoritários são aqueles que pautam a autoridade governamental, concentrando o poder político nas mãos de uma só pessoa ou um só órgão e as instituições destinadas a representar a autoridade são aniquiladas ou esvaziadas. Neste sentido, o autoritarismo pode ser entendido como uma manifestação degenerativa da autoridade, na qual se impõe a obediência e se oprime a liberdade daqueles que estão abaixo do poder.

Stoppino define que autoritarismo é um conceito, o qual assim como “ditadura” e “totalitarismo”, foram usados em contraposição à “democracia”<sup>47</sup>. O autor observa que o conceito de autoritarismo foi criado originariamente para descrever os indivíduos de personalidade

---

<sup>44</sup> BOBBIO; PASQUINO; MATTEUCCI, 1994, *op.cit.*, p. 940.

<sup>45</sup> ARENDT, Hannah. *Origens do Totalitarismo*. Tradução de Roberto Barroso. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 134.

<sup>46</sup> BOBBIO; PASQUINO; MATTEUCCI, 1994, *op.cit.*, p. 94.

<sup>47</sup> *Ibid.* p. 96.

fascista e, neste sentido, o getulismo seria subsidiário de regimes fascistas que se instalaram pela Europa.

O cientista político Martin Carnoy<sup>48</sup> explica que o retorno ao autoritarismo está ligado a uma tendência lógica de uma burguesia financeira local em resposta a uma crise mundial de acumulação capitalista. Entretanto, Carnoy<sup>49</sup> é enfático ao complementar que a implantação do autoritarismo no Terceiro Mundo não é apenas uma resposta essencialmente necessária à crise, mas pode ser a iminência da institucionalização do militarismo na periferia, e finaliza destacando que um “Estado do Terceiro Mundo pode ser chefiado por um autoritarismo de longo prazo, à medida que a crise do mundo capitalista continua e o militarismo é institucionalizado”<sup>50</sup>.

Após apresentar a discussão conceitual do autoritarismo, entendido em nosso trabalho como um componente do regime bonapartista, acreditamos ser importante apresentar o conceito de fascismo utilizado por uma parte da historiografia que envida esforços em negar que o regime instaurado por Vargas seja conceituado fascista. Assim, Demier<sup>51</sup> elucida que a adjetivação bonapartista é imputada a qualquer regime mais ou menos ditatorial cujo teor repressivo, ainda que elevado, não chega a justificar a sua caracterização como fascista.

Demier nos apresenta os aspectos do bonapartismo<sup>52</sup> destacados pelo teórico Domenico Losurdo, os quais podem ser identificados no regime estado-novista, como, por exemplo: a normalização do estado de exceção, o militarismo, o anticomunismo, o constante apelo retórico as massas por parte dos chefes de Estado, a personalização do poder político e seu correlato culto à personalidade. Além das características citadas observamos ainda outros aspectos bonapartistas no regime varguista como a burocratização do Estado, força do poder Executivo e uma participação acentuada das Forças Armadas nos assuntos políticos.

O regime bonapartista é considerado por Poulantzas<sup>53</sup> um regime de exceção assim como o fascismo estatismo autoritário, o qual existe segundo as conjunturas originais dos países onde são exercidos e está marcado, sobretudo, por uma crise do Estado, sendo apresentado em distintos graus na Espanha, Portugal e Itália.

---

<sup>48</sup> CARNOY, Martin. *Estado e teoria política*. Campinas: Papyrus, 1986. p. 242.

<sup>49</sup> *Ibidem*, p.243.

<sup>50</sup> *Idem*, p.243.

<sup>51</sup> DEMIER, 2013, *op.cit.* p.15.

<sup>52</sup> *Ibid.* 2013, p.41.

<sup>53</sup> POULANTZAS, Nicos. *O Estado, o poder, o socialismo*. Rio de Janeiro: Graal, 1985.

Todavia, o uso impreciso do conceito de fascismo acabou homogeneizando situações históricas diferentes, de modo que, depois dos regimes de Adolf Hitler e Benito Mussolini, tal prática se tornou comum, sendo habitual denominar de fascistas regimes que cerceiam a liberdade. O Estado Novo no Brasil, embora seja contemporâneo de regimes fascistas europeus, têm as suas especificidades, de acordo com a historiadora Lucia Lippi Oliveira<sup>54</sup>.

A socióloga italiana Edda Saccomani<sup>55</sup> conceitua fascismo como um sistema autoritário de dominação caracterizado por uma monopolização de representação política de um partido de massa, o qual é organizado hierarquicamente, pautado em uma ideologia fundada no culto do chefe, na exaltação de um coletivo de nação e, entre outras características, visava a aniquilação da oposição por meio do uso da violência e do terror. Para Poulantzas<sup>56</sup> fascismo é uma forma particular de regime de um Estado capitalista, de modo que existem outras formas de regimes de exceção, como o bonapartismo e diferentes formas de ditadura militar.

Com relação ao regime do Estado Novo, a historiadora Lucia Lippi Oliveira<sup>57</sup> assinala que, apesar de terem aspectos em comum, devem ser levados em consideração alguns pontos, que distinguem o regime getulista e dos fascistas europeus como, por exemplo, o papel e a função do partido no regime fascista, o qual impõe sua doutrina nas transformações feitas pelo novo governo instalado. Um aspecto abordado pela autora citada, que infere diretamente no nosso trabalho, é a relação dos regimes fascistas com as instituições militares, de modo que a doutrina fascista propõe uma militarização das forças, entrando assim em conflito com as Forças Armadas já estabelecidas.

Já o regime do Estado Novo não foi resultado da tomada de poder por nenhum movimento revolucionário de massas, mas de um movimento chancelado pela Marinha e pelo Exército. Assim, a autora conclui que, “seja do ponto de vista doutrinário ou da lealdade histórica, o caso brasileiro do Estado Novo se distingue do fascismo italiano”<sup>58</sup>.

De acordo com Oliveira<sup>59</sup>, a preocupação em negar ligações entre o Estado Novo e os regimes fascistas foi algo presente nos discursos dos pensadores da época. Além do médico Azevedo Amaral, teve destaque o jurista alemão Karl Loewenstein que, depois de fazer um

<sup>54</sup> OLIVEIRA, Lúcia Lippi e outros. *Estado Novo: Ideologia e poder*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.p.24.

<sup>55</sup> BOBBIO; PASQUINO; MATTEUCCI, 1994, *op.cit.*, p. 466.

<sup>56</sup> POULANTZAS, Nicos. *Fascismo e Ditadura a III Internacional face ao fascismo*. Tradução de João Quintela e Fernanda Granado. Porto: Portucalense, 1972, p.7.

<sup>57</sup> OLIVEIRA, 1982, *op.cit.*, p. 25.

<sup>58</sup> *Ibid.* p.26

<sup>59</sup> *Ibid.* p.28.

estudo sobre o regime varguista, escreveu o livro *Brazil under Vargas*, apresentado pelo jornal *A Noite* de 20 de setembro de 1942, como um livro bem-intencionado, mas prejudicado por grandes falhas. Já o matutino *O Jornal*, de 5 de janeiro de 1944, destacava em uma coluna escrita por Gilberto Freyre que a obra estava longe de ser uma crítica ou um esforço da atualidade brasileira digna de respeito. A obra de Loewenstein, embora diferenciasse o Estado Novo dos regimes fascistas e totalitários, não negava o caráter autoritário do regime, aspecto que lhes rendeu críticas e a proibição de ser divulgada no Brasil.

Na visão do brasilianista Thomas Skidmore<sup>60</sup>, o Estado Novo pode ser considerado uma versão brasileira atenuada do modelo fascista europeu, entretanto, o autor assinala que ao contrário dos líderes fascistas europeus, Vargas não organizou nenhum movimento político para basear seu regime autocrático. Naquele momento, Skidmore<sup>61</sup> destaca que os militares buscavam uma solução autocrática para a crise política brasileira, desde o levante militar de 1935 que, para o autor citado, pôs em dúvida para o Exército a capacidade do Brasil em suportar a perspectiva de maiores progressos por parte dos radicais de esquerda. Buscamos nos distanciar da ideia que o regime de Vargas representou um “fascismo à brasileira”, rechaçando assim a ideia de que o Estado Novo significou um “fascismo brando”.

Depois do esforço em distanciar o regime estado-novista do fascismo, entendemos ser importante também destacar as diferenças com os regimes totalitários. Assim, assinalamos o conceito de totalitarismo, apontando desta forma os regimes que tiveram tais características. O sociólogo belga Ralph Miliband<sup>62</sup> cita como exemplo os regimes de Benito Mussolini na Itália e de Adolf Hitler na Alemanha, em que ambos chegaram ao poder com auxílio dos militares. Posteriormente, esses chefes de Estado subjugarão os militares depois que estavam instalados no poder.

Nesta perspectiva, Huntington<sup>63</sup> observa que Hitler rebaixou o poder dos militares ao exonerar o comandante em chefe das Forças Armadas, quando ele próprio assumiu o comando, concentrando os cargos de chefe de Estado e de ministro da Guerra. A autoridade militar não ficou apenas dividida, mas também rebaixada. Em 1938, Hitler aboliu o Ministério da

---

<sup>60</sup> SKIDMORE Thomas. *Brasil de Getúlio a Castelo*. Ed. Editora Saga, 1969.p. 52.

<sup>61</sup> Ibid. p. 54.

<sup>62</sup> MILIBAND, Ralph. *O Estado na sociedade capitalista*. Tradução de Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Zahar, 1972. p.162.

<sup>63</sup> HUNTINGTON, 1996, *op.cit.* p.136.

Guerra e destituiu o comandante do Exército. De acordo com Huntington<sup>64</sup>, na Alemanha a destruição dos militares foi executada de várias formas e técnicas, de modo que a autoridade das instituições militares foi reduzida, dividida e limitada.

Na Alemanha, também foi criada uma força aérea única, a Luftwaffe, a qual Huntington<sup>65</sup> destaca que se apoderou das unidades antiaéreas pertencentes ao Exército. Neste aspecto, pode-se observar que os líderes ditadores usavam o apoio militar para atingir o poder e depois buscavam subjugar os militares, como Getúlio Vargas fez no Brasil ao criar mais um ministério militar. Entretanto, este aspecto por si só não faz do Estado Novo um regime totalitário. Embora o regime instaurado por Vargas tenha se aproximado dos regimes europeus, não foram observados elementos suficientes para ser intitulado de totalitário.

É importante destacar a conceituação que Stoppino<sup>66</sup> nos apresenta sobre totalitarismo, que começou a ser utilizada na Itália já na década de 1920 como estratégia para contrapor o estado fascista ao estado liberal.

Na Alemanha nazista, o termo totalitarismo teve pouco uso, onde se preferia denominar Estado autoritário. Entretanto, de acordo com Stoppino,<sup>67</sup> a expressão totalitarismo passou a ser utilizada para designar todas as ditaduras monopartidárias, englobando assim as fascistas e as comunistas também. Stoppino<sup>68</sup> apresenta a visão da Hannan Arendt, que aponta o “terror” como característica marcante, o qual se manifesta através do partido único, sendo pautado em uma ausência de estruturas transformando a vontade do chefe na lei do partido, de modo que a personalização do poder se torna o aspecto crucial desse tipo de regime. A filósofa política citada por Stoppino considera como totalitários o nazismo alemão, de 1938 em diante, e o stalinismo soviético, a partir de 1930.

Para Hannan Arendt<sup>69</sup>, no momento em que os regimes totalitários detêm o controle absoluto, é substituída a propaganda pela doutrinação. Desta forma, a violência, que vinha sendo utilizada nos estágios iniciais do regime, não passa mais a ser empregada para assustar o povo, mas para dar realidade às doutrinas ideológicas do totalitarismo. A autora anteriormente citada<sup>70</sup> destaca ainda que os regimes totalitários e os seus líderes sempre comandam e

---

<sup>64</sup> Ibid. p.135.

<sup>65</sup> Ibid. p. 137.

<sup>66</sup> BOBBIO; PASQUINO; MATTEUCCI, 1994, *op.cit.*, p. 1247.

<sup>67</sup> Idem. p. 1247.

<sup>68</sup> Ibid. p.1248.

<sup>69</sup> ARENDT, 2000, *op.cit.* p.390.

<sup>70</sup> Ibid. p. 356.

se baseiam no apoio das massas. Neste sentido, Arendt<sup>71</sup> afirma ainda que os regimes totalitários objetivam e conseguem organizar as massas e não as classes, e contrapõe Miliband quando cita que o movimento liderado por Mussolini na Itália foi uma ditadura unipartidária e não um regime inteiramente totalitário, o qual se assemelhou com ditaduras que surgiram na Europa antes da Segunda Guerra Mundial, na Romênia, Polônia, Hungria, Portugal e posteriormente na Espanha.

Em uma análise distinta da feita por Hannah Arendt, Stoppino<sup>72</sup> demonstra a teoria dos cientistas políticos Carl Joachim Friedrich e Zbigniew K. Brzezinski, os quais apontam que o totalitarismo é resultante de alguns elementos como um partido único de massa dirigido geralmente por um ditador e um sistema de terrorismo policial que apoia e, ao mesmo tempo controla o partido. Na visão desses teóricos, são totalitários, além dos regimes nazista e stalinista, o regime fascista italiano, o regime comunista chinês e os regimes comunistas do Leste Europeu. Baseado nesses pressupostos e corroborando o estudo aprofundado de Demier sobre bonapartismo, entendemos que o regime de Vargas pode ser excluído da conceituação de fascista, sendo considerado como um regime bonapartista com traços autoritários.

## **1.2 A burocracia do Estado Novo e o desenvolvimento da aviação civil.**

De acordo com Demier, a burocracia<sup>73</sup> é um componente do regime bonapartista. Neste sentido, acreditamos ser importante destacar a burocratização estatal empreendida naquele regime. Tal burocratização é uma característica dos regimes bonapartistas e infere diretamente no nosso trabalho, pois foi neste contexto que teve a criação do Ministério da Aeronáutica.

Getúlio Vargas buscou organizar celeremente o aparelho estatal brasileiro. O sociólogo brasileiro Simon Schwartzman<sup>74</sup> observa que a subordinação de órgãos novos a princípios definidos era um dos aspectos dominantes da reforma administrativa empreendida durante o Estado Novo. De acordo com o autor anteriormente citado<sup>75</sup>, a administração brasileira cresceu desordenadamente, e inserido neste crescimento houve a agregação de órgãos que vinham preencher finalidades já atribuídas a outros. Levando tal análise para o nosso trabalho, podemos apontar que o Ministério da Aeronáutica viria a desempenhar de uma forma única

<sup>71</sup> Ibid. p. 359.

<sup>72</sup> BOBBIO; PASQUINO; MATTEUCCI, 1994, *op.cit.*, p. 1249.

<sup>73</sup> DEMIER, 2012, *op.cit.* p.315.

<sup>74</sup> SCHWARTZMAN, Simon. *Estado Novo, um autorretrato*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1983.p.50.

<sup>75</sup> Ibid. p.53.

muitas atribuições que antes eram desempenhadas pela Marinha, pelo Exército e pelo Ministério de Viação e Obras Públicas.

Neste contexto de modificações, ocorreu uma mudança referente à subordinação do Departamento de Aeronáutica Civil<sup>76</sup>, criado em 1931, e subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Com a mudança, o órgão passou para subordinação do Ministério da Aeronáutica após 1941. Aquele departamento era responsável por estudar, controlar, incentivar e apoiar as atividades de aviação civil pública e privada.

Ao citar o Departamento de Aeronáutica Civil é importante apresentar um panorama da aviação civil no final da década de 1920 e início de 1930. O ministro de Viação e Obras Públicas, em seu relatório de 1927, informava ao presidente da República Washington Luís, que representantes da aviação comercial vinham reclamando providências por parte daquele ministério, o qual segundo o ministro já vinha facilitando as providências relativas ao tráfego e ao despacho de malas postais<sup>77</sup>.

O ministro<sup>78</sup> citava ainda as empresas aéreas existentes que faziam o serviço de viagens, como a pioneira francesa Compagnie Generale Aéropostale, a qual realizava um voo da Europa para a América do Sul, sobrevoando o território brasileiro desde Natal até a fronteira com o Uruguai, de modo que as viagens eram semanais. Além da companhia francesa, operava voos no Brasil a Sindicato Condor Limitada e a Varig (Viação Aérea Rio Grandense), tais companhias foram fundadas em 1927 e, de acordo com Souza<sup>79</sup>, aquele ano representou o marco inicial dos transportes aéreos.

A Varig teve sua permissão para operar através de decreto presidencial<sup>80</sup>, o qual estabelecia que a empresa realizasse tráfego aéreo comercial no litoral de Santa Catarina e em todo o território do Rio Grande do Sul, podendo estender suas linhas até a cidade de Montevidéu, com a ressalva da permissão do Governo do Uruguai<sup>81</sup>. Já a Sindicato Condor

---

<sup>76</sup> BRASIL. Decreto nº 19.902 de 22 de abril de 1931. Dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>77</sup> BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. p. 41. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1927, p. 40. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 26 de março de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>78</sup> BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. p. 41. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1927, p. 41. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 26 de março de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>79</sup> SOUZA, 1944, *op.cit.* p.144.

<sup>80</sup> BRASIL. Decreto nº 17 832 de 10 de junho de 1927. Permite o transporte das empresas aéreas. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>81</sup> BRASIL. Decreto nº 17 832 de 10 de junho de 1927. Permite o transporte das empresas aéreas. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.



Limitada apenas teve sua permissão no início de 1928 e a sua cobertura do tráfego aéreo era mais ampla, pois era de caráter nacional, podendo estender suas linhas até o Uruguai e a Argentina, também com a ressalva da permissão dos países vizinhos<sup>82</sup>.

Em 1930, foi recebido com grande entusiasmo no estado de Pernambuco o primeiro voo do dirigível Graff Zeppelin ao Brasil. O jornal *Diário de Pernambuco*<sup>83</sup> apresentava o voo como “um aperto de mão entre a Alemanha e o Brasil” e que tinha a finalidade de se conhecer o regime das correntes aéreas do Atlântico Sul. A empresa aérea Sindicato Condor Limitada foi a responsável de divulgar e operar o acesso dos passageiros na estadia do dirigível no Brasil e apresentava que o itinerário do voo partiria de Friedrichshafen na Alemanha via Sevilha, Ilhas Canárias, Cabo Verde e chegaria a Pernambuco. Por fim, o dirigível pousaria no Campo dos Afonsos no Rio de Janeiro retornando em seguida para a Alemanha<sup>84</sup>.

O pesquisador Paulo Laux destaca que houve uma recepção festiva em Recife para o Zeppelin, sendo decretado feriado municipal pelo prefeito Francisco da Costa Maia. Uma multidão de 15000 pessoas aguardava a chegada do dirigível em um campo do bairro do Jiquiá, no porto de Recife, navios acionavam os seus apitos e nas igrejas os sinos soavam<sup>85</sup>.

Em 1932, a Sindicato Condor anunciava que as experiências realizadas no ano anterior demonstraram a possibilidade de um serviço regular de dirigível em combinação com os aviões da linha Europa-América do Sul. Assim, foi projetado para o ano de 1932 dez viagens regulares do Graff Zeppelin do “velho continente à América do Sul”, de modo que a organização de todo o serviço postal e o transporte de passageiros ficou a cargo da empresa Sindicato Condor<sup>86</sup>.

A Revista Mensal de Estudos Brasileiros *Cultura Política* de abril de 1941 destacou em sua coluna a trajetória da aviação. Segundo ela, a aviação civil em 1930 era bastante precária. A revista anteriormente citada apresentava o Departamento de Aeronáutica Civil, o

---

<sup>82</sup> BRASIL. Decreto nº 18 075 de 20 de janeiro de 1928. Concede permissão à Sociedade Mercantil brasileira, Sindicato Condor Limitada para estabelecer tráfego aéreo no território nacional. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>83</sup> *Diário de Pernambuco*. 23 de maio de 1930. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 11 de outubro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>

<sup>84</sup> *Diário de Pernambuco*. 10 de maio de 1930. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 11 de outubro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>

<sup>85</sup> LAUX, Paulo F. *A memorável passagem do Zeppelin pelo Brasil*. Revista AeroMagazine 221. Outubro/2012. Disponível em [www.aeromazine.com.br](http://www.aeromazine.com.br). Brasil ano IV nº 329

<sup>86</sup> *República - SC*. 11 de março de 1932. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 14 de outubro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>

qual foi criado para centralizar e dirigir os serviços da aeronáutica civil e comercial. Notamos com a revista um crescimento vertiginoso da aviação civil, de modo que em 1931 a empresa de aviação Panair do Brasil iniciou seus serviços. Já em 1933 a Aéroloide Iguassu estabeleceu uma linha entre São Paulo e Curitiba estendendo-se até Florianópolis em 1935 e outras empresas da aviação civil intensificaram suas atividades.

Em 1934 foi autorizado<sup>87</sup> o estabelecimento pela Luftschiffban Zeppelin de uma linha regular de dirigíveis entre o Brasil e a Europa, executado por algum tempo a título de experiência. Ainda naquele ano foi fundada a Vasp (Viação Aérea de São Paulo) com o objetivo de realizar viagens regulamentares no interior de São Paulo.

De acordo com a Revista *Cultura Política*, o governo brasileiro tinha feito tudo em prol do desenvolvimento aeronáutico do país e o que atestava esse apoio eram as estatísticas que demonstravam um crescimento dos serviços da aviação civil. Durante a década de 1930, houve o investimento na criação de campos de pouso e aeroportos. Segundo aquela revista, existiam apenas 117 pistas de aterrissagem no ano de 1936, e este número saltou para 347 pistas em boas condições em 1939<sup>88</sup>. Neste contexto era criado o Aeródromo Bartolomeu de Gusmão em 1936, o qual foi construído para o pouso de dirigíveis e estava dentro das cláusulas<sup>89</sup> do contrato celebrado entre a Luftschiffbau Zeppelin e o governo brasileiro, que autorizava o tráfego por aquela empresa entre o Brasil e a Europa. A construção do aeródromo Bartolomeu de Gusmão teve seu custeio realizado através de um crédito especial aberto ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Já a execução das obras daquele aeródromo ficou a cargo da Luftschiffbau Zeppelin, a qual ficava obrigada a estabelecer uma linha regular de dirigíveis entre a Europa e o Brasil, com escala em Recife e ponto terminal no Rio de Janeiro, devendo realizar no mínimo vinte viagens por ano entre o Rio e a Europa<sup>90</sup>.

Para Laux, antes da criação do Bartolomeu de Gusmão faltava um aeroporto à altura

---

<sup>87</sup> BRASIL. Decreto nº 24.069 de 31 de março de 1934. Celebração de contrato com “Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H” para o estabelecimento regular de uma linha aérea com dirigíveis entre o Brasil e a Europa. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>88</sup> *Cultura Política* Revista Mensal de Estudos Históricos. 1941-1945. Abril de 1941. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 15 de março de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br> p. 96.

<sup>89</sup> BRASIL. Decreto nº 24.069 de 31 de março de 1934. Celebração de contrato com “Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H” para o estabelecimento regular de uma linha aérea com dirigíveis entre o Brasil e a Europa. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>90</sup> BRASIL. Decreto nº 24.069 de 31 de março de 1934. Celebração de contrato com “Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H” para o estabelecimento regular de uma linha aérea com dirigíveis entre o Brasil e a Europa. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

no Rio de Janeiro, projetado especialmente para receber e abrigar com segurança os dirigíveis do porte do Zeppelin<sup>91</sup>. De maneira que Hugo Eckener, diretor da empresa operadora do dirigível, mostrava desconforto em pousar precariamente no Campo dos Afonsos. A escolha de Santa Cruz para a construção do hangar, segundo o engenheiro Helio Suevo Rodrigues deveu-se às condições climáticas, direção e velocidade dos ventos, como também a possibilidade de deslocamento por outros meios de transporte, ligando o bairro ao centro do Rio de Janeiro. Assim saía um ramal de trem operado pela EFCB (Estrada de Ferro Central do Brasil), criado exclusivamente para atender o aeródromo<sup>92</sup>.

Nesta perspectiva o aeroporto da Ponta do Calabouço que já recebia pequenas aeronaves em 1935, teve sua denominação<sup>93</sup> alterada para Santos Dumont em 1936, sendo considerado aquele ano como a inauguração do primeiro aeroporto civil do Brasil<sup>94</sup>.

O Departamento de Aeronáutica elaborou um vasto plano para dotar o país inteiro de aeroportos e campos de pouso e aparelhamento com o objetivo de facilitar a navegação aérea. Ainda na década de 1930, a aviação civil registrou o projeto da criação de uma fábrica nacional de aviões, do Código Brasileiro do Ar<sup>95</sup>, do Conselho Nacional de Aeronáutica e de escolas civis de aviação<sup>96</sup>.

Podemos perceber que a aviação civil ganhou novos moldes com o governo Vargas, quando foram aperfeiçoadas e criadas fábricas para o fornecimento de aviões para os Aeroclubes nos Estaleiros do Viana em Niterói, a Fábrica Nacional de Aviões de Lagoa Santa e a Fábrica de Motores de Aviação. A Revista *Cultura Política* de abril de 1941 citava que todo o progresso que a aviação civil tinha obtido de 1930 a 1940 devia-se ao Presidente Getúlio Vargas, e os denominava pioneiro da aviação brasileira. Ainda segundo aquela revista

---

<sup>91</sup> LAUX, *op.cit.* p.85.

<sup>92</sup> RODRIGUES, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro o resgate de sua memória*. Sociedade de Pesquisa Memória do trem. Rio de Janeiro-RJ.2004. p. 69.

<sup>93</sup> BRASIL. Decreto nº 1.150 de 16 de outubro de 1936. Dá a denominação de “Santos Dumont”, “Bartolomeu de Gusmão” e “Augusto Severo” dos aeroportos situados, respectivamente, na Ponta do Calabouço, e em Santa Cruz, nesta capital, e em Recife, no Estado de Pernambuco. Coleção das Leis do Brasil. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>94</sup> *O Globo*. 30 de novembro de 1936. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 18 de março de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>

<sup>95</sup> BRASIL. Decreto-lei nº 483 de 8 de junho de 1938. Criação do Código Brasileiro do Ar. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>96</sup> BRASIL. Decreto-lei nº 678 de 12 de setembro de 1938. Criação do Conselho Nacional de Aeronáutica e escolas civis de aviação. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

foi Vargas “quem tornou realidade o sonho aeronáutico do Brasil, merecendo por justiça o título de ‘Amigo da Aviação’”<sup>97</sup>.

Visando ainda o apoio ao aperfeiçoamento das atividades aéreas no país, o governo Vargas instituiu o decreto-lei n.º 1683, o qual dispunha sobre a organização dos Aero-Clubes, os reconhecendo como de utilidade pública. A partir de sua criação o Ministério da Aeronáutica passou a controlar a aviação civil que era de responsabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas, e as aviações naval e militar, ambas subordinadas ao Ministério da Marinha e Guerra, respectivamente.

Para Demier<sup>98</sup>, com a criação de novos ministérios, secretarias, órgãos, empresas públicas e autarquias, o Brasil assistiu um processo de autonomização relativa do Estado, o qual estava relacionado ao próprio desenvolvimento orgânico do aparelho estatal. Demier<sup>99</sup> aponta que o Estado buscou preservar essa autonomia relativa face a face com a classe dominante, de modo que esse mesmo estado teve que ajustar suas estruturas ao alargamento de sua base social no pós-1930.

A criação do Ministério da Aeronáutica surge em um contexto no qual a historiadora Sônia Regina de Mendonça<sup>100</sup> demonstra uma multiplicação no número de agências, institutos, conselhos e autarquias propiciando a canalização diretamente para o seu interior. Mendonça<sup>101</sup> chama a atenção de que a intenção da multiplicação dos órgãos burocráticos teria um duplo sentido: ao mesmo tempo que permitia a abertura de novas áreas de influência para grupos de interesses diversos, transmitia a imagem que o Estado burocrático-autoritário não era monolítico.

É perceptível, de acordo com Mendonça, que coube ao Estado a tarefa de executar a modernização da economia, A autora cita que a necessidade da intervenção estatal na economia tem como principal objetivo assegurar a produção nacional. O Estado do pós-1930 lançou mão de uma série de intervenções e com a participação do Brasil na Segunda Grande Guerra Mundial se acentuou, por conseguinte, essa atuação estatal, ficando explícito com a política de reaparelhamento das Forças Armadas culminando na criação do Ministério da

---

<sup>97</sup> *Cultura Política* Revista Mensal de Estudos Históricos. 1941-1945. Abril de 1941. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 15 de março de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>

<sup>98</sup> DEMIER, 2012, *op.cit.*p.380.

<sup>99</sup> Idem. p.380.

<sup>100</sup> MENDONÇA, Sonia Regina de. *Estado e economia do Brasil: opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 1985. p.19.

<sup>101</sup> Ibid. p.26.

Aeronáutica em 1941.

O economista Pedro Cezar Dutra Fonseca<sup>102</sup> chama a atenção para a multiplicação dos órgãos estatais no Estado Novo. As agências apresentadas por Fonseca em sua maioria são de natureza econômica e, de acordo com o autor, atestam as relações entre a economia e o Estado Novo. Entretanto, um aspecto importante para o nosso trabalho, na análise de Fonseca<sup>103</sup>, são os discursos de Vargas referentes ao programa de desenvolvimento, os quais estavam pautados no ferro e no petróleo, representando assim a capacidade de produzir arados, canhões, navios e carros, se constituindo como pré-requisitos para o aparelhamento das Forças Armadas.

Como pode ser observado, as Forças Armadas acompanharam as mudanças empreendidas pelo regime de Vargas e passaram por uma reorganização administrativa no tocante ao pessoal, equipamentos, instalações, como também na sua estrutura ministerial. Podemos assim destacar que a criação do Ministério da Aeronáutica não pode ser abordada como algo desconexo do contexto do regime do Estado Novo.

### **1.3. Vargas na busca do apoio e coesão dos militares**

McCann<sup>104</sup>, ao tratar a relação das Forças Armadas com o Estado Novo, pondera que as instituições militares eram instrumentos para derrubar os caciques políticos da época. Deste modo, Getúlio Vargas buscou o apoio dos militares para assim assumir o controle da Nação. Por sua vez, as Forças Armadas viam em Vargas uma forma de melhorar seus materiais bélicos. “A lealdade pessoal era um fator que também contava; quase todos os oficiais do alto comando haviam ascendido às suas posições pelas mãos de Vargas.”<sup>105</sup>

Podemos perceber relações muito próximas entre o estadista e os militares na conjuntura política do início da década de 1930, tendo esses últimos suas carreiras marcadas pela presença de Vargas na condição de chefe da Nação. Tal situação se apresenta na intervenção das promoções do oficialato, o que desenvolveu a lealdade dos militares ao governo. Neste sentido, é importante destacar que a relação ora apresentada não se restringiu a reestruturação dos quadros das instituições militares, resultando em um Alto Comando alinhado com o go-

---

<sup>102</sup> FONSECA, Pedro Cezar Dutra. *Vargas: o capitalismo em construção 1906-1954*. São Paulo: Brasiliense, 1987. p.259.

<sup>103</sup> Ibid. p. 269.

<sup>104</sup> MCCANN, Frank D. *A aliança Brasil-Estados Unidos, 1937-1945*/ trad. Jayme Taddei e José Lívio Dantas. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.p.44.

<sup>105</sup> Idem. p.44.

verno, mas também houve aumento dos investimentos financeiros nas instituições militares, representando assim caráter fundamental no apoio dos militares ao caudilho gaúcho. Ao se dirigir às Forças Armadas no seu discurso da Assembleia Constituinte em 1933, Vargas assumiu o seu compromisso com os militares, como resposta ao apoio dado para no controle da nação<sup>106</sup>.

Na busca do entendimento da relação de Vargas com os militares e o papel destes no contexto político do Estado Novo, apresentamos o conceito dado às Forças Armadas por Alain Rouquié<sup>107</sup>, segundo o qual, além de ser uma organização coercitiva em que a autoridade repousa sobre uma atitude de força, são também burocracias nas quais são aplicados os mecanismos formais de contrapoder e autoridade central. De um modo bastante elucidativo, o autor define que as Forças Armadas diferem das demais organizações, por serem instituições totais ou quase totais. Mesmo os militares sendo recrutados do meio civil, “a profissão das armas não é parecida com as outras profissões”<sup>108</sup>.

A chegada de Vargas no comando do país significou uma relação profícua entre aquele que se tornou o chefe da Nação e as Forças Armadas. O cientista político José Murilo de Carvalho<sup>109</sup> aponta que em dois momentos, mais precisamente 1930 e 1937, pôde ser verificado a construção mútua de dois atores políticos centrais: Vargas e os militares, sendo o primeiro o polo dominante. O fim do sistema oligárquico, sentido maior do regime federalista da Primeira República era algo contestado pela cúpula política, que ascendeu em 1930. Para o empreendimento da contestação ao “velho” regime, Vargas confiou nas Forças Armadas, que os conduziu ao controle da Nação em 1930 e permitiu sua permanência ao longo de quinze anos.

A historiadora Marly Vianna<sup>110</sup> assinala que, nos primeiros anos da década de 1930, o Brasil assistiu a um clima político de efervescência e, se no início conspiravam os tenentes, principalmente, logo se viu também a participação dos generais. “O General Manoel Rabello, comandante da 7ª RM, sediada em Recife, por exemplo, escreveu a Góes Monteiro, em março

---

<sup>106</sup> BRASIL. *Anais da Assembleia Nacional Constituinte 1933*, p.79. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br> .

<sup>107</sup> ROUQUIÉ, 1984. *op.cit.*, p. 93.

<sup>108</sup> Idem, p.93.

<sup>109</sup> CARVALHO, José Murilo de, Vargas e os Militares. In *Repensando o Estado Novo*. PANDOLFI, Dulce Chaves (org.). Rio de Janeiro: Editora FGV, 1999. p. 341.

<sup>110</sup> VIANNA, Marly de Almeida Gomes. *Revolucionários de 1935: sonho e realidade*. 3ª ed. São Paulo: Expressão Popular. 2011. p.130.

de 1934, afirmando ser chegada a hora de o Exército e a Marinha imporem uma Constituição, evitando assim situações que poderiam degenerar em guerra civil.”<sup>111</sup>.

Vianna<sup>112</sup> cita ainda, que em 1934, o general Rabello sugeriu ao general Góes Monteiro uma “Proclamação ao povo”, incumbindo assim às instituições militares de assegurarem a tranquilidade e o progresso da Nação.

Já em 1935, Skidmore<sup>113</sup> afirma que a Marinha e o Exército buscavam assumir o papel de árbitros finais nas decisões políticas, pois os militares temiam que os políticos radicais, a exemplo de Luís Carlos Prestes, que se apresentaram com o levante militar de 1935 chegassem ao poder. Assim, apoiavam Getúlio Vargas.

Podemos perceber que os acontecimentos de 1935 fomentaram uma aproximação entre as duas instituições militares, e de ambas com o governo estabelecido. Tal constatação pode ser observada na abordagem ao Ministro da Marinha Aristides Guilhem pelo jornal *A Noite*, em 11 de novembro de 1935, quando o almirante declarou que a posição da Marinha era de absoluta solidariedade ao governo. Ele afirmou também que tanto o Regimento Naval como a Escola de Aviação Naval se encontravam prontos para intervirem em qualquer instante na defesa das instituições dirigentes, além da esquadra, que estava na Ilha Grande de “rigorosa prontidão”, para se deslocar e prestar seu apoio em qualquer ponto do País em que surgissem surtos subversivos.

Em 3 de dezembro de 1935, o jornal *A Noite* também apresentava a aproximação entre os ministros da Marinha e da Guerra e noticiava o encontro entre aquelas duas autoridades no prédio do Ministério da Marinha. O General João Gomes Ribeiro Filho, então ministro da Guerra, foi se encontrar com o ministro da Marinha Aristides Guilhem em uma conferência a portas fechadas, configurando assim um ambiente de profunda discricção. Entretanto, o jornal *A Noite* recebeu informações a respeito daquela reunião e concluiu que a mesma tinha relação direta com outra reunião realizada em dias anteriores no Ministério da Guerra, com todos os generais presentes no Rio de Janeiro e nela tinha sido deliberado que deveria se punir com rigor todos os oficiais envolvidos no movimento “sedicioso”, de 1935<sup>114</sup>.

---

<sup>111</sup> Ibid. p.131.

<sup>112</sup> Idem, p.131.

<sup>113</sup> SKIDMORE, 1969, *op.cit.* p.25.

<sup>114</sup> *A Noite* 3 de dezembro de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

Dois dias depois do encontro entre os ministros militares, se realizou uma reunião entre o almirantado e o ministro da Marinha, que resultou em uma carta endereçada ao ministro da Guerra, a qual, entre outras características, representava uma moção de solidariedade ao Exército nacional e ao governo:

Tenho honra Sr. Ministro, em seguida ao desfecho dos últimos e opressivos acontecimentos que magoaram e enlutaram a nação, de apresentar ao Exército Nacional, tão expressivamente representado por v. ex. todo o acendrado sentimento de solidariedade da Marinha de Guerra na grave conjuntura em que se encontrou e se encontra o país (...) Presente com todo o espírito de solidariedade, a participar dos amargos momentos experimentados pela grande classe irmã, para cujos destinos superiores v. ex se empenha invulgarmente, com o Exército e os aplausos da nação, a Marinha também nesta hora reafirma estar presente e solidária<sup>115</sup>.

No que lhe concerne, o ministro da Guerra respondia ao ministro da Marinha através de outra carta, que também veio a público e foi noticiada pelo jornal *A Noite* da seguinte forma:

Tenho a honra de acusar o recebimento da carta que v. ex. se dignou a escrever-me relativa à lamentável desgraça que feriu o Exército nos últimos dias de novembro. (...) E na realidade imensamente grande a nossa mágoa; tão grande na sua enormidade, que não há na exuberância da nossa língua com que se possa exprimir o travo, a amargura sem par que o Exército sofre em suas tradições de guarda fiel da ordem pública. (...) o golpe tremendo que talvez a estrangulasse, se nesse transe incerto não contasse com a generosidade e abnegação das classes armadas, sempre prontas para a luta e o sacrifício<sup>116</sup>.

Como pode ser observado, na troca de correspondências entre os ministros militares, a Marinha se solidarizava ao Exército, na busca do objetivo de sufocar o movimento que ameaçou a estrutura interna das Forças Armadas em 1935. McCann<sup>117</sup> cita a reunião dos generais do dia 3 de dezembro, onde havia sido proposto pelo ministro da Guerra João Gomes a expulsão de todos os envolvidos na revolta e “que buscassem medidas mais severas contra futura subversão”<sup>118</sup>.

O ministro da Marinha Aristides Guilhem declarava ao jornal *Correio da Manhã*, em 9 dezembro de 1935, que o papel da Marinha era de colaborar com as forças de terra no comba-

<sup>115</sup> *A Noite* 5 de dezembro de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>116</sup> *A Noite*, 6 de dezembro de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>117</sup> MCCANN. 2009. op.cit.,p.340.

<sup>118</sup> Ibid. p.490.



te aos inimigos da Pátria e das instituições, e que a força naval tudo faria para cooperar com o Exército no maior fortalecimento do governo, visando uma repressão contra aqueles que o ministro chamou de “maus elementos”, que pretendiam não apenas subverter, mas destruir o regime político-social e jurídico brasileiro.

O ministro da Marinha Aristides Guilhem buscava minimizar em seu relatório o envolvimento dos militares da Marinha nos episódios de 1935, e afirmava que, no tocante a disciplina, a instituição demonstrava mais uma vez ao governo ser uma “força coesa, disciplinada e sempre pronta ao sacrifício em defesa da pátria e das leis”<sup>119</sup>. No discurso do ministro, as ideias extremistas tiveram pouca aceitação entre os militares da Marinha e, por fim, dava a solução: “Para manter a disciplina e combater o marxismo, a par de uma contrapropaganda hábil e sincera, basta agir com justiça, já premiando os meritórios, já castigando com rigor e sem falso sentimentalismo os culpados, sejam eles quais forem”<sup>120</sup>.

O general Góes Monteiro, que já se apresentava como figura proeminente do Exército em 1935, buscava passar ao largo dos acontecimentos daquele ano, pouco se pronunciando a respeito e acabou culpando a dita “liberalidade” da Constituição de 1934, que dava aos soldados o direito de votar, abrindo assim o contato dos aquartelados com os políticos<sup>121</sup>.

Podemos observar que, dentro do Exército, os generais Eurico Gaspar Dutra e Góes Monteiro se tornaram personagens centrais e começaram agir para a unificação política e ideológica daquela instituição, de maneira que as Forças Armadas, precisamente o Exército, se tornaram atores principais no auxílio do projeto de Estado centralizado de Vargas. O historiador Sérgio Murilo Pinto<sup>122</sup> apresenta Góes como estrategista e Dutra como o administrador.

Entendemos assim que foram esses dois generais que viabilizaram a ocorrência do Golpe de 1937. Enquanto o primeiro buscava colocar em prática os mandamentos doutrinários, o segundo empenhava-se em manter o Exército coeso, tentando o distanciá-lo das disputas políticas e, com o apoio de Vargas, desenvolver o reaparelhamento da instituição. Com a implantação do Estado Novo as relações entre Vargas e os militares se consolidaram, e a Mari-

---

<sup>119</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1936, p. 12. Disponível no Acervo Diretoria do Patrimônio e Documentação da Marinha.

<sup>120</sup> Idem. p.12.

<sup>121</sup> MCCANN, 2009 *op.cit.*, p.490.

<sup>122</sup> PINTO, Sergio Murilo Lima da Silva. *Exército e política no Brasil: origem e transformação das intervenções militares (1831-1937)*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2016. p.342.

na como em outros momentos da história se aliou ao Exército apoiando a implantação do regime.

O sociólogo Edmundo Campos Coelho<sup>123</sup> afirma que o general Góes Monteiro acreditava que os modelos organizacionais da Nação brasileira mais adequada eram os da Marinha e do Exército, pois estas eram as únicas instituições verdadeiramente nacionais. Segundo ele, “as Forças Armadas eram as responsáveis máximas pela segurança interna e externa da Nação”. Coelho<sup>124</sup> afirma que o general Góes Monteiro acreditava que o Estado representado por Getúlio Vargas deveria usar as Forças Armadas para disciplinar a Nação, e as instituições militares seriam modelo para esta disciplina. Para este general, não existia um Exército disciplinado em uma nação licenciada.

O apoio dos militares a Getúlio Vargas era resultado também da herança do abandono dos governos da Primeira República, os quais deixava o papel institucional das Forças Armadas muitas vezes em dúvida. De acordo com o general Góes Monteiro, o Exército carecia de uma indústria de guerra, pois o seu material era rudimentar, e apontava a situação da seguinte maneira: “O Exército, a despeito dos sacrifícios orçamentários que a Nação tem feito está precisando renovar seu material bélico e acrescê-lo, porque o de que dispomos é verdadeiramente ridículo”<sup>125</sup>.

Góes Monteiro destacava ainda que o Exército no início da década de 1930 se encontrava:

sob um tríplice aspecto material-antiquado, insuficiente, impróprio para as nossas necessidades, no ar, em terra e no mar, falta de indústrias que o preparem e o forneçam nas condições desejadas, quer quanto à qualidade, quer quanto à quantidade; tropa insuficiente no número e no valor combativo”<sup>126</sup>.

Em situação similar ao Exército se encontrava a Marinha que, no início da década de 1930, possuía uma esquadra defasada com “uma obsoleta coleção de submarinos rangentes e envelhecidos cruzadores”<sup>127</sup> e apostava na permanência de Getúlio Vargas no poder para seu reaparelhamento. Os relatórios ministeriais apontam para uma situação caótica da esquadra, com os ministros da Marinha se reportando aos presidentes desde o fim da Primeira República

<sup>123</sup> COELHO, 2000, *op. cit.* p. 115.

<sup>124</sup> *Idem.* p.115.

<sup>125</sup> MONTEIRO, Pedro Aurélio de Góes. *A Revolução de 30 e a finalidade política do Exército*. Rio de Janeiro: Adersen Editores, s.d p. 175.

<sup>126</sup> *Ibid.* p.107.

<sup>127</sup> MCCANN, 1995. *op.cit.*, p.44.

em um tom “lastimoso”, solicitando novos meios flutuantes, conforme observamos nos relatórios do final da década de 1920 e início da de 1930.

Em 1937, quando foi instaurado o Estado Novo, a Marinha vivia os desdobramentos do programa de modernização<sup>128</sup> lançado em 1932 na gestão do ministro Protógenes Guimarães. Tal programa visava o reaparelhamento da esquadra com a aquisição de novos meios e fabrico de outros no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Naquele momento, os almirantes, assim como os generais, ratificaram o regime de exceção implantado por Vargas, o qual ocorreu sem a presença do legislativo e que, inclusive, aumentou os poderes do chefe da Nação, transferindo muitas funções dos governos estaduais e municipais para o âmbito federal.

Skidmore<sup>129</sup> destaca que o Estado Novo trouxe mudanças irreversíveis para as instituições na vida política e da administração pública com o objetivo de aproximar o Brasil de um governo verdadeiramente nacional. Getúlio Vargas, para se “manter no poder, repousou-se no apoio das Forças Armadas e na desorganização, desmoralização e debilitação da oposição”<sup>130</sup>. Entretanto, sua decisão de criar uma instituição militar, além das duas que até então existiam, não apenas criou mais um ministério militar, mas causou profundas mudanças naquelas existentes. De modo que, além de subtrair todo o aparato relativo ao meio aéreo para a criação de uma força aérea única, fomentou um intenso conflito entre a Marinha e a recém-criada Aeronáutica<sup>131</sup>.

Carvalho<sup>132</sup> salienta que, em 1937, as circunstâncias internas e externas deram lugar a implantação de uma ditadura pautada em novas diretrizes que já vinham sendo planejadas desde 1935. Contudo, naquele ano, não havia consenso dentro da corporação, o que não permitiu sua efetivação. Para o autor, o Estado Novo significou a materialização da política do Exército concebida por Góes Monteiro e pelo grupo de generais ao seu redor, representando assim o projeto hegemônico de um setor do Exército, que incluía mudanças na estrutura interna da organização militar, nas relações da organização com o Estado e na sociedade.

Com relação à instauração do Estado Novo capitaneado pelos militares, Pinto<sup>133</sup> observa ter sido um golpe silencioso, por não ter provocado reação significativa, se configurando

---

<sup>128</sup> Detalhes do programa no subitem A Marinha na década de 1930.

<sup>129</sup> SKIDMORE, 1969, *op.cit.*, p.53.

<sup>130</sup> Idem, p.53.

<sup>131</sup> FALCONI, 2009. *op.cit.*, p.12.

<sup>132</sup> CARVALHO, 2005. *op.cit.*, p. 92.

<sup>133</sup> PINTO, 2016. *op.cit.*, p.340.

assim como uma intervenção militar bem-sucedida, planejada pela alta cúpula, tendo à frente Góes e Dutra, proporcionando assim grandes benefícios para o Exército. O autor destaca ainda que, no momento da instauração do Estado Novo, os generais e o ministro da Marinha Aristides Guilhem procuraram o jurista Francisco Campos<sup>134</sup> para conhecer a nova constituição e o manifesto que seria lido por Vargas, para assim cancelarem o golpe.

É importante acentuar o Plano Cohen, elaborado pelo então capitão Olímpio Mourão Filho, que em 1937 se encontrava na função de oficial do Estado-Maior do Exército e chefe do serviço secreto da Ação Integralista Brasileira (AIB). De acordo com Pinto<sup>135</sup>, aquele oficial do Exército apresentou o plano ao chefe nacional da AIB, o qual simulava uma insurreição comunista e, por sua vez, a reação dos integralistas. Deste modo, o general Álvaro Guilherme Mariante fez o documento chegar ao poder do general Góes Monteiro, que passou a fazer uso do documento para fins políticos, levando ao conhecimento do ministro da Guerra general Dutra.

Ao ter conhecimento do documento, Dutra se reuniu com os generais do Alto Comando do Exército e pediu o apoio do ministro da Marinha. Quanto ao Plano Cohen, McCann<sup>136</sup> assinala que ainda não foi explicado pela historiografia por que um documento falso foi utilizado para justificar o restabelecimento do estado de guerra, deixando ainda essa lacuna na investigação histórica.

Sabemos, no entanto, que o “falso” documento deu a partida para instalação de um regime de exceção, como o Estado Novo. Modelo de gestão de Estado que não foi legitimado pelo Congresso Nacional, cabendo assim à decisão unicamente ao chefe da Nação. Rodrigues<sup>137</sup> destaca que o aparecimento do autoritarismo no mundo subdesenvolvido se configura como “uma resposta à crise econômica capitalista mundial e à luta entre e dentro de classes que têm em vista a sua participação nos benefícios da divisão internacional do trabalho”. Para o autor, o autoritarismo pode ser entendido como um poder empregado na estrutura dos sistemas políticos em regimes que concentram o poder político em uma pessoa ou em um órgão, ficando as instituições representativas em posição secundária.

---

<sup>134</sup> Nascido em 1891 foi advogado, jurista, deputado estadual e federal por Minas Gerais. Com a derrota de Vargas em 1930 nas urnas, participou das articulações do Golpe de 1930. Com a posse de Vargas assumiu o Ministério da Educação e Saúde recém-criado, deixando a pasta em 1932. Durante a década de 1930 se notabilizou como um dos mais importantes ideólogos do regime que viria a ser instaurado por Vargas em 1937.

<sup>135</sup> Ibid. p.336.

<sup>136</sup> MCCANN, 2009, *op.cit.*, p. 524.

<sup>137</sup> RODRIGUES, 2008, *op.cit.*, p.14.

#### 1.4 As Forças Armadas na década de 1930

Ao assumir a nação em 1930, Vargas prometeu fazer investimentos nas Forças Armadas. O cientista político Sylvio dos Santos Val<sup>138</sup> afirma que o “programa de 32” foi o resultado de uma série de compromissos do governo revolucionário com a Marinha. Contudo, os problemas de orçamento decorrentes da depressão mundial acabaram atrasando sua execução, mas conseguindo incorporar 16 navios de combate principais (corvetas, contratorpedeiros).

Em seu discurso na Assembleia Constituinte no ano de 1933, o “chefe do governo revolucionário” Getúlio Vargas destacava o compromisso que estabeleceu com a Marinha através do seu manifesto dirigido à Nação em 1930, onde ele reconhecia que aquele departamento de defesa nacional ressentia-se pela falta de material moderno e adequado ao desempenho de sua árdua missão. Como resposta à defasagem da Esquadra, ele instituiria um crédito anual de 40.000:000\$ contos durante 12 exercícios financeiros<sup>139</sup>. O crédito destinado para o programa naval, em 1934, sofreu alterações em seu prazo e também na sua dotação orçamentária.

O ministro da Marinha Protógenes Guimarães, em seu relatório de 1934, destacava que o governo reconheceu que o prazo estabelecido de doze anos ficava longo demais e acabou resolvendo, sem aumento na dotação global, elevar para 60\$000:000 a quota anual que havia sido fixada no início em 40\$000:000, como também reduzir o prazo de doze para oito anos a vigência do crédito. Contudo, o ministro apontava que o programa naval não solucionava o problema da Marinha, quando comparava com as nações sul-americanas, por exemplo, e também pelo fato do programa não cogitar unidades para constituir as Flotilhas<sup>140</sup> do Amazonas e do Mato Grosso. Segundo o ministro, ao comparar com os vizinhos na América do Sul, os argentinos, apesar de lutarem com as dificuldades de uma situação delicada, sua esquadra apresentava um total de 100.000 toneladas, enquanto a brasileira não chegava a 50.000 de navios obsoletos. O ministro citava ainda que nos últimos 15 anos a Argentina e o Chile aumentaram bastante as suas esquadras, sem que o Brasil acompanhasse<sup>141</sup>.

---

<sup>138</sup> VAL, Sylvio dos Santos. Para além do átomo: trajetória institucional da ciência e da tecnologia da Marinha do Brasil. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012. p. 29.

<sup>139</sup> BRASIL. *Anais da Assembleia Nacional Constituinte* 1933, p.80. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br> .

<sup>140</sup> Grupamento de navios, de pequeno ou médio porte, geralmente de mesmas características, estabelecido para fins administrativos ou operacionais, e acrescido de um ou mais navios auxiliares de apoio logístico. (In: CAMINHA, 1996, p. 210)

<sup>141</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1932, p. 12. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Na visão do ministro Protógenes, o programa naval “era um mínimo do mínimo que o Estado-Maior da Armada, após acurado exame da situação geral, indicou como indispensável a segurança do País, nada tendo, portanto, de exagerado. Sem ele, a Marinha de Guerra terá deixado de existir”<sup>142</sup>. Na comparação com as nações sul-americanas, feita pelo ministro da Marinha Protógenes Guimarães, Santos Val<sup>143</sup> explica que, ao fim da década de 1920, a Marinha brasileira contava com apenas 17 navios de emprego de alto-mar, que foram adquiridos durante a Reforma Alexandrino (1906-1910). Enquanto isso, os países vizinhos, Argentina e Chile possuíam em suas frotas 29 e 30 navios respectivamente. Neste sentido, o almirante Armando Vidigal destaca que até as primeiras décadas do século XX a Marinha do Brasil era influenciada pelo desenvolvimento da marinha argentina e chilena<sup>144</sup>.

O jornal *A Noite*, de 4 de abril de 1934, publicou uma matéria fazendo alusão à renovação da esquadra, a qual noticiava que no dia 11 de junho daquele ano deveria ser assinado o contrato com a firma vencedora. O jornal relatava ainda a reunião ocorrida entre membros da Marinha para serem apresentados os estudos das propostas da construção de unidades para a esquadra, “segundo o programa naval aprovado pelo chefe do Governo Provisório”<sup>145</sup>. De acordo com o jornal, o ministro da Marinha Protógenes Guimarães recomendou à comissão presidida pelo almirante Aristides Guilhem que acelerasse os trabalhos, de modo a possibilitar a assinatura do contrato por Getúlio Vargas no dia determinado com a firma vencedora.

Com o programa naval e integrando os compromissos da revolução de 1930, foi instituído o Fundo Naval<sup>146</sup>, o qual também foi apresentado por Getúlio Vargas ao Congresso Nacional em 1933. Tal fundo devia ser formado com os saldos provenientes das verbas orçamentárias do Ministério da Marinha, como as rendas dos arsenais, capitânicas, impostos de faróis e outras. Por fim, Vargas assinalava que a economia acumulada no ano de 1932 chegou a 8\$000

---

<sup>142</sup>BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1934, p. 9. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>143</sup> SANTOS VAL, 2012 *op. cit.* p. 55.

<sup>144</sup> VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército. 1985.

<sup>145</sup> *A Noite* 4 de abril de 1934. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>146</sup> Receita proveniente dos saldos das verbas orçamentárias do Ministério da Marinha, administrada por uma Junta, composta pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Diretor-Geral de Fazenda e Diretor de Engenharia Naval.

contos, os quais deveriam ser destinados à aquisição do material flutuante auxiliar e ao custeio dos serviços de defesa do litoral<sup>147</sup>.

Por sua vez, o ministro Protógenes Guimarães apresentava o Fundo Naval no seu relatório de 1934 como um relevante serviço prestado à Marinha e sublinhava que aquele fundo seria aplicado na aquisição de material fixo e móvel empregados na defesa dos portos, rios e litoral, bem como nos serviços de socorro marítimo, faróis e balizamento. Ainda, de acordo com o ministro, o Fundo Naval seria administrado por uma junta, sob a presidência do ministro da Marinha, constituída pelo chefe do Estado-Maior da Armada e pelos diretores-gerais de Fazenda, Engenharia, Portos e Costas, Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e Navegação<sup>148</sup>.

A criação do Fundo Naval e o empreendimento do “programa naval de 32” foram uma resposta às exigências da Marinha. O último relatório ministerial da Marinha na Primeira República, destinado ao presidente Washington Luís, foi apresentado o estado deficiente da esquadra. O ministro da Marinha Arnaldo Luz chamava a atenção do presidente da República, em 1930, para uma série de dificuldades vividas pela Marinha como, por exemplo, o exagerado consumo de combustível, que demonstrava um forte indício de cansaço dos navios.

Em suas variadas queixas, aquele ministro apontava ainda para o decréscimo contínuo do poder naval com as baixas sem substituição dos cruzadores República, Tiradentes, Tamarandaré, Tymbira, Tupy e Tamoyo, bem como a falta da “remodelação” dos Encouraçados Minas Gerais e São Paulo, que ele considerava uma providência inadiável e imprescindível, além das substituições imediatas dos contratorpedeiros e dos submarinos tipos F, os quais, de acordo com o ministro, devido à redução da velocidade, impropriedade do armamento e fraqueza geral, se tornavam inservíveis até para treinamentos.

O ministro da Marinha Protógenes Guimarães também se queixava ao presidente Getúlio Vargas, em seu relatório de 1932, da seguinte maneira: “A esquadra agoniza pela idade e, perdido com ela, o hábito das viagens, substituído pela vida parasitária e burocrática do porto, desaparece o panache profissional dos velhos tempos”<sup>149</sup>. Neste aspecto, o historiador naval almirante Leôncio<sup>150</sup> chama atenção ao fato da repetição do “tom lamentoso” dos ministros,

<sup>147</sup> BRASIL. *Anais da Assembleia Constituinte 1933*, p. 81. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>148</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1934, p. 35. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>149</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1932, p. 9. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>150</sup>MARTINS, Hélio Leôncio. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro. Suplemento p.1-376. 2017.

anos após anos, clamando por melhorias ao presidente da República, as quais não eram atendidas. Tal situação começou a mudar com a posse de Vargas no governo.

No relatório de 1936, o ministro Aristides Guilhem destacava que a falta de navios modernos na esquadra obrigava a Marinha a poupar os “velhíssimos” que possuía, mantendo permanentemente em consertos, reduzindo assim ao mínimo a sua movimentação e os exercícios. O ministro enfatizava ainda que essa obsolescência dos meios flutuantes influenciava diretamente a moral e a situação do pessoal. Na visão do ministro, nada era mais nocivo ao moral das tripulações do que as longas estadias nos portos.

O Exército também clamava ao presidente por melhoras do seu material bélico. O ministro da Guerra Eurico Gaspar Dutra, em um memorando de 1936<sup>151</sup>, se dirigia a Getúlio Vargas afirmando que a compra de material bélico representava um aspecto de grande relevância. Dutra sugeria ainda a Vargas o envio de homens da sua estreita confiança para ir sigilosamente à Alemanha ou à Suécia para realizar a assinatura de um tratado, ou acordo comercial para suprir o Brasil de material bélico<sup>152</sup>.

Na visão de Dutra, o Exército se encontrava desaparelhado há muito tempo para o cumprimento das suas precípuas finalidades e o problema do armamento bélico tinha como causa a situação financeira do país. Entretanto, ele reconhecia que ao assumir o Ministério da Guerra havia encontrado o “Sr. Presidente da República animado do desejo de resolver o magno problema do Exército, aparelhando-o com o material que se fazia mister”<sup>153</sup>.

Nesta perspectiva, Vargas já assinalava em 1933 que o problema máximo do Exército era o do material, que em certos aspectos, a sua “penúria atingiu a limites que não podem ser ultrapassados”, assim Vargas afirmava que era “necessário admitir um mínimo de aparelhagem bélica indispensável ao exercício normal da função militar”<sup>154</sup>.

---

<sup>151</sup> Memorando. Documentos relativos à compra de armamentos da Alemanha pelo Brasil, principalmente com fábrica Krupp, abrangendo desde o início das negociações até a pressão internacional para o fim do contrato, com a Segunda Guerra Mundial. Contém também documentos relativos à firma Wermeill e Cia. Rio de Janeiro. 1936 - Série: - Vida Pública. Data de produção 23/11/1936 a 28/05/1945. Microfilmagem: rolo 1 fot. 1226 a 1402. (Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. CPDOC.) 23 nov 1936.

<sup>152</sup> BRASIL. Ministério da Guerra. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1936, p. 1. Disponível no Arquivo do Exército.

<sup>153</sup> BRASIL. Relatório do Ministério da Guerra 1936, p. 3. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de julho de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>154</sup> BRASIL. *Anais da Assembleia Constituinte 1933*, p. 79. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.



Na Marinha, o clamor para que o governo atendesse às demandas era algo permanente nos relatórios ministeriais. Ainda no relatório de 1936, pedia-se que o governo atendesse com urgência o problema vital da Marinha, que era a renovação do material flutuante da esquadra e apontava que aquele pedido de atenção ao governo já vinha sendo invariavelmente invocado pelos ministros antecessores. Na visão do ministro Aristides Guilhem, se a solução fosse “por mais tempo procrastinada”, a Marinha deixaria muito em breve de existir como órgão essencial à defesa do País.

A Marinha chegou a tal situação Sr. Presidente, que nem mesmo o elementar dever de garantir os poderes constitucionais, a ordem e a lei poderá ela dentro em pouco desempenhar. E impossibilidade, destarte, de realizar a finalidade que o Art. 162<sup>155</sup> da Constituição lhe atribui, cessará a sua razão de ser<sup>156</sup>.

Os anos de 1937, 1938 e 1939 foram apresentados em apenas um relatório encaminhado ao presidente Vargas. Neste relatório, que agregava os três anos, o ministro da Marinha Aristides Guilhem afirmava que dentro das possibilidades financeiras e dos recursos materiais à disposição da administração naval haviam sido abordados todos os problemas de interesse para a defesa naval. O ministro citava a situação atual do material flutuante e dos serviços auxiliares, os quais não satisfaziam mais aos seus objetivos. “Velhos navios de quase trinta anos de vida, não mais suportando as reparações que a cada instante se fazem necessárias; ausência completa de meios para a fabricação dos elementos bélicos”<sup>157</sup>.

Embora o ministro da Marinha neste relatório citado anteriormente continuasse levando ao conhecimento do presidente as dificuldades vivenciadas pela sua pasta, já havia sido instituído pelo decreto nº 21.514, de 11 de junho de 1932, o Programa Naval destinado à renovação da esquadra. Neste decreto, Getúlio Vargas reconhecia que o material flutuante componente da esquadra brasileira havia ultrapassado, em quase absoluta totalidade, o máximo de sua vida possível e estava, portanto, obsoleto. Ele citava ainda neste decreto que o submarino Humaitá ameaçava as suas guarnições a sérios desastres e finalizava dizendo que, se fosse para manter tal situação, seria melhor extinguir a Marinha e dispensar o pessoal<sup>158</sup>.

---

<sup>155</sup> O Artigo 162 da Constituição de 1934 era referente às Forças Armadas e citava que eram instituições nacionais permanentes e dentro da lei essencialmente obedientes aos seus superiores hierárquicos. Destinam-se a defender a Pátria e garantir os poderes constitucionais a ordem e a lei.

<sup>156</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1936, p. 3. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>157</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1937, 1938 e 1939, p. 2. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

O ministro da Marinha Protógenes Guimarães, no seu relatório de 1933, apontava que, ao iniciar a utilização do crédito destinado ao programa naval, mais precisamente, em julho de 1932, se desencadeou a Revolução Constitucionalista de São Paulo, a qual na visão do ministro se constituiu uma “sangria lamentável” dos recursos que poderiam ter tido melhores aplicações, haja vista tal revolução ter perturbado a “marcha regular da organização naval, a qual não se destina propriamente às lutas internas, visando, ao contrário, a defesa do país como um todo unido e solidário”<sup>159</sup>. Neste relatório, o ministro procurava apresentar a função da instituição, apontando que, embora não fosse ideal ter se envolvido num conflito isolado em São Paulo, a Marinha, “ordeira por hábito”, defendeu o governo instituído por uma revolução.

Martins<sup>160</sup> relata que a Revolução de 1932 consolidou a integração da Marinha ao novo regime, já em 1930 a Marinha não apoiou de imediato a Revolução, ficando ao lado da legalidade. Segundo ele, a Marinha, de certa maneira, foi a maior resistência que a Revolução de 1930 enfrentou. Neste aspecto, Carvalho<sup>161</sup> aponta que a Marinha ignorou o movimento de 1930, quando participou apenas com alguns oficiais remanescentes da revolta de 1924, e mesmo no Exército, a maioria dos oficiais também não aderiu. Carvalho reconhece que, embora não tenha sido feito um estudo mais aprofundado do movimento, pode-se afirmar “que a maior parte do êxito da Revolução de 1930 se deveu à ação dos dois grandes Estados envolvidos, Minas Gerais e Rio Grande do Sul, que contavam com suas poderosas polícias militares”<sup>162</sup>. É necessária uma investigação mais aprofundada sobre a participação dos militares nestes movimentos citados por José Murilo de Carvalho.

As Forças Armadas passaram por uma intensa reorganização depois da chegada de Vargas na chefia da nação, em 1930, a qual não se restringiu apenas aos seus meios operativos, mas também ao pessoal, se iniciando diversos expurgos dentro do ambiente militar. Para Carvalho<sup>163</sup>, a reestruturação da alta cúpula militar no Exército era uma resposta aos inúmeros perigos à hierarquia e à disciplina, advindos do pós-revolução de 1930, sendo necessária uma

---

<sup>158</sup> BRASIL. Decreto nº 21.514 de 11 de junho de 1932. Institui um crédito orçamentário para o Programa Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>159</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1933, p. 6. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>160</sup> MARTINS, 2017, *op.cit.*, p.87.

<sup>161</sup> CARVALHO. 2005. *op.cit.*, p.82.

<sup>162</sup> *Idem.* p.82.

<sup>163</sup> *Ibid.* p.83.

reconstituição nos quadros e a tarefa mais difícil na visão deste autor era substituir os generais de brigada que foram nomeados na Primeira República. Nesse entrevero, a revolução paulista de 1932 surgiu como uma “solução” para o governo naquela árdua tarefa, pois testou a lealdade dos militares e permitiu ao governo continuar substituindo não apenas a alta cúpula, mas também os membros dos escalões intermediários. Rodrigues<sup>164</sup> observa que muitos militares dos altos escalões foram reformados administrativamente e Carvalho<sup>165</sup> destaca que, neste contexto, foram expulsos cerca de 500 oficiais e 500 praças do Exército.

McCann<sup>166</sup> assinala que, no fim de novembro de 1930, Vargas deu início aos expurgos pelos oficiais do alto escalão, os quais tinham, no seu entendimento, atitudes incompatíveis com a Revolução. Em 1931, dos nove generais de divisão, apenas dois foram poupados, Augusto Tasso Fragoso e João de Deus Mena Barreto, justamente os dois que integraram a Junta Revolucionária com o contra-almirante José Isaías de Noronha. McCann<sup>167</sup> diz ainda que a reforma dos coronéis foi ainda maior que a dos generais, haja vista que o número de militares no posto de coronel era consideravelmente superior ao de generais. Assim, foram reformados cerca de 40 coronéis, limitando a disponibilidade de oficiais para futuras promoções ao generalato.

É importante acentuar que a reestruturação de pessoal nas Forças Armadas não foi algo recebido de forma tranquila. Para Vargas empreender tais medidas, os comandantes do Exército tiveram de compreender os objetivos reformistas e exercitaram a capacidade para concretizar essa ação<sup>168</sup>.

Ao analisarmos os almanaques dos oficiais da Marinha do período, percebemos também que houve reestruturação homóloga à apresentada por Carvalho e Rodrigues no Exército. Na Marinha, foram reformados 17 dos 24 oficiais-generais no ano seguinte ao movimento de 1932. O ministro Aristides Guilhem justificaria anos mais tarde, em seu relatório, a reforma da alta cúpula, citando o decreto nº 21.099, de 25 de fevereiro de 1932, o qual ficou conhecido como “Lei de Rejuvenescimento dos Quadros” e estabeleceu regras para a obtenção de um número determinado de vagas anuais em cada posto. Para o ministro Guilhem, os efeitos deste

---

<sup>164</sup> RODRIGUES, 2008, *op.cit.*, p.27.

<sup>165</sup> CARVALHO, 2005. *op.cit.*, p. 85.

<sup>166</sup> MCCANN, 2009, *op.cit.*, p. 389.

<sup>167</sup> *Ibid.* p. 390.

<sup>168</sup> *Idem.* p.390.

decreto foram salutares, pois afastou muitos oficiais idosos resultando no “descongestionamento dos quadros de oficiais subalternos.”<sup>169</sup>.

O decreto foi apresentado no noticiário do jornal *Correio da Manhã*, de 15 de março de 1932, destacando que o mesmo causou “boa impressão nos meios navais”.

Em consequência do decreto de rejuvenescimento dos quadros da Marinha de Guerra, foram assinadas pelo governo as primeiras promoções de oficiais gerais e superiores (...) era velha aspiração de classe, pleiteada há muito pela Armada Brasileira<sup>170</sup>.

A matéria apresentava ainda os oficiais promovidos: os contra-almirantes Carlos Frederico de Noronha e Júlio César de Noronha foram promovidos ao posto de vice-almirante e o capitão de mar e guerra Henrique Aristides Guilhem foi promovido a contra-almirante. Por fim, a matéria elogiava o ministro Protógenes Guimarães por ter compreendido que o governo deveria “pairar acima das paixões”, levando os nomes dos promovidos ao presidente da República, os quais haviam exercido postos de destaque no governo de Washington Luís.

Ao analisarmos o decreto, podemos constatar que ele não reestruturou apenas o quadro dos oficiais, mas também o dos praças. O ministro da Marinha Aristides Guilhem, ao se referir ao decreto em 1935, assinalava que regressaram para a Marinha, como sargentos, muitos antigos ex-marinheiros, o que ocasionou na fala do ministro um efeito contrário ao que havia acontecido com os oficiais; ou seja, gerou um congestionamento nos respectivos quadros, diminuindo assim as oportunidades de acesso de cabos e marinheiros. Por fim, o ministro afirmava que “tornam-se necessárias medidas adequadas, tais como severas exigências no curso de revisão, facilidades nas baixas, a fim de remediar esse mal”<sup>171</sup>.

Já no Exército, o general Góes Monteiro apontava que deveriam se modificar os processos de admissão ao oficialato e aos quadros de sargentos, de modo a só aproveitar, com rigorosa seleção, os militares que tivessem aptidão real para a carreira das armas. Para aquele general o acesso aos diversos quadros do Exército deveria ser feito sobre bases racionais, que

---

<sup>169</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1935, p. 10. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>170</sup> *Correio da Manhã*, de 15 de março 1932. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 16 de novembro de 2017: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>171</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1935, p.11. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

“permitissem a seleção de valores reais e evitassem influências corrutoras,<sup>172</sup> sobretudo as faciosas<sup>173</sup>, as injustiças e o charlatanismo”<sup>174</sup>.

Carvalho<sup>175</sup> afirma que ainda aconteceram mais expurgos depois do levante comunista de 1935 e da revolta integralista de 1938. Conforme Rodrigues<sup>176</sup> com a chegada de Getúlio Vargas à Presidência da República, os oficiais do Exército que participaram do movimento de 1922, além de serem anistiados, alcançaram altos postos na hierarquia militar. Na Marinha, Protógenes voltou para a ativa, sendo nomeado ministro daquela força naval, e Herculino Cascardo, também oficial revolucionário da Marinha, foi nomeado interventor do Rio Grande do Norte, em 1931<sup>177</sup>. No Exército, o general Góes Monteiro, que participou da revolução de 1930, foi “sendo promovido com interstício mínimo, galgando todos os postos até o de general de divisão”, em pouquíssimo tempo<sup>178</sup>.

Observamos que muitas das medidas adotadas no Exército também foram adotadas na Marinha. Em relação à política, McCann afirma que a “Marinha não era um centro de decisões”.<sup>179</sup> Esta instituição buscava articulação com o Exército para a obtenção de uma melhor frota naval, apoiando a permanência de Getúlio Vargas no poder. No início do século XX, a Marinha havia passado por um reaparelhamento empreendido pelo Programa Naval Alexandrino (1906-1910), momento em que foram adquiridos da Inglaterra importantes belonaves, como os encouraçados dreadnought Minas Gerais e São Paulo.

Entretanto, Santos Val<sup>180</sup> também lembra que a Primeira Grande Guerra Mundial serviu para expor o estado precário da esquadra brasileira. Na sua visão, a força-tarefa da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG)<sup>181</sup> fracassou estrategicamente porque foi incapaz de dar apoio à guerra antissubmarino contra os alemães pelas condições do material da arma-

<sup>172</sup> O mesmo que corrompedora e perversora. Disponível em [www.dicio.com.br](http://www.dicio.com.br) Acesso em 16 de abril de 2019.

<sup>173</sup> Que fomenta movimentos contra o poder estabelecido. Disponível em [www.dicio.com.br](http://www.dicio.com.br) Acesso em 16 de abril de 2019.

<sup>174</sup> MONTEIRO, s.d. *op.cit.*, p.167.

<sup>175</sup> CARVALHO, 2005, *op.cit.*, p.83.

<sup>176</sup> RODRIGUES, *op.cit.*, p.26.

<sup>177</sup>Fundação Getúlio Vargas, Acervo CPDOC. Biografia de Herculino Cascardo, [http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/biografias/hercolino\\_cascardo](http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/biografias/hercolino_cascardo) Acesso em 25/04/2017.

<sup>178</sup> RODRIGUES, *op.cit.*, p.27.

<sup>179</sup> MCCANN, 1995 *op.cit.*, p.44.

<sup>180</sup> SANTOS VAL, 2012 *op.cit.*, p.53.

<sup>181</sup> Divisão Naval em Operações de Guerra instituída através do Aviso Ministerial nº 501, de 30 de janeiro de 1918, sendo formada pelos navios: Cruzador *Rio Grande do Sul*, Cruzador *Bahia*, Contratorpedeiro *Piauí*, Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte*, Contratorpedeiro *Paraíba*, Contratorpedeiro *Santa Catarina*, Tender *Belmonte* e o Rebocador *Laurindo Pitta*.

da. Neste aspecto, é importante acrescentar que os dois encouraçados incorporados em 1909 não compuseram a força-tarefa da DNOG.

O Programa Naval de 1910 foi criticado nos relatórios dos anos de 1937, 1938 e 1939, feitos pelo ministro da Marinha Aristides Guilhem, o qual reconhecia que a Nação havia feito no ano de 1910 um grande esforço por meio do programa naval concebido na época. Contudo, a “realização não foi completada com as instalações que devia manter para a sua conservação e proporcionar os elementos de sua eficiência”<sup>182</sup>.

Por sua vez, o almirante Leôncio<sup>183</sup> ressalta que os esforços do deputado Laurindo Pitta, no Congresso, em 1904, resultaram na elaboração de um programa naval homogêneo, que incluía aquisição de encouraçados, cruzadores e contratorpedeiros. Entretanto, tal programa original foi modificado pelo ministro Alexandrino, em 1906. Na visão do almirante Leôncio, as modificações foram reflexos dos ensinamentos da Guerra Russo-Japonesa, de 1905, levando à incorporação de meios flutuantes velozes com artilharia de grosso calibre, consistindo assim de uma tática que perdurou até a Segunda Grande Guerra.

Entretanto, no fim da Primeira República, a Marinha vinha passando por dificuldades e dependia dos estaleiros estrangeiros para manter sua frota operacional, pois a construção do seu último grande navio, o cruzador protegido Tamandaré<sup>184</sup>, em estaleiro nacional, ocorreu no final do século XIX. Por sua vez, o Exército também se encontrava em situação similar, pois mantinha entre o seu material bélico armas francesas e alemãs datadas muito antes da Primeira Grande Guerra Mundial. Neste aspecto, o general Góes Monteiro apontava que o Exército era ineficiente e tal fato era algo histórico, pois segundo ele o “Exército Brasileiro sempre esteve abaixo do seu papel, por inúmeros defeitos, nunca extirpados do seu organismo”<sup>185</sup>.

De acordo com Góes Monteiro, toda vez que o Exército tratou de seu emprego como instrumento para se resolver questões internas e externas da nação não se encontrava nas con-

---

<sup>182</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1937, 1938 e 1939, p. 3. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>183</sup> MARTINS, 2017 *op.cit* p. 161.

<sup>184</sup> CAMINHA, *op.cit.* 1989. De acordo com a relação de navios incorporados a Armada, apresentada por Herick Marques Caminha, o navio foi construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e incorporado em 1895. Até 1930, apenas se obteve a construção de outro navio de pequeno porte, o monitor *Pernambuco*, incorporado em 1910.

<sup>185</sup> MONTEIRO, s.d *op.cit.*, p.103.

dições aceitáveis, pois o grau de organização e eficiência eram inferiores.<sup>186</sup> McCann<sup>187</sup> assinala que o Exército se preocupava com o péssimo estado de suas armas e equipamentos, bem como com as dificuldades para treinar soldados na defesa do País contra inimigos internos e externos. Diante desta realidade, McCann diz que, no momento em que os generais Eurico Gaspar Dutra e Pedro Aurélio de Góes Monteiro foram pedir o apoio da Marinha na instauração do Estado Novo, tiveram a seguinte resposta do ministro Aristides Guilhem: “[...] tal como em 1889 e 1930, a Marinha ficará ao lado do Exército”<sup>188</sup>.

Entretanto, as relações entre a Marinha e o Exército na Primeira República tinham alguns impasses. De acordo com Carvalho<sup>189</sup>, a Marinha possuía uma característica interna dualista, vivia em constante atrito com o Exército por rivalidades profissionais e competição por maior participação nos benefícios do poder. Carvalho<sup>190</sup> destaca que, no início da Primeira República, entre 1889 a 1895, havia diferenças nos soldos recebidos pelos oficiais da mesma patente. Um tenente-general ganhava mais que um almirante<sup>191</sup>. No entanto, ao analisarmos a Lei nº 1.473, de 1906, percebemos uma equiparação paritária entre a Armada e o Exército nos soldos referentes à graduação e ao posto de cada militar<sup>192</sup>.

Carvalho<sup>193</sup> observa que a Marinha pagou caro pelos seus protestos, enquanto o Exército aumentou seus efetivos de forma relevante em relação a ela. Neste período, a Marinha tentou se reerguer com a encomenda de novas unidades, contudo, foi novamente abatida com a Revolta dos Marinheiros de 1910. Assim, de acordo com o autor anteriormente citado<sup>194</sup>, a Marinha praticamente desapareceu da participação política, até o fim da Primeira República, e a sua disputa com o Exército, em meados da década de 1930, se materializava em torno da obtenção dos recursos orçamentários. Carvalho<sup>195</sup> apresenta um quadro contendo os balanços da União, onde, no ano de 1932, o nível de gastos do Exército quase dobrou comparado ao ano anterior, enquanto o da Marinha não chegou a aumentar nem um ponto percentual.

---

<sup>186</sup> Ibid. p.103.

<sup>187</sup> MCCANN, 2009, *op.cit.*, p.527.

<sup>188</sup> MCCANN, 1995, *op.cit.*, p.44.

<sup>189</sup> CARVALHO, 2005, *op.cit.*, p.52.

<sup>190</sup> Ibid. p.54.

<sup>191</sup> Idem, p.54 (tabela de soldos.).

<sup>192</sup> Graduação é o grau hierárquico das praças, conferido por autoridade competente e posto é correspondente aos graus hierárquicos dos oficiais, conferido por ato do presidente da República ou do ministro de força singular, confirmado em carta patente.

<sup>193</sup> Ibid. p.53.

<sup>194</sup> Ibid. p. 54.

<sup>195</sup> Ibid. p. 83.

Para Carvalho<sup>196</sup>, tal aumento para o Exército se deveu a sua participação repressora na revolução paulista. Entretanto, mesmo depois de debelada a revolta, o orçamento não voltou aos níveis de 1931, mantendo-se ainda seis pontos acima. Ao analisar a Marinha pelos dados apresentados por Carvalho<sup>197</sup>, percebemos que a força naval quase dobrou sua dotação orçamentária apenas em 1936 e 1938. Contudo, Carvalho não explica o motivo deste aumento, mas observamos que está relacionado ao ápice do programa naval de 1932.

A adesão ao Estado Novo significou para a Marinha o marco inicial de uma nova era na construção naval. As palavras do ministro Guilhem, no relatório de 1937 se referiam diretamente ao “Programa Naval de 32”, pois acompanhado das construções vieram as aquisições de belonaves, como o Navio-Escola Almirante Saldanha, em 1934, que completava a formação profissional dos guardas-marinha<sup>198</sup>, os quais desde a baixa do Navio-Escola Benjamin Constant não realizavam suas viagens de instrução<sup>199</sup>. O ministro Aristides Guilhem citava em seu relatório, de 1941, que o programa naval, no ano de 1933, havia sido submetido à apreciação do Almirantado, ficando organizado da seguinte forma: deviam ser adquiridos/construídos dois cruzadores, de 8.500 toneladas; nove contratorpedeiros de 1.600 toneladas; quatro submarinos de esquadra, de 900 toneladas; dois submarinos mineiros, de 800 toneladas; seis navios mineiros varredores, de 600 toneladas, três navios tanques (petroleiros), dois diques flutuantes e dois cábreas<sup>200</sup>.

Foi iniciada a construção no Arsenal da Ilha das Cobras de dois monitores fluviais, entre eles o *Parnaíba*, que teve sua quilha batida em 1936, e sua incorporação à Armada no ano seguinte. O engenheiro Pedro Carlos da Silva Telles aponta<sup>201</sup> em sua obra sobre a construção naval no Brasil, que, apesar de todas as dificuldades, a construção do monitor Parnaíba foi um sucesso. O arsenal naquele momento sofria com muitas limitações e estava longe de contar com o seu maquinário completo, sendo tudo feito no improviso, fato este relatado pelo

---

<sup>196</sup> Ibid. p. 84.

<sup>197</sup> Idem, p.84.

<sup>198</sup> Título que recebem os alunos da Escola Naval durante o estágio de adaptação por que passam antes de serem promovidos a segundo-tenente. Em 1761, foi criada, no Reino de Portugal, a categoria guarda-marinha, integrada por filhos de nobres que quisessem ser oficiais da Armada Real. (In. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. CAMINHA, Herick Marques, 1996, p. 233).

<sup>199</sup> No final de uma viagem de instrução, o Guarda-Marinha é promovido à Segundo-Tenente.

<sup>200</sup> Embarcação mastreada e aparelhada para colocar e retirar mastros de veleiros, colocar e retirar artilharia nos navios e realizar outras manobras com grandes pesos. (CAMINHA, 1996, p. 83)

<sup>201</sup> TELLES, Pedro Carlos da Silva. História da Construção Naval no Brasil. FEMAR- Fundação de Estudos de Mar. Rio de Janeiro. 2001. p.122.



almirante Régis Bittencourt, em suas memórias registradas no livro de Silva Telles. Um aspecto interessante apresentado por Silva Telles<sup>202</sup> nas memórias do almirante anteriormente citado foi à visita realizada pelo ministro da Guerra, general Dutra que, ao visitar o local onde seria construído o Parnaíba, deixou transparecer uma grande incredulidade, pois tudo ali era muito limitado.

O ministro da Marinha Aristides Guilhem relatava, em 1940, que a construção do monitor Parnaíba incutiu no espírito dos engenheiros navais e operários a confiança em si próprios e que, embora se tratasse de um navio pequeno, abriria as portas para a construção de outros grandes navios<sup>203</sup>. Contudo, o ministro reconheceu, em 1941, que embora a Marinha necessitasse de cruzadores e contratorpedeiros, o Arsenal da Ilha das Cobras, não estava suficientemente equipado e, mesmo com o operariado “cheios de boa vontade”, ainda não haviam tido o treinamento necessário para realizar obras de grande vulto<sup>204</sup>.

As limitações do Arsenal de Marinha também foram retratadas pela imprensa. Em uma matéria do jornal *A Noite*, de 12 de maio de 1934 foi noticiada a remodelação do encouraçado Minas Gerais da seguinte forma:

Estando muito adiantadas as obras de remodelação do velho dreadnought “Minas Gerais”, cujas obras, apesar de vulto, foram entregues ao Arsenal de Marinha, que as tem executado com muita proficiência e zelo, o almirante Protógenes Guimarães irá a bordo daquele vaso, em visita de inspeção. (...) Os reparos do “Minas Gerais”, como dissemos, são importantes, devendo o velho encouraçado voltar a atividade em janeiro de 1935<sup>205</sup>.

Mesmo com todas as limitações, conseguiram ser construídos no Arsenal e lançados ao mar, no final da década de 1930, os navios mineiros-varredores Carioca, Cananeia, Camocim, Cabedelo, Caravelas e Camaquã, fechando assim a série dos seis navios prometidos pelo programa naval. O ministro Guilhem relatava em 1941 que graças à competência e a boa vontade dos engenheiros do arsenal, conseguiram produzir um projeto dos navios-mineiros e, em-

---

<sup>202</sup> Ibid. p.120.

<sup>203</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1940, p. 32. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>204</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1941, p. 12. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>205</sup> *A Noite* 12 de maio de 1934. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 20 de abril de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

bora fossem de tonelagem reduzida, conseguiam na visão do ministro atender às condições navais brasileiras, “fossem nas operações da costa ou nas operações ao largo”<sup>206</sup>.

A construção dos navios mineiros, e do monitor Parnaíba, estimulou a possibilidade da construção dos contratorpedeiros, para assim dar continuidade aos desdobramentos do programa. Contudo, o ministro destacava a grande dificuldade de tal empreendimento acontecer no arsenal, pela dificuldade na elaboração dos desenhos, o que acabou sendo solucionado com a ajuda norte-americana para elaborar o projeto. Os Estados Unidos se prontificaram a fornecer os planos do tipo Cassin, que na época era o mais moderno. De acordo com o ministro, o fornecimento dos desenhos norte-americano<sup>207</sup> custou à Marinha a quantia de 64\$500 dólares<sup>208</sup>.

Sendo assim, em 1940, foram lançados ao mar os contratorpedeiros Marcílio Dias, Mariz e Barros e, em 1941, o Greenhalgh. Além dos três contratorpedeiros da classe Marcílio Dias foram lançados os Contratorpedeiros Apa, Acre, Araguari, Ajuricaba, Amazonas e Araguaia, completando assim os nove contratorpedeiros estabelecidos pelo programa naval. Devido às limitações do arsenal, em 1936 a Marinha havia encomendado a “estaleiros ingleses a construção de seis contratorpedeiros (classe Javari), os quais, com o início da Segunda Grande Guerra, foram requisitados pelo governo inglês”<sup>209</sup>.

Em 1937, iniciou o projeto de construção dos submarinos que também estava dentro do “Programa de 32”, e seria realizado por meio de um consórcio italiano. Entretanto, as tarefas acabaram sendo suspensas, pois a administração naval achou por bem comprar já prontos três submarinos da Itália, sendo eles os Tupy, Tymbira e Tamoyo, ainda naquele ano. Posteriormente, foram iniciadas as negociações para se adquirir mais três submarinos, como previa o programa naval. Desta vez, as negociações não obtiveram êxito porque foram paralisadas com a eclosão da Segunda Guerra Mundial em 1939. Três anos depois, o Brasil declararia estado de beligerância contra a Itália e contra a Alemanha, em agosto de 1942.

---

<sup>206</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1941, p. 13. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>207</sup> No livro do engenheiro Silva Telles (2001, p. 129), é citado que os contratorpedeiros classe *A* foram construídos de acordo com os planos ingleses. Entretanto, no relatório do Ministro Aristides Guilhem consta a informação que os planos são norte-americanos. (BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1940, p. 32. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha 1940, p. 32).

<sup>208</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1940, p. 32. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>209</sup> TELLES, 2001 *op.cit.* p.128.

Paralelo a essas iniciativas, a Marinha adquiria também em 1937 o seu primeiro navio-tanque, o Marajó, o qual foi planejado pelo programa naval para abastecer a esquadra. Concomitante à construção dos navios mineiros e às obras de transformação no encouraçado Minas Gerais, a esquadra precisava de um navio que a acompanhasse levando combustível. No ano seguinte, era adquirido na Holanda o navio-tanque Potengi, que foi incorporado à frota do Mato Grosso para abastecer os dois monitores, Parnaíba e Paraguassu.

Assim, completavam as aquisições e construções do Programa Naval de 1932, não sendo seguido à risca o planejamento dado pelo Almirantado, em 1934, mas que chegou ao menos perto do que almejava. O ministro Aristides Guilhem justificava em seu relatório, de 1944, que a declaração de beligerância na Segunda Grande Guerra foi determinante na interrupção das atividades do programa naval<sup>210</sup>.

### **1.5 - Dutra e o Problema do Rearmamento do Exército.**

Eurico Gaspar Dutra ingressou na Escola Preparatória e Tática do Rio Pardo no Rio Grande do Sul em 1903. No ano seguinte, foi estudar na Escola Militar da Praia Vermelha, quando sentiu os reflexos por ter participado da Revolta da Vacina contra o governo do presidente Rodrigues Alves, ficando fora da escola por um ano, por ter sido expulso. Foi anistiado em 1905, quando retornou aos estudos.

Em 1906, realizou o curso de artilharia na Escola de Guerra em Porto Alegre, sendo declarado aspirante em 1908. Durante aquele curso, teve contato com Góes Monteiro e com o próprio Getúlio Vargas, ambos contemporâneos naquela escola, onde participaram da formação do Bloco Acadêmico Castilhistas, demonstrando desde o início da carreira, sinais de participação nas atividades fora da caserna. Neste âmbito de ativismo, auxiliou os tenentes Bertoldo Klingler e Estevão Leitão de Carvalho a fundar a Revista *Defesa Nacional* durante a década de 1910, e colaborou frequentemente com artigos sobre técnica militar.

Em 1922, quando eclodiu a Revolta do Forte de Copacabana, esteve ao lado do governo integrando assim as forças legalistas. Assim, no posto de capitão, atuou como encarregado da observação de tiros de artilharia em um posto no bairro de Copacabana. No movimento de 1924, diferentemente de Protógenes Guimarães na Marinha, Dutra esteve novamente ao lado

---

<sup>210</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1944, p. 29. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

da legalidade e participou da repressão ao movimento, como agente de ligação do Estado-Maior do Exército e as forças do governo que operavam na área do movimento.

Já em 1925, Dutra foi servir no Estado-Maior do general Otávio de Azevedo Coutinho, comandante das forças do Exército, sediadas no Paraná e Santa Catarina, as quais combatiam os revoltosos paulistas que estavam refugiados na região de Foz do Iguaçu. Naquela comissão, voltou a ter contato com Góes Monteiro, que também no posto de capitão chefiava um dos destacamentos daquele estado-maior. Dutra foi promovido a major em 1927 e, no ano seguinte, foi servir no Estado-Maior do Exército. No ano de 1929, foi promovido a tenente-coronel, quando assumiu o comando do 15º Regimento de Cavalaria, juntamente ao comando da Escola de Cavalaria, ambos no Rio de Janeiro.

Na revolução de 1930, Dutra optou mais uma vez por permanecer ao lado do governo e se recusou a participar do movimento liderado por Getúlio Vargas. Assim como Guilhem na Marinha, Dutra combateu as tropas rebeldes, estando à frente do 15º Regimento de Cavalaria. De acordo com McCann, do posto de capitão para baixo a tendência foi de adesão à revolução, já de major para cima, a parcela predominante apoiou a legalidade<sup>211</sup>. Para McCann, os oficiais subalternos que ficaram ao lado de seus superiores e conseqüentemente com a legalidade, combatendo os rebeldes tinham sentimento de lealdade com aos seus comandantes específicos e não com o sistema ou ao presidente Washington Luís<sup>212</sup>.

De acordo com McCann, Dutra, por ter ficado fora da Revolução de 1930, foi mandado para o 11º Regimento de Cavalaria em Ponta Porã, fronteira com o Paraguai<sup>213</sup>. O autor anteriormente citado aponta Dutra como um oficial conceituado que teve destaque no Estado-Maior do Exército sob a chefia de Tasso Fragoso, época em que também ficou conhecido como um dos editores da revista *Defesa Nacional*<sup>214</sup>. Embora tenha sido transferido para servir em uma região fronteira como punição a sua falta de adesão à revolução de 1930, Dutra não teve sua carreira prejudicada, de modo que não entrou na lista de expurgos empreendida pelo governo Vargas, recebendo sua promoção a coronel em 1931.

No ano de 1932, o ministro da Guerra Espírito Santo Cardoso tirou Dutra de Ponta Porã e o nomeou comandante do 4º Regimento de Cavalaria em Três Corações - Minas Ge-

---

<sup>211</sup> MCCAN, 2009 *op.cit.* p. 373.

<sup>212</sup> *Ibid.* p. 473.

<sup>213</sup> *Ibid.* p.412.

<sup>214</sup> *Idem*, p. 412.

rais. Por esse motivo Dutra ficou com um dever de gratidão com aquele ministro da Guerra. Naquele ano, McCann assinala que ele recusou o convite do capitão Benjamin Ribeiro para se juntar aos revoltosos paulistas de 1932, respondendo àquele oficial que não aceitaria por ser legalista por princípio<sup>215</sup>.

Assim, Dutra mais uma vez agiu em favor do governo, pois seu regimento integrou o Exército do Leste, que era comandado por seu contemporâneo de escola militar Góes Monteiro. A sua atuação no combate ao movimento paulista de 1932 lhe aproximou de Benjamin Vargas, irmão de Getúlio Vargas e comandante do 14º Corpo de Provisórios do Rio Grande do Sul. Conseqüentemente, Dutra se aproximou também de Vargas e a sua promoção ao generato foi alçada em 1932. Já em 1935, depois de passar pela direção da Aviação Militar foi designado para comandar a 1º Brigada de Infantaria na Vila Militar do Rio de Janeiro, onde substituiu o general João Guedes da Fontoura. Neste comando ficou pouco tempo, pois foi promovido a general de divisão, posto máximo da carreira do Exército na época, quando assumiu a 1º Região Militar no Rio de Janeiro.

Em dezembro de 1936, o ministro da Guerra João Gomes pediu demissão da pasta e Dutra foi convidado por Vargas para assumir aquele ministério. McCann observa que Dutra não tinha ligações intelectuais ou emocionais nem com o tenentismo nem com a Revolução de 1930, mas era grato a Getúlio Vargas por suas promoções e seu longo tempo no ministério da Guerra não apenas fortaleceriam a centralização do governo nacional, como também modernizaria o Exército<sup>216</sup>.

Dutra destacava, em seu relatório de 1939, que o ano de 1938 havia sido bastante promissor e afirmava ainda que o Exército passava por uma nova era do aparelhamento militar, fortemente estimulada e apoiada pelo presidente da República, de maneira que o magno problema da artilharia de campanha havia sido resolvido<sup>217</sup>.

Diferentemente da Marinha, que desenvolveu grande parte do seu programa de reaparelhamento no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, como já foi descrito, o Exército necessitava das fábricas estrangeiras para o seu rearmamento bélico. Neste sentido, Dutra assinalava em seu relatório o envio de um edital para tomada de preços com as seguintes fábricas estran-

---

<sup>215</sup> Idem, p. 412.

<sup>216</sup> Ibid. p.509.

<sup>217</sup> BRASIL. Ministério da Guerra. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1939, p. 1. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/>. Acesso em 15 de outubro de 2018..

geiras: Bofors, Ansaldo, Rheinmetall, Krupp e Schneider, sendo escolhida depois de estudados os preços e prazos de entrega a fábrica alemã Krupp<sup>218</sup>.

Assim, o Exército fechava definitivamente o contrato com a Krupp celebrado no dia 25 de março de 1938, embora o ministro destacasse a aquisição em 1937 de 2500 metralhadoras Madsen e 100.000 mosquetões. Por meio daquele contrato eram incorporados ao Exército: canhões de campanha; canhões de montanha; canhões antiaéreos; obuzeiros de campanha; viaturas; caminhões; morteiros; pistolas; metralhadoras; munições; e aviões para equipar a aviação militar<sup>219</sup>.

Nessa época, o Exército passou por uma intensa modernização em seu material bélico. O contrato firmado com a fábrica alemã Krupp foi fechado entre o Ministério da Guerra e da Fazenda, e deveria ser pago por ele a importância de oito milhões duzentos e oitenta e um mil e trezentos e oitenta e três libras esterlinas<sup>220</sup>.

O contrato fechado com a Krupp foi destacado também em um ofício enviado pelo embaixador alemão Ritter ao ministro da Fazenda Arthur da Souza Costa. Neste ofício era apontado que o pagamento pelo material bélico adquirido pelo Ministério da Guerra podia ser feito através de marcos compensados e afirmava: “O Governo do Reich obriga-se a fazer comprar no Brasil produtos brasileiros, além da quota estabelecida entre o Reich e o Brasil no acordo firmado” e, por fim, citava que “esses produtos, inclusive o algodão, poderão ser livremente escolhidos pelo governo alemão”<sup>221</sup>.

Ao apresentar de forma breve o rearmamento do Exército Brasileiro, podemos destacar os resultados alcançados pelo Exército com o apoio a Getúlio Vargas, assim como propomos na Marinha.

---

<sup>218</sup> BRASIL. Ministério da Guerra. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1939, p. 4. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/>. Acesso em 15 de outubro de 2018.

<sup>219</sup> BRASIL. Ministério da Guerra. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1939, p. 7 a 10. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/>. Acesso em 15 de outubro de 2018.

<sup>220</sup> Contrato firmado com autorização do presidente da República do Brasil, entre os Ministérios da Guerra e da Fazenda e a firma Krupp A. G de Essen, Alemanha para o fornecimento de material de artilharia ao Exército brasileiro. Rio de Janeiro. 1938 - Série: - Confidencial. Microfilmagem: rolo 18 fot. 1039 a 1066 (Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. CPDOC.) 25 mar 1938. Eurico Gaspar Dutra e outros.

<sup>221</sup> Ofício Embaixada da Alemanha. Tradução feita pela Secretaria de Estado. Rio de Janeiro 28 de março de 1938. Rio de Janeiro. 1938 - Série: - Vida Pública 1936. Data de produção 23/11/1936 a 28/05/1945. Microfilmagem: rol 18 fot. 1226 a 1402 (Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. CPDOC.) 28 mar 1938.

### 1.6 O “milagre Guilhem” na Marinha

O ministro da Marinha Aristides Guilhem teve o início da sua carreira no curso de formação de oficiais da Escola Naval em 1891. Sua carreira foi marcada pelos desdobramentos da Revolta da Armada, quando foi considerado desertor pelo Governo Federal em 1893, por ter seguido o almirante Luís Filipe de Saldanha da Gama com parte da esquadra revoltada para o Rio Grande do Sul. Com a anistia, em 1895 pôde retornar à Marinha e concluir o curso, sendo declarado guarda-marinha em 1896.

Na sua trajetória profissional, já como capitão de corveta, exerceu o cargo de assistente do chefe do Estado-Maior da Armada e, como comandante do cruzador Barroso, no posto de capitão de fragata, participou dos festejos comemorativos da Independência do Uruguai, na cidade de Montevideú, capital do Uruguai, representando o Brasil.

Serviu ainda às ordens do rei Alberto I, da Bélgica, desde a sua partida da Europa, no encouraçado São Paulo até seu regresso em 1921, quando o navio retornou com os restos mortais do imperador D. Pedro II e da imperatriz Dona Teresa Cristina. Em 1922, como capitão de mar e guerra, assumiu o comando do encouraçado São Paulo, quando se envolveu em atritos com o capitão de mar e guerra Souza e Silva, chefe da Divisão Naval, a quem o navio estava subordinado. Tal desentendimento lhe causou a exoneração do comando do navio, que foi noticiada pelo jornal *Imparcial* da seguinte maneira:

“Uma das armas do bernardismo é, como se sabe, viver da intriga. Por isso o Sr. Souza e Silva foi logo avisado por seus espões e agentes provocadores de que o distinto comandante Guilhem se preparava para representar contra atos seus. Dirigiu então o chefe da divisão naval uma carta, ao comandante do “S. Paulo”, perguntando-lhe se de fato pretendia tomar aquela atitude e exigindo dele que se definisse politicamente. O capitão de mar e guerra Guilhem teria respondido altivamente aquelas interpelações dizendo ser senhor das suas intenções e opiniões e taxando de descabida impertinência. (...) apelou então para o governo que sem mais exonerou o comandante Guilhem<sup>222</sup>.

A exoneração do comandante do encouraçado São Paulo fora sem dúvida de ordem política, embora o capitão de mar e guerra Guilhem não tivesse questionado nem conspirado contra o governo de Artur Bernardes, como fez Protógenes Guimarães dois anos depois, naquele mesmo cargo e posto. Ao deixar o comando, Guilhem foi agraciado com manifestações de apoio da tripulação do navio, tal fato foi noticiado em diferentes jornais da época.

---

<sup>222</sup> *O Imparcial*, 8 de junho de 1922. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 5 de março de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

O Jornal A Noite de 21 de junho de 1922, por exemplo, destacava que, ao deixar o navio, Guilhem se dirigiu a terra em um escaler remado por oficiais, representando uma grande honraria, a qual apenas tinha sido dada ao Visconde de Inhaúma, quando ele regressou da Guerra do Paraguai, e ao almirante Gonçalves, quando veio do sul dirigindo a esquadra. Podemos observar que o noticiário fez de Guilhem uma vítima do governo. As manifestações dadas por conta de seu desembarque do encouraçado São Paulo elevaram a sua moral política dentro da Marinha, lhe rendendo, ainda naquele ano, como capitão de mar e guerra, a assunção de um comando privativo de oficial-general, a Diretoria-Geral de Aeronáutica.

Além desse comando, Guilhem exerceu outras funções privativas de oficial-general, como diretor da Escola Naval e Diretor-Geral de Fazenda da Armada, sendo nessa última função promovido a contra-almirante, em 1931. Embora, o ministro Aristides Guilhem, enquanto capitão de mar e guerra tivesse comandado a Força Naval em operações do Norte, na qual combateu a Revolução de 1930, ele assumiu o ministério da Marinha e ficou por quase dez anos.

A chegada do almirante Guilhem no ministério ocorreu em substituição ao ministro Protógenes Guimarães, que foi eleito governador do Estado do Rio de Janeiro. Logo após a posse no ministério, ocorreu o levante da Aliança Nacional Libertadora (ANL). Por conta deste levante, Hélio Silva<sup>223</sup> aponta que aconteceu uma reunião ministerial no dia 7 de dezembro de 1935. Nesta reunião, o ministro da Marinha discordou da posição do ministro do Exterior pelo fato de este último acreditar que o movimento era dirigido por Moscou, sendo a punição dos envolvidos apenas uma satisfação para a opinião pública. Para o ministro da Marinha, o momento não era de tranquilidade e, se a vigilância diminuísse, os comunistas tomariam gás; assim, era necessário o saneamento e a punição dos envolvidos<sup>224</sup>.

Em seu relatório de 1935, Guilhem escrevia que “não é natural que se suponha que a marinhagem não se deixe de forma alguma suggestionar pelo meio civil, e se este não for devidamente saneado, fatalmente acabará por exercer a sua influência com resultados bastante impressionantes”<sup>225</sup>.

---

<sup>223</sup> SILVA, Hélio. *Todos os golpes se parecem*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1970. p.547.

<sup>224</sup> Idem. p.547.

<sup>225</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1935, p. 12. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.



Logo após o ano de 1935, Guilhem teve de enfrentar o Integralismo dentro da Marinha. De acordo com Carvalho<sup>226</sup>, na Marinha o movimento contava com simpatia generalizada. McCann<sup>227</sup> assinala que os integralistas se tornaram uma ameaça para o presidente Getúlio Vargas, sendo que a Ação Integralista Brasileira era o único partido nacionalmente organizado. A AIB “tinha a aparência exterior do fascismo: camisas verdes e braçais decorados com o sigma grego, paradas, comícios e a saudação fascista pronunciada com uma palavra tupi, anauê a título de cumprimento”<sup>228</sup>.

A partir do final de 1937, o governo iniciou um combate severo ao Integralismo e, de acordo com McCann, ocorreu um episódio em Recife que abalou as relações do ministro Guilhem com o presidente Vargas. Um grupo de integralistas saudou as tripulações dos submarinos Tupi, Tamoio e Timbira, sendo respondida a saudação por quase todos os oficiais e praças das três embarcações. Devido a tal acontecimento, McCann assinala que Getúlio Vargas ficou tão irritado chegando a declarar que não aprovaria as promoções programadas dos oficiais dos submarinos, por sua vez o ministro Guilhem respondeu que renunciaria a pasta, acompanhado de outros almirantes. Vargas acabou aprovando as promoções.

Não cabe aqui aprofundar os desdobramentos do integralismo dentro da Marinha. Existem trabalhos que detalham a participação dos militares da Marinha na Ação Integralista Brasileira, mas é importante chamar atenção às relações do ministro Guilhem com o presidente Vargas neste contexto. O historiador Hélio Silva aponta que no dia 22 de setembro de 1937 aconteceu uma comemoração antecipada do segundo aniversário da Revolta Vermelha, que gerou preocupação entre os ministros militares, ocasionando uma representação ao presidente da República pedindo providências urgentes. Na visão do autor anteriormente citado, o golpe de 37 se desenrolou depois de uma conferência entre Vargas e os ministros da Marinha, da Guerra e da Justiça e o chefe do Estado-Maior do Exército<sup>229</sup>. Tal conferência resultou em uma mensagem presidencial solicitando autorização do Congresso Nacional para ser decretado o estado de guerra.

---

<sup>226</sup> CARVALHO, 1999, *op.cit.* p. 65.

<sup>227</sup> MCCAN, 1995 *op, cit*, p.74.

<sup>228</sup> Idem. p.74.

<sup>229</sup> SILVA, 1970, *op.cit.* p.546.

O ministro da Marinha justificava para a imprensa a solicitação do estado de guerra no periódico *Folha da Manhã* de 1º de outubro de 1937, citando que procurou o melhor meio de evitar qualquer perturbação da ordem que os elementos comunistas pudessem provocar.

“Com este objetivo, ouvidos por minha parte os chefes da Marinha expressamos a S.Exa, o presidente da República, o nosso ponto de vista, julgando necessário o “estado de guerra” com o fim de evitar atentado a família brasileira, isto porém nada tem a ver com a política porque as classes armadas desejam é a tranquilidade para que a vida nacional corra normalmente”<sup>230</sup>.

Por fim, o Congresso concede a medida do estado de guerra, mesmo sem conhecer o documento que os chefes militares afirmavam ter apreendido pelo Estado-Maior do Exército. McCann assinala que, no dia 8 de novembro, os generais Dutra e Góes Monteiro se reuniram com o almirante Guilhem na casa do jurista Francisco Campos e examinaram o texto da nova constituição. Assim as Forças Armadas asseguravam a predominância do poder central, exercido pelo chefe da Nação e cumpriam a missão de “garantir a ordem para possibilitar a confiança do público”<sup>231</sup>.

Contudo, de acordo com McCann, a aprovação do Estado Novo pelos militares gerou um acordo político-militar, tendo em troca do governo o rearmamento e a reorganização das Forças Armadas, e no longo prazo a industrialização baseada na siderurgia. Neste sentido, Carvalho aponta que a Marinha foi a maior beneficiada e atingiu no seu orçamento o ponto máximo, o que significava na visão do autor uma contrapartida à repressão aos integralistas “que contava com simpatias, senão abertas, em toda a oficialidade naval”<sup>232</sup>. Assim, o almirante Leôncio lembra<sup>233</sup> que o ministro Guilhem retomou a construção naval abandonada desde o Império.

Em seu relatório de 1941, o almirante Aristides Guilhem justificava que o programa naval foi uma resposta para a solução das condições precárias do material flutuante e do desaparecimento completo da Marinha, o qual exigia providências inadiáveis para a sua reconstituição e, baseado nesses pressupostos, a “Administração Naval tomou a firme deliberação de enfrentar com energia o problema da construção naval.”<sup>234</sup>.

<sup>230</sup> *Folha da Manhã* 1º de outubro de 1937. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 14 de dezembro de 2017: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>231</sup> MCCAN, 2009. *op.cit*, p.545.

<sup>232</sup> CARVALHO, 1999. *op.cit*, p.72.

<sup>233</sup> MARTINS, 2017, *op.cit* p.89.

<sup>234</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1941, p. 14. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

O almirante Herick Marques Caminha<sup>235</sup> aponta na breve biografia do ministro Aristides Guilhem, que na ata do Conselho do Almirantado de 1938, constava votos de congratulações ao almirante Guilhem, enquanto ministro da Marinha, quando aquele órgão deliberativo reconhecia que o plano de construções navais se devia inteiramente a ele que:

Teve a coragem de vencer a inércia e todas as dificuldades acumuladas por um longo período de estagnação e, além disso, tem sabido manter, no mais elevado grau, um notável espírito de tenacidade que garantirá o êxito do seu patriótico empreendimento e o recomendará à gratidão de toda a Marinha de Guerra do Brasil<sup>236</sup>.

Já os jornais da época apresentavam o ministro Guilhem como uma figura proeminente do desenvolvimento da esquadra. O *Jornal do Brasil*, por exemplo, intitulava uma matéria: *O milagre Guilhem*; e o jornal *A Noite* o apresentava como o: *Realizador de Impossíveis*. Ambos os jornais apresentavam o ministro como o empreendedor dos projetos que revigorariam a esquadra, com a incorporação de novas unidades.

Em seu relatório conjunto, dos anos de 1942 a 1944, o ministro Aristides Guilhem sublinhava que, desde a “alvorada da República”, os governos brasileiros se desinteressaram pela manutenção do poder naval, o qual, de acordo com o ministro, era o primeiro da América do Sul. Para ele, era decadente e triste a situação moral da Marinha de Guerra, em 1930. Mas, desde aquele ano, as autoridades navais passaram a alimentar a esperança de iniciar o ressurgimento da Armada, devido aos propósitos da renovação que o governo se comprometeu a executar.

Embora na sua gestão tenha acontecido de fato a implementação do programa naval – proposto e iniciado por Protógenes Guimarães, em 1932, com medidas extensivas à Aviação Naval –, a Marinha perdeu o aparato aéreo com a criação do Ministério da Aeronáutica pelo Decreto-Lei nº 2.691. No Relatório de 1941, o então ministro vice-almirante Henrique Aristides Guilhem externou a sua insatisfação:

Com a criação do Ministério da Aeronáutica, todas essas instalações e todo o material de aviação e bem assim todo o pessoal especializado e avultado número de oficiais e praças do pessoal subalterno não especializado, passaram para aquele Ministério com grande prejuízo para os serviços navais<sup>237</sup>.

<sup>235</sup> CAMINHA, 1989, *op.cit.* p.227.

<sup>236</sup> Idem, p.227.

<sup>237</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1941, p. 35. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

É fundamental o entendimento das relações entre os militares e Getúlio Vargas – a exemplo dos almirantes Aristides Guilhem e Protógenes Guimarães e dos generais Eurico Gaspar Dutra e Góes Monteiro, que ocuparam altos postos na Marinha e no Exército –, e como as ações destes militares influenciaram na iniciativa do presidente em criar o Ministério da Aeronáutica. A abordagem das relações institucionais na década de 1930 faz alusão ao direcionamento das Forças Armadas, as quais viriam ser fragmentadas no início da década de 1940.

## CAPÍTULO II – AVIAÇÃO NAVAL E MILITAR (1916-1941)

O objetivo deste capítulo é apresentar as trajetórias das aviações naval e militar, desde a criação da Escola de Aviação Naval em 1916 até a extinção da aviação na Marinha e no Exército em 1941<sup>238</sup>. Neste capítulo, também serão apresentados aspectos da carreira do almirante Protógenes, como por exemplo: a sua forte ligação com a aviação, assim buscaremos entender a influência deste almirante no desenvolvimento da aviação naval. A aviação militar será apresentada como elemento comparativo.

Apresentaremos os regulamentos das Escolas de Aviação Naval e Militar, as aquisições de aeronaves, o desenvolvimento com as turmas diplomadas e as mudanças naquelas instituições. De forma breve, destacaremos a participação da aviação naval no movimento de 1924, no combate à Revolução Constitucionalista de 1932 em São Paulo e os reflexos do movimento de 1935.

A aviação no Brasil, antes da criação da Aeronáutica, estava dividida entre a Aviação Naval (Marinha) e Militar (Exército) e a Aviação Civil (Departamento de Aeronáutica do Ministério de Viação e Obras Públicas). O nosso trabalho, mais precisamente neste segundo capítulo, busca angariar esforços para analisar o crescimento da aviação nas instituições militares, que chegou a se tornar um quadro de pessoal da Marinha e do Exército com a criação da Arma de Aviação Militar em 1927 e Aviação Naval em 1931. De acordo com as sucessivas edições dos regulamentos, os aviadores foram se tornando cada vez mais distantes dos outros militares (oficiais e praças) do Corpo da Armada. Os oficiais aviadores não mais embarcariam e até seus uniformes diferentes evidenciavam a independência daquela arma.

Neste capítulo, destacaremos elementos dentro da Marinha e do Exército que podem ter influenciado na decisão do presidente Getúlio Vargas em criar a Aeronáutica, embora a força naval não tenha aceitado, nem tampouco promovido diretamente mecanismos para que isso viesse a acontecer. Podemos assim interpretar o segundo capítulo como a parte descritiva do nosso trabalho, pois com ele assinalamos a trajetória da aviação nacional até a criação da Aeronáutica, que será discutida no terceiro e último capítulo.

---

<sup>238</sup> Com a criação do Ministério da Aeronáutica, a Marinha e o Exército deixam de ter a arma da aviação. Na Marinha são retomadas as atividades da aviação naval em 1952 com a reativação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha e no Exército a aviação militar retorna em 1986 com a criação da Diretoria de Material de Aviação do Exército e do Primeiro Batalhão de Aviação do Exército.

## 2.1 As Escolas de Aviação Naval e Militar: a formação e a carreira dos aviadores.

A Escola de Aviação Naval foi criada em 1916 e passou a funcionar na Ilha das Enxadas, onde era sediada a Base da Aviação Naval. Esta base, inicialmente, tinha como objetivo preparar oficiais do Corpo da Armada para serem pilotos de Aviação Naval e civis para a Reserva Naval Aérea. Eram ministrados os cursos de piloto aviador; mecânicos navais de aviação e de marinheiros especialistas de aviação<sup>239</sup>. Essa escola foi extinta a partir da criação da Escola de Especialistas do Ministério da Aeronáutica<sup>240</sup>.

Antes da Escola de Aviação Naval, foi criada a Escola Brasileira de Aviação, inaugurada em 1914, no dia 2 de fevereiro. O historiador Antonio Pereira Linhares assinala a designação do primeiro-tenente da Marinha João Henrique Moller para ser fiscal do governo naquela escola. Moller foi o primeiro militar brasileiro brevetado na pilotagem de aviões e tirou seu brevet na Escola de Farman em Etampes na França no ano de 1911<sup>241</sup>.

A Escola Brasileira de Aviação foi estabelecida por meio de um contrato entre o ministro da Guerra General Vespasiano de Albuquerque e o aviador italiano Gian Felice Gino. Souza cita a assinatura do contrato em 18 de janeiro de 1913, sendo de fato a primeira escola de aviação com funcionamento regular no Brasil. De acordo com o capitão de corveta Gouvea Coutinho, em um artigo publicado na Revista Marítima de janeiro de 1914<sup>242</sup>, o ministro da Marinha Alexandrino de Alencar via na criação da escola uma maneira de constituir um núcleo de aviadores e assim solicitou ao ministro da Guerra a matrícula de vinte e cinco alunos. Ainda segundo Gouvea Coutinho, o ministro da Marinha enviou para a escola mecânicos navais sem obrigações pecuniárias por parte do Ministério da Guerra, os quais poderiam ser futuramente aproveitados com as suas aptidões. Entretanto, após cinco meses de funcionamento no Campo dos Afonsos, a escola foi fechada no dia 18 de junho de 1914.

Várias dificuldades assolaram a Escola Brasileira de Aviação, e os proprietários da escola tiveram grandes perdas financeiras. Sendo assim, em 18 de junho de 1914, foi decidido fazer a rescisão do contrato e conseqüentemente a interrupção das atividades da escola. Se-

<sup>239</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso nº 1727, de 26 de março de 1919. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>240</sup> BRASIL. Decreto-Lei nº 3.141 de 25 de março de 1941. Cria no Ministério da Aeronáutica a Escola de Especialistas de Aeronáutica. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>241</sup> LINHARES, Antonio Pereira. *Aviação Naval Brasileira 1916-1941*. Rio de Janeiro: SENAI, 2001. p.8.

<sup>242</sup> Revista Marítima Brasileira, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro, 1914. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. p.1692.

gundo Lavenère Wanderley além do atraso dos pagamentos por parte do governo brasileiro houve a eclosão da Primeira Grande Guerra, causando dificuldades na importação de peças sobressalentes e motores novos para manter os aviões voando<sup>243</sup>.

Neste sentido, o ministro da Guerra, em 1914, informava no seu relatório sobre o contrato fechado com a firma Gino, Bucelli & C. para o desempenho das atividades da Escola Brasileira de Aviação, o qual foi cancelado pelo fato da escola não ter formado nenhum aviador. Aquele ministro pedia ao governo atenção para a aviação, devido ao papel desempenhado por ela em outros exércitos, e informava que depois de diversas tentativas havia conseguido diplomar um aviador na Europa, o primeiro-tenente Ricardo Kirk, o qual acabou morrendo na Revolta do Contestado<sup>244</sup>. O historiador Rogério Rosa aponta que durante aquela revolta o Serviço de Aviação havia sido levado em caráter experimental na corporação do Exército<sup>245</sup>

Naquela missão coube ao oficial do Exército, Ricardo Kirk e o civil Ernesto Darioli a missão de sobrevoar o território ocupado pelos sertanejos, fazendo o reconhecimento e atirando granadas sobre as vilas. Contudo, o aeroplano de Kirk caiu, vitimando o único oficial do Exército habilitado para assumir a desejada tarefa de incluir a aviação entre as armas de guerra da força terrestre e sendo aquela missão a primeira para fins militares no Brasil<sup>246</sup>.

Deste modo, devido ao fracasso da Escola Brasileira de Aviação, o ministro da Marinha, almirante Alexandrino Faria de Alencar, determinou a realização de um estudo para criar uma Escola de Submersíveis e de Aviação<sup>247</sup>.

Ainda no ano de 1914, foi determinada<sup>248</sup> a entrega da Ilha do Rijo para a direção do Serviço de Submersíveis e Aviação. Finalmente, o presidente Venceslau Brás “resolveu criar sem aumento de despesa, a Escola de Aviação e de Submersíveis”<sup>249</sup>. Para Lavenère Wander-

---

<sup>243</sup> LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, *op.cit.* p.35.

<sup>244</sup> BRASIL. Ministério da Guerra. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1914, p.15. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de agosto de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>245</sup> RODRIGUES, Rogério Rosa. *Veredas de um grande sertão: a Guerra do Contestado e a modernização do Exército brasileiro*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS, 2008. p.62.

<sup>246</sup> *Ibidem*, p. 272.

<sup>247</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso nº 3986 de 22 de agosto de 1914. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>248</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso nº 4805 de 24 de outubro de 1914. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha..

<sup>249</sup> BRASIL. Decreto nº 12.167, de 23 de agosto de 1916. Criação das Escolas de Aviação e Submersíveis. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

ley<sup>250</sup> com a criação da Escola de Aviação Naval, a Marinha teve o pioneirismo em criar e organizar o primeiro núcleo militar de aviação durante a Primeira Grande Guerra Mundial.

Por sua vez, Souza relata que o ministro Alexandrino, em maio de 1916, ao assistir às exposições do piloto paraguaio no avião Deperdussin ficou muito impressionado e comentou com o tenente Virginius de Lamare: “Aquilo é que eu queria que vocês fizessem, e Lamare respondeu ao ministro: Mas como almirante se não temos aviões?”<sup>251</sup>. Então, o ministro determinou: “Vá amanhã ao meu gabinete”<sup>252</sup>. Assim, no dia seguinte, o ministro da Marinha se comprometia a comprar aviões e ao empreendimento da criação da Escola de Aviação Naval.

O então capitão de corveta Protógenes Guimarães assumiu como primeiro comandante da Escola de Aviação Naval em 1916, e naquele mesmo ano, a Marinha adquiriu três aerobotes Curtiss modelo F, fabricados pela firma Curtiss Aeroplane and Motor Company, localizada em Buffalo nos Estados Unidos, os quais receberam as matrículas C-1, C-2 e C-3 e foram incorporados a Esquadra<sup>253</sup>.

A criação da Escola de Aviação Naval, ocorreu durante a gestão do almirante Alexandrino Faria de Alencar e, de acordo com Lavenère Wanderley<sup>254</sup>, as suas atividades tiveram início na carreira Tamandaré do antigo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. A escola ainda funcionou na Ilha das Enxadas e foi transferida<sup>255</sup> para a ilha do Rijo ao término das obras naquele local, mas acabou retornando para a Ilha das Enxadas no final de 1917.

Nos primeiros anos de funcionamento da Escola de Aviação Naval, o transporte dos alunos do continente para a Ilha das Enxadas era feito por meio do Rebocador 19 de Fevereiro e mais uma lancha. O piloto mecânico Orthon Hoover foi um dos primeiros instrutores daquela escola e ministrava instruções nos dias úteis, quando os alunos voavam em média vinte minutos por dia<sup>256</sup>. A escola formou duas turmas no ano de 1916, a primeira em 24 de outubro, sendo composta por apenas três alunos oficiais: os primeiros-tenentes Antônio

---

<sup>250</sup> LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975. *op.cit.* p.53.

<sup>251</sup> SOUZA, 1944, *op.cit.* p.144.

<sup>252</sup> Idem. p.144.

<sup>253</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso nº 3.856, de 4 de novembro de 1916. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>254</sup> LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975 *op.cit.*p.53.

<sup>255</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso nº 4455, de 28 de fevereiro de 1917. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>256</sup> MONNERAT, Mario Roberto. Resumo Histórico da Aviação Naval (1916-1931) Vol I. Lata 160. Doc 8311101. Acervo Fundo Personalidades. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.



Augusto Schorcht, Raul Ferreira Vianna Bandeira e o segundo-tenente Victor de Carvalho e Silva. A segunda turma foi formada em 2 de dezembro e era também composta de três oficiais: os primeiros-tenentes Virginius de Lamare, Fábio de Sá Earp<sup>257</sup> e Belizário de Moura<sup>258</sup>.

A primeira turma de aviadores navais demonstrou sua experiência na primeira apresentação aérea por conta do dia da Bandeira, em 19 de novembro de 1916, em frente ao monumento do almirante Barroso na Praia do Russel no Rio de Janeiro. Os três aviões Curtiss recém-adquiridos voaram atirando diversos folhetins escritos com os seguintes lemas: *Tudo pela Pátria, O futuro do Brasil está no ar e Viva o Brasil*<sup>259</sup>.

Embora a escola já houvesse diplomado duas turmas em 1916, o seu regulamento apenas foi publicado no ano seguinte<sup>260</sup>. De acordo com aquele regulamento, podiam se matricular para realizar o curso de aviador naval: oficiais; suboficiais; e civis, sendo estes últimos designados para compor a Reserva Naval Aérea. Lavenére Wanderley<sup>261</sup> assinala que o Ministério da Guerra, por não dispor ainda em 1917 de uma escola de aviação obteve permissão do ministro da Marinha para alguns de seus oficiais cursarem na Escola de Aviação Naval. Assim foram diplomados os tenentes do Exército: Raul Vieira de Mello, Anôr Teixeira dos Santos, Mário Barbedo e Haroldo Borges Leitão<sup>262</sup>.

O regulamento de 1917 definia também a finalidade da Escola de Aviação Naval e destacava que deveria preparar os aviadores para o desempenho dos serviços compatíveis com os aparelhos utilizados e tinha como objetivo a defesa dos portos, vigilância do litoral e outros

---

<sup>257</sup> Com a criação do Ministério da Aeronáutica em janeiro de 1941, o então tenente-coronel Fábio de Sá Earp foi transferido para aquele ministério, sendo promovido a coronel-aviador em dezembro de 1941, assumindo em janeiro do ano seguinte o comando da V Zona Aérea, sediada em Porto Alegre. Exerceu essa função até fevereiro de 1945, como brigadeiro do ar, posto que foi promovido em março de 1944. Foi nomeado comandante da III Zona Aérea, com sede no Rio de Janeiro, exercendo este cargo de agosto de 1945 a junho de 1946, sendo promovido a major-brigadeiro do ar. De março de 1947 a agosto do ano seguinte exerceu a função de Diretor de Ensino da Aeronáutica e entre janeiro de 1949 a setembro de 1950 ficou adido aeronáutico a Embaixada do Brasil em Londres.

<sup>258</sup> MONNERAT, Mario Roberto. Resumo Histórico da Aviação Naval (1916-1931) Vol I. Lata 160. Doc 8311101. Acervo Fundo Personalidades. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>259</sup> MONNERAT, Mario Roberto. Resumo Histórico da Aviação Naval (1916-1931) Vol I. Lata 160. Doc 8311101. Acervo Fundo Personalidades. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

<sup>260</sup> BRASIL. Decreto nº 12.364 de 17 de Janeiro de 1917. Regulamento da Escola de Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>261</sup> LAVENERE-WANDERLEY, 1975 *op.cit.* p56.

<sup>262</sup> Idem, p. 56.

serviços de caráter urgente. Os aviadores formados deveriam fazer reconhecimentos estratégicos, caça aos aparelhos inimigos, observarem os tiros de artilharia e, por fim, conservarem e repararem o material de aviação<sup>263</sup>.

Quanto ao ensino ministrado na Escola de Aviação Naval, o Regulamento de 1917 dividia em dois cursos: o primeiro teria a duração de três meses e era destinado para formar aviadores; e o segundo, com duração de cinco meses, formaria observadores navais. Apenas podiam se matricular no segundo curso os alunos oficiais, suboficiais, sargentos e civis aprovados no primeiro. Embora o regulamento não restringisse os sargentos e suboficiais de realizarem o curso, destacava que para esses militares deveriam ser incluídas no programa apenas as noções básicas que fossem necessárias ao serviço de aviação.

Em 1918, foram incorporados na Escola de Aviação Naval 14 hidroaviões Curtiss F, Curtiss HS-2L, FBA mod.B e Standard JH. Os hidroaviões Curtiss HS-2L, embora tivessem sido adquiridos para a Escola de Aviação Naval, eram destinados a missões de observação e bombardeio, possuindo uma autonomia de aproximadamente 4 horas e 30 minutos de voo, o que possibilitou a primeira ligação aérea entre as cidades do Rio de Janeiro e Santos, em São Paulo. Ainda, em outubro de 1918, foi construído nas oficinas da Escola de Aviação Naval o primeiro Hidroavião Curtiss F<sup>264</sup>.

Já em 1919, Lavenère Wanderley destaca que foram adquiridos para a Escola de Aviação Naval nos Estados Unidos seis grandes aerobotes F5L e Curtiss N-9 e da Inglaterra alguns aviões de instrução Avro 504K, estes últimos como material excedente da Primeira Grande Guerra Mundial, os quais chegaram ao Brasil dois anos depois<sup>265</sup>. O ministro da Marinha Antônio Coutinho Gomes Pereira, ao se referir as aquisições dos novos aparelhos para a Escola de Aviação citava em seu relatório que a Aviação Naval era um serviço caro, entretanto deveria ser levada em consideração a importância daquela arma formidável e devia se buscar o estabelecimento de bases de flotilhas de aviões em diferentes pontos da costa<sup>266</sup>.

---

<sup>263</sup> BRASIL. Decreto nº 12.364 de 17 de Janeiro de 1917. Regulamento da Escola de Aviação Naval. Art. 1, do Cap. I. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>264</sup> MONNERAT, Mario Roberto. *Resumo Histórico da Aviação Naval (1916-1931) Vol I. Lata 160. Doc 8311101. Acervo Fundo Personalidades. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.*

<sup>265</sup> LAVENERE-WANDERLEY, 1975 *op.cit.* p. 60.

<sup>266</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1920, p. 17. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

De acordo com Lavenère Wanderley, em 1919 foram diplomados como pilotos aviadores na Itália os tenentes da Marinha: Fernando Victor do Amaral Savaget, Paulo de Souza Bandeira, Jayme Americano Freire e Epaminondas Gomes dos Santos. Além dos oficiais, foram diplomados também no exterior os suboficiais Antônio Arruda Proença, Bráulio Gouveia e Octávio Manoel Afonso<sup>267</sup>. Já no Brasil, na Escola de Aviação Naval foram diplomados também naquele ano os tenentes Deodoro Neiva de Figueiredo, José Augusto de Paiva Meira, Arthur Bustamante, Raymundo Vasconcellos de Aboim, José Baker Azaor e Djalma Fontes Cordovil Petit<sup>268</sup>.

Enquanto a Marinha, em 1919, se aproximava do terceiro ano de funcionamento da sua instituição de ensino de aviação, o Exército inaugurava em 10 de julho daquele ano, no Campo dos Afonsos, a Escola de Aviação Militar, sendo nomeado como primeiro comandante o tenente-coronel Estanislau Vieira Pamplona. No começo daquele ano era publicado o decreto 13.451<sup>269</sup>, o qual estabelecia as bases para a reorganização do ensino militar e criava além de outros cursos o de aviação. O decreto citava que o ensino militar abrangia: os cursos das armas (infantaria, cavalaria, artilharia e engenharia); e os cursos de aperfeiçoamento das armas (cursos técnicos de artilharia e engenharia, curso de estado-maior e revisão). Além dos cursos citados o decreto destacava em seu artigo 7º a existência do curso de aviação no Brasil funcionando na escola de Aviação, criada pela Missão Militar Francesa de Aviação em virtude de um contrato. Aquele curso era destinado a ministrar a instrução do serviço aeronáutico do Exército para oficiais e sargentos do serviço ativo e aos oficiais de reserva da 2º classe de 1º linha.

O bacharel Jorge Luis Mialhe assinala o contrato feito pelo governo brasileiro em outubro de 1918 da Missão Militar Francesa de Aviação para instruir os pilotos, e era composta por três oficiais e seis sargentos<sup>270</sup>. Neste sentido é importante destacar que, de 1918 a 1924 a Missão Militar Francesa de Aviação funcionou de forma independente da Missão Militar Francesa<sup>271</sup> de instrução junto ao Exército e apenas em 1924 a primeira passou a ser

<sup>267</sup> LAVENÈRE WANDERLEY, 1975. *op.cit.* p.60.

<sup>268</sup> Idem, p.60.

<sup>269</sup> BRASIL. Decreto nº 13.451 de 29 de janeiro de 1919. Estabelecimento das bases para a reorganização do ensino militar e criação de cursos de aviação, veterinária e outros. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>270</sup> MIALHE, Jorge. *O Contrato da Missão Militar Francesa de 1919: direito e história das relações internacionais*. Cadernos de Direito, Piracicaba, v.10 (18) . 89-119. jan-jun 2010. p.104

<sup>271</sup> A missão Militar Francesa foi contratada pelo Brasil em 1919. A sua contratação foi negociada por adidos militares, depois da autorização pelo Parlamento Brasileiro dada pelo decreto legislativo nº 3.674 de 7 de janeiro

integrante da segunda.

Segundo a historiadora Adriana Bellintani, o contrato de 1918 trazendo a missão militar francesa de aviação foi assinado pelo ministro da Guerra da França Georges Clemenceau e pelo chefe da Legação<sup>272</sup> brasileira em Paris, Olyntho de Magalhães. Este contrato tinha o objetivo de desenvolver e organizar os serviços de aviação militar do Exército federal, tendo como prioridade a criação da Escola de Aviação para instruir pilotos e mecânicos<sup>273</sup>.

Assim, de acordo com a ata de inauguração da escola, apresentada na obra de Souza<sup>274</sup>, o projeto de criação teve a influência da Missão Militar Francesa de Aviação e o local designado para a instalação daquela escola foi de acordo com a opinião do chefe da referida missão. O tenente-coronel Estanislau Vieira, depois de nomeado providenciou a adaptação de alguns prédios da vila proletária de Marechal Hermes para que neles fossem instalados provisoriamente diferentes componentes da Escola de Aviação.

Foi instalada também a Companhia de Aviação, sendo ela a primeira unidade de Aviação do Exército. O quartel dessa companhia também era sediado na Vila Proletária de Marechal Hermes e teve como primeiro comandante o capitão Moisés Alves da Silva<sup>275</sup>. Com a criação da Escola de Aviação Militar e a Companhia de Aviação, o Exército iniciou a trajetória do que seria a quinta arma, instituída em 1927.

Para Lavenère Wanderley, o Exército preferiu aguardar o fim da Primeira Grande Guerra Mundial para iniciar as atividades da Escola de Aviação Militar. No entanto, o autor anteriormente citado destaca que antes de terminar o conflito mundial com a assinatura do armistício em 11 de novembro de 1918, o governo brasileiro já tomava providências para organizar a Escola de Aviação Militar. Essas providências podem ser verificadas em “um elogio, publicado no Diário Oficial de 31 de agosto de 1918, feito ao general de brigada

---

de 1919 art. 54, inciso b. Assim o governo podia contratar uma missão de oficiais estrangeiros para instrução do Exército, devendo o respectivo chefe servir junto ao Estado-Maior. BRASIL. Decreto Legislativo nº 3.674 de 7 de janeiro de 1919. Leis do Brasil. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>272</sup> Edifício sede de embaixada; cargo de legado; ministro e o corpo diplomático; exercício de legacia; faculdade que têm os Estados soberanos de receber agentes diplomáticos; missão do ministro plenipotenciário junto a um governo estrangeiro. Dicionário Enciclopédia Jurídica <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/pt/d/lega%C3%A7%C3%A3o/lega%C3%A7%C3%A3o.htm> Acesso em 15/08/2019.

<sup>273</sup> BELLINTANI, Adriana Iop. *O Exército Brasileiro e a Missão Militar Francesa: instrução, doutrina, organização, modernidade e profissionalismo (1920-1940)*. Tese de Doutorado. Brasília: UNB 2009. p. 314.

<sup>274</sup> SOUZA, 1944. *op.cit.* p. 154.

<sup>275</sup> *Ibid.* p.169.

Napoleão Felipe Aché, Chefe da Comissão Militar Brasileira na Europa, por ter conseguido do Governo Francês, o contrato de oficiais aviadores e mecânicos”<sup>276</sup>.

Segundo Rodrigues<sup>277</sup>, a comissão enviada para a França era composta por vinte e seis oficiais brasileiros e tinha o objetivo de estudar as inovações tecnológicas ocorridas nos armamentos durante a Primeira Grande Guerra. Assim a comissão foi dividida em subcomissões, nas quais existia uma específica de aviação e era composta pelos primeiros-tenentes Alzir Mendes Rodrigues Lima e Mário Barbedo e pelo segundo-tenente Bento Ribeiro Carneiro Monteiro. Para Rodrigues, o resultado imediato da Missão Militar Brasileira na França foi o interesse francês pela estruturação da Aviação Militar brasileira, resultando na contratação da Missão Militar Francesa de Aviação. De acordo com Lavenère Wanderley, além da contratação de oficiais especializados na arma aviatória da França, foram adquiridos aparelhos necessários para o estabelecimento de uma Escola de Aviação<sup>278</sup>.

Dez dias após a assinatura do armistício, era publicado o Aviso nº 1463 do Ministro da Guerra declarando a subordinação da Aviação Militar ao Estado-Maior do Exército:

Sr. Chefe do Departamento do Pessoal da Guerra: Declaro-vos para os devidos fins, que o serviço de Aviação Militar fica subordinado à Repartição do Estado-Maior do Exército, competindo-lhe, portanto, organizar com urgência esse serviço e bem assim o regulamento da Escola de Aviação, cujo material acaba de chegar da Europa; sendo que ambos esses trabalhos deverão ser feitos de acordo com a missão francesa, para esse fim contratada, a qual caberá a direção técnica da referida Escola<sup>279</sup>.

Diferentemente da Escola de Aviação Naval, que teve seu regulamento aprovado depois do seu funcionamento, o regulamento da Escola de Aviação Militar foi organizado pelo Estado-Maior do Exército e mandado adotar pelo ministro da Guerra em 28 de abril de 1919. No início das suas atividades, a Escola de Aviação Militar contou com o apoio da Missão Militar Francesa de Aviação, chefiada pelo coronel Magnan.

De acordo com o regulamento da Escola de Aviação Militar, a instituição de ensino deveria ser diretamente subordinada ao Chefe do Estado-Maior do Exército e se destinava a preparar pilotos-aviadores, mecânicos e operários especialistas para a construção e reparos de aviões. Um aspecto interessante no regulamento era a relação da escola com a Missão Militar

---

<sup>276</sup> LAVENERE WANDERLEY, 1975 *op.cit.* p.71.

<sup>277</sup> RODRIGUES, *op.cit.*107.

<sup>278</sup> *Ibid.* p.71

<sup>279</sup> *Ibid.* p.71

Francesa de Aviação, de modo que, enquanto durasse o contrato daquela missão com o governo brasileiro, o chefe da missão seria o responsável pela instrução técnica da escola<sup>280</sup>.

Com o funcionamento da Escola de Aviação Militar foi publicado um decreto<sup>281</sup> destinando ao Ministério da Guerra uma verba de dois mil contos, sendo aberto esse crédito em caráter especial com o objetivo de organizar o serviço de aviação militar, fazer instalações, aquisição de aeroplanos e a contratação de instrutores de voo e operários da aviação.

A primeira turma de aviadores foi formada pela Escola de Aviação Militar, em 22 de janeiro de 1920 e era constituída pelo: capitão Raul Vieira de Melo; tenentes Anôr Teixeira dos Santos, Gil Guilherme Cristiano, Ivan Carpenter Ferreira, Henrique Raymundo Dyott Fontenele, Salustiano Franklin da Silva, Haroldo Borges Leitão, Pedro Martins da Rocha, Godofredo Franco de Faria, José Felinto Trajano de Oliveira, Raul Luna, Ângelo Mendes de Moraes e Rosaldo Tanajura Guimarães<sup>282</sup>. É importante destacar que o capitão Raul Vieira de Melo e os tenentes Anôr Teixeira dos Santos e Haroldo Borges Leitão já haviam realizado o curso de piloto-aviador na Escola de Aviação Naval; mas, segundo Lavenère Wanderley, ao fazer o curso na Escola de Aviação Militar, aqueles oficiais e os demais diplomados receberam do Aeroclube brasileiro o diploma internacional de piloto aviador<sup>283</sup>.

Sob a direção e influência da Missão Militar Francesa de Aviação, a primeira turma de aviadores diplomada em 1920 teve como instrutores os oficiais franceses capitães aviadores Etienne Lafay e Louis Verdier-Fauvety, os quais foram auxiliados pelos oficiais brasileiros: capitães Mário Barbedo, Bento Ribeiro e Alzir Mendes Rodrigues Lima<sup>284</sup>.

Também no ano de 1920, era publicado na Marinha um novo regulamento<sup>285</sup> para a Escola de Aviação Naval, o qual se mostrou mais elaborado e minucioso no tocante as atividades desempenhadas na escola. Quanto ao ensino, ficou expressamente direcionada a realização do curso de aviador apenas por oficiais oriundos da Escola Naval, já o curso de artífices de aviação para os suboficiais e o de especialistas de aviação seria direcionado para

---

<sup>280</sup> LAVENERE-WANDERLEY, 1975 *op.cit.* p.73.

<sup>281</sup> BRASIL. Decreto nº 13.417 de 15 de janeiro de 1919. Abre, ao Ministério da Guerra, o crédito especial de 2.000:000\$000, para a organização do serviço de aviação militar. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>282</sup> SOUZA, 1944, *op.cit.* p.169.

<sup>283</sup> LAVENERE WANDERLEY, 1975 *op.cit.* p.74.

<sup>284</sup> SOUZA, 1944, *op.cit.* p. 169.

<sup>285</sup> BRASIL. Decreto nº 14.551 de 16 de dezembro de 1920. Regulamento da Escola de Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

os praças do Corpo de Marinheiros Nacionais.

Já no Exército, em 1920, o curso na Escola de Aviação Militar foi apenas destinado aos praças. Segundo Lavenère Wanderley, o chefe da Missão Militar Francesa de Aviação propôs que a segunda turma do curso de piloto-aviador fosse composta de cabos e sargentos, havendo apenas um único oficial, o então segundo-tenente Fernando Miguel Pacheco e Chaves, retardatário da turma de 1919<sup>286</sup>.

Entretanto, em 1920, Lavenère Wanderley assinala que juntamente a segunda turma de pilotos-aviadores receberam instrução três oficiais uruguaios: o primeiro-tenente Tydio Larre Borges e os segundos-tenentes Corálio Lacosta e José Luiz Ibarra. Já os praças formados na segunda turma eram todos brasileiros, sendo eles: os primeiros-sargentos Heráclito Teixeira da Silva, Raul Dinoá Costa, João de Moraes Pereira e Armand Peliclier; segundos-sargentos Francisco Bandeira de Mello, Belmiro Scarinci e Rodolpho Prates; terceiros-sargentos Paulino de Carvalho Vasques e Armando Level da Silva; cabo Arthur Fernandes da Cunha e o soldado Sylvio Edézio da Rocha<sup>287</sup>.

Em 1920 na Marinha era publicado um novo regulamento para a Escola de Aviação Naval estabelecendo uma nova idade limite para a matrícula dos alunos, a qual diminuiu de 35 anos para 30 e aperfeiçoou a matrícula criando um exame de admissão, composto das provas de aritmética, morfologia geométrica e português e uma prova prática específica de acordo com cada curso destinado ao candidato. O regulamento também trazia uma novidade buscando incentivar o estudo dos alunos, de modo que os dois alunos mais distintos no curso seriam enviados à Inglaterra para realizar cursos na escola oficial de aeroplanos<sup>288</sup> e hidroaeroplanos<sup>289</sup>.

<sup>286</sup> LAVENERE WANDERLEY, op.cit. p.75

<sup>287</sup> Idem. p.75

<sup>288</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Ordem do Dia nº 97 de 5 de dezembro de 1921. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Estabeleceu a seguinte classificação para os aviões da Marinha do Brasil:

Avião – Toda aeronave mais pesada que o ar;

Hidroavião – Todo avião cujo dispositivo de aterragem é próprio para pousar e manter o mesmo sobre o nível das águas;

Aeroplano – Todo avião cujo dispositivo de aterragem é próprio para pousar e manter o mesmo em terra.

Hidroaeroplano – É o aeroplano no qual foram adaptados flutuadores que lhe permitem pousar e manter-se na água;

Aerobote – É o hidroavião cujo dispositivo para aterragem tem a forma e construção de um bote. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>289</sup> BRASIL. Decreto nº 14.551 de 16 de dezembro de 1920. Regulamento da Escola de Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Embora esse envio de alunos para o exterior apenas fosse regulamentado em 1920, Lavenère Wanderley<sup>290</sup> assinala que em janeiro de 1917 já haviam sido enviados aos Estados Unidos para fazerem estágio nas fábricas de aviões o primeiro-tenente Raul Ferreira Vianna Bandeira e o segundo-tenente engenheiro maquinista Victor de Carvalho e Silva. Além desses aviadores citados por Lavenère Wanderley, também completaram o curso no ano de 1918 na Escola de Aviação da Marinha americana os segundos-tenentes Mario da Cunha Godinho, Fileto Ferreira da Silva Santos e o suboficial Antonio Joaquim da Silva Junior<sup>291</sup>.

De acordo com Linhares<sup>292</sup>, em 1918 chegaram ao Rio de Janeiro os capitães-tenentes P. A. Cussachs e Jayme Oliveira, ambos integrantes da Missão Naval Americana, a qual tinha o objetivo de ministrar instrução na Escola de Aviação Naval.

Por sua vez, o historiador Misael Henrique Silva aponta que desde 1914 a Marinha já havia contratado oficiais americanos para lecionar na Escola Naval de Guerra<sup>293</sup>, a qual depois se chamaria Escola de Guerra Naval. Contudo, de acordo com Silva, a Missão Naval Americana apenas veio funcionar de fato em dezembro de 1922, marcando assim “o início de um longo período de relações entre a Marinha brasileira e a norte-americana, com esta orientando a organização administrativa, a instrução técnica, o treinamento do pessoal e a formulação doutrinária e estratégica da Marinha do Brasil”. Segundo o historiador anteriormente citado, no dia 2 de março de 1922 após várias discussões do Almirantado e de estudos realizados pelo Estado-Maior da Armada o presidente Epitácio Pessoa autorizou o então ministro da Marinha Veiga Miranda a dar os primeiros passos no sentido de estabelecer a Missão.

Na visão de Caminha, a Marinha desde 1906 reconhecia a necessidade de contratar oficiais estrangeiros para instrução. Tal ideia foi reforçada por dois fatores: os bons resultados obtidos pelo Exército com a Missão Militar Francesa em 1919 e a crescente complexidade dos navios e engenhos de guerra. Quanto à escolha pelos americanos para conduzir a missão se deu, segundo Caminha, pelo contato com os oficiais que já haviam estado presentes no Brasil com a instrução na Escola de Guerra Naval e também pelos longos meses de reparos feitos

---

<sup>290</sup> LAVENERE WANDERLEY, 1975 *op.cit.* p.56.

<sup>291</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Ordem do Dia nº 254 de 15 de agosto de 1918 do Estado-Maior da Armada elogia dois oficiais e um suboficial. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>292</sup> LINHARES, 2001 *op.cit.* p.15.

<sup>293</sup> SILVA, Misael Henrique. *O desenvolvimento da Marinha brasileira e as relações militares entre Brasil e EUA a partir da missão naval americana de 1922*. Revista Diálogos, v.10, n 02 jul-dez 2016. P. 52.



pelos americanos dos encouraçados São Paulo e Minas Gerais, principais navios da Marinha brasileira da época<sup>294</sup>. Assim, em 6 de novembro de 1922 foi assinado em Washington o contrato da Missão Naval Americana no Brasil, chegando os primeiros oficiais em dezembro de 1922.

O ministro da Marinha João Pedro da Veiga Miranda expôs em seu relatório de 1922 a necessidade da contratação de oficiais estrangeiros para a resolução de problemas intrínsecos na força naval. “Não sendo agora o momento para se discutirem as causas da nossa decadência naval, nem fazerem recriminações, julgo que a grande missão vem sanar males enraizados, acumulados desde longos anos”<sup>295</sup>. Neste, cabe uma análise breve sobre o discurso do ministro com base no que Bakhtin chamava atenção da existência de narrativas inteiramente construídas em função de um personagem principal<sup>296</sup>.

A Revista da Semana<sup>297</sup> noticiava a chegada da Missão Naval em 1922 e citava o nome do chefe daquela missão o contra-almirante Carl Vogelsang, chefe do Distrito Naval de Nova York. Para a revista não podia haver nome melhor para chefiar a missão, pelo fato do almirante conhecer vários oficiais por já ter realizado outra missão no Brasil<sup>298</sup>.

No ano seguinte à chegada da Missão Naval ao Brasil, o ministro da Marinha Alexandrino de Alencar determinava uma Reorganização dos Serviços de Aviação Naval seguindo a sugestão do chefe da referida missão. Para essa reorganização foi nomeada uma comissão composta do capitão de mar e guerra Protógenes Guimarães, como presidente e os membros: capitão-tenente aviador Heitor Varady; primeiro-tenente aviador Luiz Leal Netto dos Reis e o engenheiro maquinista Victor de Carvalho e Silva. A Revista Marítima Brasileira de 1923 citava a visão do ministro da Marinha neste trabalho: “O Sr. ministro declarou mais, que esse trabalho terá por base a formulação de uma ampla doutrina de aviação naval a ser apresentada pela referida missão”<sup>299</sup>.

A missão se fez presente em vários momentos das atividades da Aviação Naval,

---

<sup>294</sup> CAMINHA, 1989, *op.cit.* p.71.

<sup>295</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1922, p. 8. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>296</sup> BAKHTIN, 1997 *op.cit.* 169.

<sup>297</sup> Revista da Semana Agosto de 1922. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de agosto de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>298</sup> Segundo Caminha 1989, p. 71 o Contra-Almirante Carl Theodor Vogelsang chefiou um grupo de oficiais norte-americanos que serviram na Escola Naval de Guerra de 30/01/1918 a 11/11/1918.

<sup>299</sup> Revista Marítima Brasileira, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro, 1923. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. p.1367

podendo ser observado em um ofício transmitido pelo chefe da Missão Naval Americana ao ministro da Marinha em 1926, no qual constavam os planos referentes à aquisição de aviões de instrução. De acordo com o despacho do chefe do Estado-Maior da Armada, não se tinha preferência por qualquer um dos tipos de aeronaves apontadas pelo chefe da Missão por se tratar de uma questão técnica e que escapava das atribuições daquele órgão da administração naval. No final do despacho, o chefe do Estado-Maior da Armada citava ser indispensável a aquisição de aviões de instrução para assim poder adestrar sem riscos o pessoal dedicado a Aviação<sup>300</sup>.

Ao nos apresentar a organização administrativa da Marinha, Caminha<sup>301</sup> destaca que antes da influência da Missão Naval Americana, a Defesa Aérea do Litoral estava vinculada ao Estado-Maior da Armada e não subordinada. Já na chamada segunda reforma do ministro Alexandrino sob a influência daquela missão era criada a Diretoria de Aeronáutica, tendo sob sua subordinação os Centros de Aviação Naval (Rio de Janeiro, Santos e Florianópolis)<sup>302</sup>.

As alterações feitas por Alexandrino na reorganização administrativa da Marinha foram estabelecidas através do decreto nº 16.237 de 5 de dezembro de 1923<sup>303</sup>. Assim a Defesa Aérea do Litoral passou a ser denominada de Diretoria de Aeronáutica, como órgão de administração e consulta, sendo subordinada diretamente ao ministro da Marinha. Neste aspecto é importante ressaltar a participação do primeiro diretor de Aeronáutica Protógenes Guimarães como presidente da comissão, na qual se elaborou junto a Missão Naval Americana a reorganização dos serviços navais<sup>304</sup>.

Contudo, em um ofício<sup>305</sup> de 1926 do chefe do Estado-Maior da Armada ao ministro da Marinha era citado o fato de a Aviação Naval evoluir à revelia daquele estado-maior, por falta de regulamentação e por outras causas que, de acordo com aquele chefe eram desconhecidas pelo ministro da Marinha.

---

<sup>300</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Estado Maior da Armada. 3º Despacho de 16 de setembro de 1926 A-2, referente ao Ofício encaminhado ao Ministro da Marinha de 10 de setembro de 1926 da Missão Naval Americana. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>301</sup> CAMINHA, 1989, op.cit. p.49.

<sup>302</sup> Ibid. p.52.

<sup>303</sup> BRASIL. Decreto nº 16.237 de 5 de dezembro de 1923. Estabelece as bases das alterações a serem feitas na reorganização administrativa do Ministério da Marinha e dá outras providências. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>304</sup> Revista Marítima Brasileira, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro, 1923. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. p. 1367.

<sup>305</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Estado-Maior da Armada. Ofício S/Nº ao Ministério da Marinha de 5 de outubro de 1926. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Segundo o chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante José Penido, a Aviação Naval contava com hábeis pilotos, entretanto carecia de material apropriado, não podendo se apresentar militarmente organizada. Penido relatava ainda ao ministro da Marinha que o Estado-Maior da Armada reconhecia a urgência da aquisição de aviões adequados para uma instrução metódica e progressiva. Apresentava também a necessidade de aparelhos capazes de realizar operações militares, evitando assim a interrupção do adestramento de aviadores e o desprovisionamento da Marinha de material aéreo, enquanto não fossem adquiridos os tipos de aviões sugeridos pela Missão Naval Americana. Por fim, o chefe do Estado-Maior da Armada destacava que o avião mais conveniente para dotar a Aviação Naval seria o que cumprisse a tríplex função de esclarecedor, bombardeio e torpedeiro<sup>306</sup>.

Posteriormente, no ano de 1935, Protógenes Guimarães, na condição de ministro da Marinha, revelaria em seu relatório a sugestão dada pela Missão Naval Americana no ano de 1926, sendo a aquisição de 200 aviões e a formação de 190 oficiais e 1860 praças, além da criação de bases de aviação e a aquisição de um navio tanque capaz de operar como navio-aeródromo juntamente a esquadra<sup>307</sup>.

Em 1926, foi aprovado um novo regulamento para a Escola de Aviação em cumprimento as recomendações da Missão Naval Americana<sup>308</sup>. Tal regulamento dividia o ensino em três cursos: o primeiro, de aviadores navais direcionado para os oficiais e civis; o segundo curso era o de pilotos navais, sendo direcionado para os primeiros e segundos sargentos; e o último, de artífices, direcionado para os cabos. Um aspecto interessante neste regulamento é referente à relação da matrícula dos oficiais, civis e sargentos, a qual passou a ocorrer sob a apreciação dos requerimentos ao ministro da Marinha, o qual escolheria os “candidatos que mais se recomendarem pelo valor moral e boa conduta militar”<sup>309</sup>.

Já no ano de 1927, o Exército iniciou uma nova fase. Naquele ano, era criada<sup>310</sup> a Arma da Aviação Militar pelo presidente Washington Luiz, a pedido do ministro da Guerra

<sup>306</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Estado-Maior da Armada. Ofício S/Nº ao Ministério da Marinha de 5 de outubro de 1926. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>307</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1935, p. 51. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>308</sup> Decreto nº 17.388 de 21 de julho de 1926. Regulamento da Escola de Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>309</sup> BRASIL. Decreto nº 17.388 de 21 de julho de 1926. Regulamento da Escola de Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>310</sup> BRASIL. Lei nº 5.168 de 13 de janeiro de 1927. Cria a Arma de Aviação no Exército. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

general Sezefredo dos Passos. A lei criando a arma de aviação no Exército definia que a constituição dos quadros da nova arma deveria ser realizada progressivamente. De acordo com a lei, não podia se organizar nenhuma unidade no Exército de aviação nem serem preenchidos os postos de oficiais sem antes haver a aquisição do material imprescindível e a realização das respectivas instalações.

A Lei nº 5.168 estabelecia a constituição da arma de aviação da seguinte forma: 2 coronéis; 2 tenentes-coronéis; 10 majores; 20 capitães; 30 primeiros-tenentes; e 30 segundos-tenentes. A lei ainda permitia o acesso para a arma de aviação de oficiais de outras armas do Exército portadores do diploma militar de aviação (piloto ou observador), mediante requerimento declarando desejar a transferência.

A transferência para a aviação militar no Exército abrangia diferentes círculos de militares. Contudo, de acordo com a lei de criação daquela arma, para essa transferência deveriam ser obedecidos alguns critérios; como, por exemplo, os oficiais, além de obterem o diploma militar de aviação, deveriam satisfazer as condições físicas estabelecidas. Quanto aos oficiais superiores e capitães para o ingresso na nova arma deveriam possuir o curso de estado-maior. Também seriam aceitos os oficiais combatentes com mais de um ano de serviço em qualquer função técnica de aviação. Já as vagas dos segundos-tenentes na nova arma ficavam reservadas para a formação normal, oriunda do curso regular iniciado na Escola Militar. No tocante aos praças, era permitida a transferência dos sargentos portadores dos diplomas de navegação aérea ou de técnica de aviação, contudo deveriam ter no mínimo 25 anos de idade e, pelo menos, quatro anos de praça, sendo desses quatro, dois dedicados ao serviço de Aviação.

A lei que criava a arma de aviação no Exército deixava explícito em seu artigo 6º que diferentemente dos oficiais, os praças, ao serem transferidos para a nova arma, deveriam servir provisoriamente nela, significando assim que continuariam pertencendo à arma de origem e apenas poderiam ser incluídos definitivamente naquele novo quadro quando fosse satisfeita a aquisição do referido diploma.

Embora a Marinha tivesse criado a Escola de Aviação antes do Exército, a força terrestre saiu na frente ao criar a arma de Aviação em 1927. A Marinha apenas veio criar um corpo de aviação quatro anos depois. Com a criação da nova arma no Exército, foi reorganizada e assegurada a carreira dos aviadores, no tocante também as promoções, as quais

acompanhavam os interstícios mínimos fixados nas outras armas. Sobre a carreira dos oficiais aviadores, o artigo 8º da Lei 5.168 era enfático ao citar que os oficiais não podiam assumir comando de unidade nem serem promovidos por merecimento em tempo de paz se não tivessem satisfeitos as provas aéreas periódicas.

Por fim, a lei 5.168 regulava as gratificações a título de indenização para os aviadores, as quais deveriam ser fixadas em tabelas decretadas pelo Governo Federal, além de permitir que os oficiais e sargentos aviadores exercessem atividade técnica na aviação civil e indústrias correlativas com direito ao soldo da patente ou graduação e contagem de tempo para todos os efeitos. Para a execução da referida lei, o governo ficava autorizado a despender por meio do Ministério da Guerra pelo prazo de cinco anos a importância de \$30.500:000 conto de réis.

Na Marinha, a aviação ainda não era considerada arma como no Exército, mas a carreira dos aviadores formados pela Escola de Aviação adquiria respaldo por meio de normas como o Aviso nº3992<sup>311</sup> de 30 de outubro de 1917, do Ministro da Marinha, no qual era considerado o tempo e o serviço prestado na Aviação Naval como equivalente ao tempo de embarque, dispensando assim o embarque dos aviadores nos navios da Armada.

No ano seguinte, outro Aviso Ministerial<sup>312</sup> ampliava o tempo de embarque para o pessoal que fosse designado para dirigir e aperfeiçoar na Europa e nos Estados Unidos conhecimentos de aviação naval, bem como considerava os dias de voo como dias de mar para efeito da promoção, como se contava nos oficiais em viagem nos navios de guerra.

O ministro Alexandrino de Alencar deixou o Ministério da Marinha em 1918, sendo substituído pelo vice-almirante Antônio Coutinho Gomes Pereira, o qual acreditava que a equiparação dos serviços de aviação com o embarque eram medidas favoráveis ao desenvolvimento da aviação. Contudo, no entendimento do ministro, as medidas eram claramente contrárias à lei de promoções e assim os aviadores deveriam voltar a embarcar nos navios de guerra ao terminarem os seus respectivos cursos.

Não me sendo permitido dispensar na lei, não hesitei em repelir a solicitação dos interessados na subsistência dos referidos favores. Aliás o preceito legal tem inteira justificação. De feito não possuímos um corpo de aviadores e tão somente oficiais de Marinha que cursam transitoriamente a Escola de Aviação e praticam na flotilha de aviões,

<sup>311</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso nº3992 de 30 de outubro de 1917. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>312</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso nº 4593 de 8 de novembro de 1918. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

como se cursassem outra escola de aplicação e praticassem nos respectivos aparelhos. Dentro de certo prazo, terão de voltar para os seus navios e seria absurdo promovê-los aos postos de comando, sem que tivessem preenchido o tempo de embarque<sup>313</sup>.

Em 1922, Alexandrino Faria de Alencar reassumiu o Ministério da Marinha e, naquele mesmo ano, era criada<sup>314</sup> a Defesa Aérea do Litoral. Foi publicado ainda um Aviso Ministerial<sup>315</sup> considerando novamente como embarque em navio pronto o tempo de serviço prestado na Aviação Naval. De acordo com o Aviso, o comandante da Defesa Aérea do Litoral era equiparado ao cargo de comandante de Força Naval, já os comandantes da escola e dos Centros de Aviação Naval eram equiparados aos comandantes de navio. Por sua vez, os vice-diretores das repartições seriam equiparados aos imediatos de navio e os demais militares como embarcados em navio pronto.

Ainda com a volta de Alexandrino ao Ministério da Marinha, foi criada a Companhia de Aviadores<sup>316</sup>, para a qual seriam transferidos os praças do Corpo de Marinheiros Nacionais, possuidores do diploma da especialidade de aviação.

Quanto à Escola de Aviação Naval, Martins<sup>317</sup> observa que ela dividiu por muitos anos espaço com a Escola Naval, na Ilha das Enxadas, e ainda de acordo com o almirante em 1920, a situação da Escola de Aviação era bastante precária, por falta de espaço, até se mudar para o Galeão em 1924, onde já estava instalado o Centro de Aviação Naval. Com a mudança para a Ponta do Galeão, teve início a cessão de terrenos do Ministério da Justiça, os quais foram destinados à construção do Centro de Aviação Naval por meio do decreto de desapropriação<sup>318</sup>.

Entretanto, mesmo com a mudança para o Galeão, as turmas ainda eram formadas com poucos aviadores e, no ano de 1927, o Aviso Ministerial de nº 4.827 remetido ao Diretor-

---

<sup>313</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1920, p. 6. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>314</sup> BRASIL. Decreto nº 15.847 de 18 de novembro de 1922. Criação da Defesa Aérea do Litoral da República. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>315</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso nº 5433 de 25 de novembro de 1922. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>316</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso 6.016 de 23 de dezembro de 1922. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>317</sup> MARTINS, 2017, *op.cit.* p.199.

<sup>318</sup> BRASIL. Decreto nº 15.415, de 25 de março de 1922. Desapropria lotes de terras e prédios contíguos aos terrenos da Colônia de Mesquita, na Ponta do Galeão, na ilha do Governador. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Geral de Pessoal da Marinha fixava em dez o número de matrículas no curso de Pilotos Aviadores. Essa pouca demanda na formação de pilotos aviadores refletiu a situação precária, que a revolução de 1930 encontrou a Aviação Naval, sendo destacado pelo ministro Protógenes Guimarães, em seu relatório de 1932. De acordo com o ministro em 1930 a aviação naval estava desprovida de organização, sem pessoal, com os postos de comando entregues a oficiais leigos, reinando o desânimo como fruto da inércia administrativa.<sup>319</sup> Em 1932, de acordo com o almanaque de oficiais, o quadro de aviadores tinha apenas 34 oficiais formados<sup>320</sup> na Escola de Aviação Naval, sendo 2 capitães de corveta e 32 capitães-tenentes. Já no relatório do ministro da Marinha, o efetivo da Aviação Naval era de 43 oficiais, 49 suboficiais e 89 inferiores em 1931<sup>321</sup>.

A chegada de Protógenes Guimarães ao Ministério da Marinha, em 1932, trouxe mudanças significativas para a aviação naval de modo geral. Antes de apresentarmos os empreendimentos realizados pelo ministro, acreditamos ser necessário descrever de forma breve a trajetória dele, pois atualmente é considerado pela Marinha como o Patrono da Aviação Naval.

## 2.2 O legado “Protógenes” para a aviação naval.

Protógenes Guimarães, ainda no posto de capitão de corveta<sup>322</sup>, foi convidado para chefiar o gabinete do ministro da Marinha almirante Alexandrino em 1916, sendo lhes confiado o desenvolvimento do que seria a Aviação Naval e a Flotilha de Submersíveis. Ao deixar a função de chefe de gabinete, tornou-se o primeiro diretor da Escola de Aviação e comandante da Flotilha de Aviões de Guerra. Neste contexto, o capitão de mar e guerra (RM1) e historiador naval Francisco Carlos Pereira Cascardo<sup>323</sup> assinala o quanto Protógenes começou a se destacar, associando seu nome ao desenvolvimento da Aviação Naval, sendo nomeado diretor do Serviço de Aviação na Europa. Ao regressar do exterior e passar por

---

<sup>319</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1932, p. 20. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

<sup>320</sup> BRASIL. Decreto nº 20.479, de 3 de Outubro de 1931. Cria o Corpo de Aviação da Marinha Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Apenas poderiam fazer o curso de aviador na Escola de Aviação os primeiros-tenentes.

<sup>321</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1935, p. 51. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>322</sup> Primeiro posto da escala hierárquica de oficial superior, equiparado a Major no Exército.

<sup>323</sup> CASCARDO, Francisco Carlos Pereira. *O Tenentismo na Marinha: os primeiros anos – (1922 a 1924)*. Paz e Terra: São Paulo, 2005. p. 391.

algumas comissões, assumiu o comando do Batalhão Naval no ano de 1922.

Cascardo<sup>324</sup> destaca que Protógenes Guimarães solicitou exoneração do cargo de comandante do Batalhão Naval, ainda em 1922, logo após o presidente Artur Bernardes assumir a chefia da Nação. Em 1923, foram instituídas<sup>325</sup> as bases das alterações a serem feitas na reorganização do Ministério da Marinha, e o artigo 5º deste decreto estabelecia que o Comando de Defesa Aérea do Litoral do Brasil passava a denominar-se Diretoria de Aeronáutica. De acordo com Cascardo<sup>326</sup>, o almirante Alexandrino, então ministro da Marinha tinha laços familiares e proximidade com Protógenes e, ao criar a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, o nomeou como primeiro diretor. Segundo o autor anteriormente citado<sup>327</sup>, o primeiro-tenente Paulo Mário Rodrigues<sup>328</sup> acreditava que a medida do ministro teve o

---

<sup>324</sup> Ibid. p.392.

<sup>325</sup> BRASIL. Decreto nº 16.237 de 5 de dezembro de 1923. Estabelece as bases das alterações a serem feitas na reorganização administrativa do Ministério da Marinha e dá outras providências. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>326</sup> CASCARDO, 2005 *op.cit.* p.392.

<sup>327</sup> Ibid. p. 393.

<sup>328</sup> Como primeiro-tenente apresentou-se à Divisão Naval de Operações de Guerra, embarcando para a Europa para lutar na Primeira Grande Guerra Mundial (1914-1918), servindo na Divisão Frontin. Em fevereiro de 1922 foi transferido para o contratorpedeiro Paraná, quando estourou a Revolta de 5 de julho no Rio de Janeiro e em Mato Grosso, em protesto contra a eleição de Artur Bernardes para a presidência da República. Com o fechamento do Clube Militar e a prisão do marechal Hermes da Fonseca, o contratorpedeiro Paraná recebeu ordens de abrir fogo contra o Forte de Copacabana. Poucos dias depois ao fim do movimento revoltoso, Paulo Mário foi transferido para o encouraçado Minas Gerais e em março de 1923 foi designado ajudante de ordens do Comandante do Primeiro Distrito Naval, sediado no Rio de Janeiro, permanecendo nessa função até janeiro do ano seguinte. Foi designado para o contratorpedeiro Amazonas, o qual juntamente ao encouraçado Minas Gerais combateriam o encouraçado São Paulo, que estava revoltado em apoio aos revoltosos de 1922 e 1924. Em dezembro de 1925 Paulo Mário teve sua prisão decretada pelo ministro da Marinha, almirante Alexandrino Faria de Alencar, sendo recolhido ao Batalhão Naval. Em junho de 1925 foi lhes concedido o habeas corpus pelo Supremo Tribunal Federal e o direito de permanecer em liberdade na ilha das Flores. Em outubro de 1926 se apresentou a Diretoria de Pessoal da Marinha, sendo reintegrado a Armada. Com a Revolução de 1930 e a reestruturação dos quadros foi nomeado Secretário de Segurança do Estado do Rio Grande do Norte e em fevereiro de 1931 foi designado instrutor de artilharia especializada da Escola de Aviação Naval, sendo posteriormente nomeado oficial de gabinete do ministro da Marinha Protógenes Guimarães. Em novembro de 1944 ficou detido por 48 horas por ter dirigido ao chefe do Comando Naval do Nordeste uma carta em termos considerados desrespeitosos. Em março de 1959 foi transferido para reserva remunerada, sendo promovido a almirante de esquadra. Em março de 1964, durante as comemorações do aniversário da Associação dos Marinheiros e Fuzileiros Navais do Brasil no Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro houve uma recusa do comandante do Corpo de Fuzileiros Navais almirante Cândido Aragão em sufocar violentamente o motim. Por sua vez, o almirante Sílvio Mota, então ministro da Marinha demitiu o almirante Aragão e utilizou as forças da Polícia do Exército para prender os amotinados. No entanto, por determinação do presidente da República João Goulart em atender às reivindicações dos marinheiros deu origem a uma crise na Marinha, culminando com a exoneração do ministro Sílvio Mota, que foi substituído pelo almirante Paulo Mário. No mesmo dia foi determinada a permanência de Cândido Aragão no comando do Corpo de Fuzileiros Navais, acirrando a crise entre o governo e as Forças Armadas. Com a deposição do presidente João Goulart, Paulo Mário foi exonerado do Ministério da Marinha e demitido do Tribunal Marítimo com base no Ato Institucional nº 1, sendo desligado definitivamente da Marinha em junho de 1964.



objetivo de beneficiar Protógenes, o qual era um amante da aviação.

Protógenes Guimarães, à frente da Diretoria de Aeronáutica, sugeriu ao ministro da Marinha algumas modificações para a aviação naval. Sendo assim, foi criada a Companhia de Aviadores, a qual era destinada aos praças do Corpo de Marinheiros Nacionais, possuidores do diploma de especialidade de aviação<sup>329</sup>. Como aperfeiçoamento daquela Companhia, foi criada, em 1923, a Companhia de Artífices de Aviação, pelo Aviso Ministerial nº 921, fixando um efetivo de 15 primeiros-sargentos, 25 segundos-sargentos e 60 cabos de esquadra<sup>330</sup>.

Dando continuidade a essas mudanças, em 1925, a Administração Naval<sup>331</sup> reorganizou os quadros do pessoal subalterno da aviação dividindo-os em três categorias: suboficiais, inferiores e marinheiros; desta maneira, reestruturaram-se as bases do Serviço Geral de Aviação Naval, realizando a inserção de suboficiais, auxiliares-artífices e praticantes-artífices de aviação, na Marinha.

Como primeiro Diretor de Aeronáutica da Marinha, Protógenes Guimarães se aproximou mais ainda dos aviadores navais, motivo pelo qual, de acordo com Cascardo<sup>332</sup> lhes rendeu o título de rei dos príncipes de saias<sup>333</sup>, pois ao voar pessoalmente com eles levou para si um intenso reconhecimento por parte dos pilotos da Marinha. Neste contexto, em 1923, Protógenes participou do raide<sup>334</sup> aéreo Rio-Aracaju-Bahia, composto de quatro aviões *Naval Air Factory*, que tinha como objetivos: julgar as possibilidades e resistência do pessoal e do equipamento; e representar a Marinha nos festejos comemorativos do centenário da Independência da Bahia. Assim os aviadores navais ao regressarem para o Rio de Janeiro foram elogiados pelo ministro Alexandrino<sup>335</sup>.

A atuação de Protógenes na aviação naval buscava cada vez mais dar autonomia aos

---

<sup>329</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso 6.016 de 23 de dezembro de 1922 e Ordem do Dia nº 106 de 28 de dezembro de 1922. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>330</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Ordem do Dia nº 18 de 21 de fevereiro de 1923. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>331</sup> BRASIL. Decreto no 16.998, de 12 de Agosto de 1925. Regulamento para o pessoal subalterno do serviço geral de Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>332</sup> CASCARDO, 2005 *op.cit.* p.395.

<sup>333</sup> Os pilotos tinham este nome por causa do uso de compridos capotes de couro preto como proteção contra o vento, a chuva e o frio, pois naquela época os aviões não tinham cabine fechada.

<sup>334</sup> Incursão rápida em território desconhecido ou inimigo, por tropas, blindados, aviões ou navios, para recolher informações, capturar prisioneiros ou material, etc. (in Dicionário Priberam da Língua Portuguesa). <https://www.priberam.pt/dlpo/raide> [consultado em 15-10-2017].

<sup>335</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Ordem do Dia nº 73 de 23 de agosto de 1923. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha..

aviadores navais, motivo pelo qual acabou se desentendendo com o ministro Alexandrino, por ter requerido a mesma retribuição financeira dada aos pilotos do Exército para os da Marinha. De acordo com Cascardo<sup>336</sup>, a solicitação foi negada por Alexandrino com a seguinte afirmação; “nada daria aos príncipes de saias”. A recusa do ministro rendeu o pedido de licença da Marinha a Protógenes, o qual passou a se dedicar integralmente à causa revolucionária de 1924<sup>337</sup>.

O movimento revolucionário ao qual Protógenes passou a se dedicar, teve início na madrugada de 5 de julho de 1924. Oficiais intermediários e subalternos insatisfeitos do Exército, a exemplo dos capitães Joaquim Távora e Newton Estilac Leal e do tenente Eduardo Gomes, tomaram o Quarto Batalhão de Caçadores com o apoio de vários quartéis do Exército e de algumas tropas da Força Pública de São Paulo que tinham à frente o major Miguel Costa, membro daquela força federalista.

Para combater o movimento, o ministro da Guerra Setembrino de Carvalho decidiu bombardear intensivamente a cidade de São Paulo com o emprego da aviação, para aniquilamento total dos rebeldes<sup>338</sup>. Nove dias depois do curso do movimento foram deslocadas para São Paulo uma Esquadrilha de Aperfeiçoamento e a Primeira Companhia de Parque de Aviação da Escola dos Afonsos. Foi designado como Diretor de Aeronáutica do Exército para coordenar as operações aéreas contra os rebeldes o tenente-coronel Álvaro Octávio de Alencastre, comandante daquela escola.

Nas operações contra os rebeldes, seriam utilizados seis aviões Breguets-14, dois Nieuports e dois Spads, os quais vieram a realizar um total de vinte e umas missões, incluindo observação, ligação e bombardeio, entre os dias 19 e 28 de julho<sup>339</sup>. Além da Aviação Militar, a Aviação Naval também participou com missões de reconhecimento, sendo enviadas a Primeira e a Segunda Esquadrilha dos aviões F-5 L, os quais foram adquiridos para o Comando da Defesa Aérea do Litoral, além de dois aviões HS-2L e dois aviões MF.

---

<sup>336</sup> CASCARDO, 2005 *op.cit.* p.395.

<sup>337</sup> Em 1924, estourou em São Paulo, Sergipe e Amazonas a segunda revolta do ciclo tenentista da década de 1920. Paralelamente, organizou-se no Rio de Janeiro um esquema de sublevação destinado a apoiar os revoltosos paulistas. Protógenes, que tinha o posto de capitão de mar e guerra, ficou encarregado da chefia do movimento na Esquadra, e a sua atuação ficou conhecida como Conspiração Protógenes.

<sup>338</sup> História geral da aeronáutica brasileira/ Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER 1990. p. 117.

<sup>339</sup> *Idem*, p. 117.

O ministro da Marinha Alexandrino de Alencar relatava<sup>340</sup> que a Marinha além de enviar aqueles meios da Aviação Naval, enviou também no dia 6 de julho para o estado de São Paulo um destacamento de desembarque, composto de marinheiros do encouraçado Minas Gerais e de soldados navais, formando assim um contingente de 470 homens, com dois canhões de 75 mm. De acordo com o ministro o contingente teve de recuar devido ao número superior de rebeldes, cabendo a Marinha o bloqueio ao porto de Santos. Assim foi determinado o regresso do cruzador Barroso, que estava em missão de representação na Argentina, sendo enviado imediatamente para Santos. Foram mandados também o encouraçado Minas Gerais, o navio-escola Benjamin Constant, os contratorpedeiros Amazonas, Mato Grosso, Rio Grande do Norte, Alagoas, Maranhão e os avisos Maria do Couto, Heitor Perdigão e Tenente Lahmeyer, ficando ainda a disposição uma esquadrilha de hidroaeroplanos.

Por outro lado, os rebeldes se organizavam e dividiam as atribuições de cada setor envolvido no movimento. Cascardo destaca a ação do Centro de Aviação Naval do Rio de Janeiro, ao qual cabia providenciar a condução para receber Protógenes Guimarães na Ponta do Caju e levaria para o Encouraçado São Paulo<sup>341</sup>. Segundo Cascardo, toda a oficialidade do Centro aderiu a Protógenes, exceto o Comandante Graça Aranha. Assim, o capitão-tenente Esculápio de Paiva declarou aos subalternos do centro que tinha assumido o comando, contribuindo com o movimento na dominação da Escola de Aviação Naval, a qual poderia oferecer alguma resistência<sup>342</sup>.

Entretanto, a ideia de tomar de assalto, os encouraçados São Paulo ou o Minas Gerais<sup>343</sup> não foi bem-sucedida por Protógenes. O almirante Hélio Leôncio Martins<sup>344</sup> nos relata que o segredo da *Conspiração Protógenes* não foi bem guardado, e a polícia acabou surpreendendo a cúpula revolucionária da Marinha. Os meios da Flotilha de Submersíveis e o contratorpedeiro aguardaram um sinal para agir em vão, pois com o levante contido acabou não sendo dado.

---

<sup>340</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1925, p. 16. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>341</sup> CASCARDO, 2005 *op.cit.* p. 410.

<sup>342</sup> *Ibid.* p.412.

<sup>343</sup> *Ibid.* p. 409. Cascardo observa que de acordo com os depoimentos dos revolucionários e adeptos da Revolução não se tem a precisão concreta de qual encouraçado Protógenes iria de fato tomar de assalto.

<sup>344</sup> MARTINS, Helio Leôncio. *História Marítima Brasileira*, Serviço de Documentação Geral da Marinha. 1989, p.126.

Preso na rua Acre, 80, Protógenes não tomou o carro que o esperava, não embarcou na lancha que estava à sua disposição na ponta do Caju, não assumiu o comando do encouraçado São Paulo, e não queimou a salva de 21 tiros às 2 horas da madrugada de 21 de outubro de 1924(..) em todos os navios onde contava com simpatizantes, os oficiais e praças aguardavam ansiosamente o sinal que não veio. Após frustrante espera, restou-lhe ordenar o toque de *volta aos postos*<sup>345</sup>.

O Movimento Revolucionário de 1924 foi relatado pelo ministro da Marinha Alexandrino de Alencar em seu relatório de 1925. De acordo com o ministro o movimento teve início na capital de São Paulo por frações mínimas do Exército e da Polícia Militar do Estado. Ao analisarmos o seu o discurso com base na metodologia sugerida por Bakhtin podemos notar que ele deliberadamente “apaga as fronteiras” do seu discurso com as suas entoações, sua ironia e seu ódio<sup>346</sup>:

Foi desferido traiçoeiro golpe contra os nossos foros de civilização, e perturbado o sossego e o progresso de grande trecho do território do Estado, senão aspirou em qualquer época ao absurdo de uma vitória, pela decidida e honrosa oposição logo manifestada em todos os recantos do país, e pelo apoio enérgico e abnegado da imensa maioria das Forças Armadas à autoridade constituída, teve poder, entretanto, de retardar a obra administrativa em andamento, desviando uma sensível parte da atenção para a repressão deste ato de pura e simples indisciplina<sup>347</sup>.

Por fim, o ministro citava que os organizadores, chefes e os propagandistas do movimento revolucionário eram oficiais dirigidos pelo capitão de mar e guerra que acabava de deixar o cargo de diretor da Aviação Naval, se referindo assim a Protógenes Guimarães. Aquele movimento para o ministro era “fruto de um evidente interesse individual de galgar posição pelos golpes de audácia, sem consulta a vontade soberana do povo”<sup>348</sup>.

Com o afastamento de Protógenes da Marinha, por conta da punição pelo envolvimento na causa revolucionária, a Diretoria de Aeronáutica teve suas atividades suspensas provisoriamente<sup>349</sup>, e apenas foi reativada no final de 1925<sup>350</sup>. Neste sentido, o

<sup>345</sup> CASCARDO, 2005. *op.cit.* p. 410.

<sup>346</sup> BAKHTIN, 1997 *op.cit.* p.150.

<sup>347</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1925, p. 6. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>348</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1925, p. 9. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>349</sup> BRASIL. Decreto nº 16.683 de 26 de novembro de 1924. Suspende a execução do decreto n. 16.237, de 5 de novembro de 1923, na parte a que se refere o regulamento aprovado pelo decreto n. 16.600, de 17 de setembro de 1924, provisoriamente. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>350</sup> BRASIL. Decreto nº 17.153 de 23 de dezembro de 1925. Revoga o decreto nº 16.683, de 26 de novembro de

historiador Carlos Daroz destaca que, por conta do envolvimento dos aviadores navais na revolução, o governo de Artur Bernardes puniu a aviação naval, e no ano de 1925 não houve matrículas na Escola de Aviação Naval, funcionando apenas a parte prática do curso iniciada no ano anterior<sup>351</sup>.

O almirante Herick Marques Caminha<sup>352</sup> cita que Protógenes Guimarães foi preso pela polícia civil no dia 20 de outubro de 1924, como suspeito de conspirar contra o governo, sendo assim recolhido na Fortaleza de Santa Cruz, onde permaneceu preso até janeiro de 1927. Ao obter liberdade, em menos de uma semana foi citado pelo Supremo Tribunal Federal e novamente recolhido ao Depósito de Convalescentes do Exército em Campo Belo, sendo libertado em 21 de maio de 1927. Em junho de 1928, Protógenes Guimarães foi reformado a pedido, com os vencimentos de contra-almirante<sup>353</sup>.

Mesmo com Protógenes sendo preso, o movimento revolucionário na Marinha deu prosseguimento e, sob o domínio dos revoltosos, o encouraçado São Paulo partiu no dia 4 de novembro de 1924 do Rio de Janeiro rebocando um hidroavião que foi retirado do Centro de Aviação no Rio de Janeiro para se juntar aos revoltosos no porto do Rio Grande. Segundo Cascardo, naquele dia tanto as forças legalistas quanto as revolucionárias se voltaram para a Escola de Aviação Naval, onde se encontravam os hidroaviões de bombardeio. Assim, logo ao saber do movimento revolucionário coube ao comandante da escola, o capitão de fragata Carlos Alves de Souza, se dirigir ao Ministério da Marinha para receber as ordens e as bombas para os hidroaviões<sup>354</sup>.

Cascardo<sup>355</sup> destaca que o comandante da escola, ao chegar na sede do Ministério da Marinha, encontrou o chefe de Gabinete Arnaldo Pinto da Luz, o qual por iniciativa própria ordenou o ataque ao encouraçado São Paulo em nome do ministro. Segundo Cascardo, o ministro Alexandrino estava ausente, pois havia se encaminhado para o encouraçado Minas Gerais. Assim, enquanto o comandante Carlos Alves de Souza aguardava a entrega das

---

1924, restabelecendo a Diretoria de Aeronáutica. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>351</sup> DAROZ, Carlos Roberto Carvalho. *Um céu cinzento: a história da aviação na Revolução de 1932*. 2º ed.rev. – Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 2017. p.63.

<sup>352</sup> CAMINHA, 1989, *op.cit.* p. 226.

<sup>353</sup> BRASIL. Decreto nº 2533 de 7 de julho de 1928. Reforma de oficial. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>354</sup> CASCARDO, 2005 *op.cit.* p.646.

<sup>355</sup> *Ibid.* p.647.

bombas para equipar a aviação naval, o chefe da Casa Militar da presidência da República general Santa Cruz transmitia por meio de um telefonema a ordem do presidente Artur Bernardes para que fosse efetuado um ataque ao encouraçado revoltado por meio da Aviação Naval<sup>356</sup>.

Assim, de posse das bombas, o comandante Carlos Alves de Souza retornou para a Escola de Aviação, onde se encontrou com o diretor do Centro de Aviação Naval, Graça Aranha, o qual acumulava também o cargo de diretor de Aeronáutica. “O relacionamento entre Graça Aranha e Alves de Souza, nessa manhã de 4 de novembro, vai se desenvolver com intenso atrito entre os dois, principalmente quanto à execução do bombardeio do São Paulo, com os diretores de Aeronáutica e o da Escola de Aviação divergindo quanto ao proceder”<sup>357</sup>.

Por fim, foram enviadas três incursões aéreas contra o encouraçado São Paulo, mas que não obtiveram sucesso, pois as bombas lançadas pelos aviões F-5-L não atingiram o navio, como também os esclarecimentos não conseguiram localizá-lo<sup>358</sup>. Os ataques ao encouraçado revoltado partiram das fortalezas da Baía de Guanabara. Cascardo<sup>359</sup> nos relata que quando os fortes abriram fogo contra o encouraçado não foi possível revidar aos ataques, pois ainda não tinha pressão suficiente nas caldeiras daquele navio. De acordo com o autor anteriormente citado, a fortaleza de Santa Cruz era a que mais hostilizava o navio, devido a aproximação que este passava no canal.

O almirante Alexandrino, em seu relatório, citava que embarcou no encouraçado Minas Gerais a fim de conduzir pessoalmente a perseguição ao encouraçado São Paulo revoltado. Neste sentido, Cascardo assinala que o ministro manteve o encouraçado Minas Geras, imobilizado na boia e não quis aproximar os encouraçados por duvidar da lealdade da oficialidade do Minas Gerais<sup>360</sup>. Entretanto, de acordo com o ministro em seu relatório, a guarnição do Minas Gerais “tendo à frente o digno comandante, capitão de mar e guerra Carlos Frederico de Noronha, seguido da luzida oficialidade, recebeu sob entusiasmo indescritível, em aplausos e vivas o velho ministro, que ia cumprir o seu dever”<sup>361</sup>.

De acordo com o ministro, os jovens tenentes do encouraçado *São Paulo* eram os

---

<sup>356</sup> Idem, p.647.

<sup>357</sup> CASCARDO, 2005. *op. cit.* p. 648.

<sup>358</sup> Ibidem, p.654.

<sup>359</sup> CASCARDO, 2005. *op.cit.* p.620.

<sup>360</sup> Ibid. p.675.

<sup>361</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1925, p. 12. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

responsáveis diretos pelos acontecimentos a bordo daquele navio e foram dirigidos pelo ex-diretor de Aviação Naval, que com os tenentes da Flotilha do Amazonas arrastaram os subordinados à desordem. O ministro Alexandrino citava ainda em seu relatório que ao tomar conhecimento do levante do encouraçado São Paulo ordenou a prontidão da esquadra e determinou o torpedeamento do navio rebelde pela flotilha de submersíveis, bem como a prontidão dos aviões para o ataque<sup>362</sup>.

Assim, no dia 4 de novembro o encouraçado São Paulo saiu barra afora tomando rumo ignorado, e os aviões sob as ordens do ministro fizeram as necessárias explorações da costa na busca daquele navio; sem sucesso<sup>363</sup>. Segundo o ministro Alexandrino, o encouraçado Minas Gerais explorou ainda naquele mesmo dia as vizinhanças da baía do Rio de Janeiro na busca do encouraçado rebelado, mas sem sucesso regressou ao porto de origem.

Cascardo<sup>364</sup> destaca que a busca ao encouraçado São Paulo tomou grandes proporções, envolvendo também o Ministério das Relações Exteriores por meio do Itamaraty. Assim, as embaixadas brasileiras em Buenos Aires e Montevideú entraram em contato com as autoridades daquelas cidades solicitando informações, caso fosse avistado o encouraçado. Por fim, o ministro relatou que, no dia 9 de novembro chegou a comunicação para o Ministério da Marinha que o navio já se encontrava em águas uruguaias, solicitando um práctico para Maldonado. O ministro destacou em seu relatório que logo de posse do paradeiro do navio rebelado pediu permissão ao presidente da República para se dirigir com o encouraçado Minas Gerais no objetivo de forçar a rendição dos revoltosos e suprir aquele navio rebelde do necessário.

De acordo com Cascardo<sup>365</sup>, o ministro embarcou no encouraçado Minas Gerais e navegou até o fundeadouro de Anhatomirim, onde transferiu o seu pavilhão<sup>366</sup> para o cruzador Barroso, que também acompanhava aquela missão. Assim o ministro deu “por encerrada a sua vigília”<sup>367</sup> e regressou para o Rio de Janeiro a bordo do cruzador Barroso, mas determinou ao comandante do encouraçado Minas Gerais que fosse ao encontro do encouraçado São Paulo

---

<sup>362</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1925, p. 24. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>363</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1925, p. 24. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>364</sup> CASCARDO. 2005. *op. cit.* p. 680.

<sup>365</sup> CASCARDO, 2005. *op.cit.* p. 685.

<sup>366</sup> Bandeira hasteada nas embarcações armadas da Marinha de Guerra.

<sup>367</sup> CASCARDO 2005. *op.cit.* p. 685.

em Montevideu. Segundo Cascardo, a ida do Minas Gerais para o Uruguai foi cercada de rígida recomendação do ministro Alexandrino, o qual ordenou ao comandante da Esquadra almirante Penido que fundeasse o encouraçado legalista em Maldonado, onde receberia o navio revoltado<sup>368</sup>. Em seu relatório, o ministro relatou que os dois encouraçados voltaram abastecidos para suas bases no dia 20 de novembro, tendo fim, assim, o movimento sedicioso na Marinha<sup>369</sup>.

A repercussão da revolta do encouraçado São Paulo dentro da Marinha era minimizada pelo ministro em seu relatório da seguinte maneira:

A revolta do encouraçado São Paulo não teve outra repercussão na Marinha, senão a da torpedeira “Goyaz”, cuja guarnição auxiliada, por elementos da Escola de Aviação Naval, suspendeu com o navio para logo se dirigir ao litoral fronteiro de Niterói, onde abandonou, fugindo a ação da justiça<sup>370</sup>.

O ministro Alexandrino relatava ainda ao presidente da República que os oficiais e subalternos graduados da Marinha, comprometidos com as tentativas de rebelião e a revolta do encouraçado São Paulo aguardavam o pronunciamento da justiça. De acordo com o ministro, muitos suboficiais após os resultados dos inquéritos foram demitidos a bem do serviço público, e os demais praças também foram excluídos a bem da disciplina<sup>371</sup>.

Sufocado o movimento na Marinha, a Diretoria de Aeronáutica, que havia tido suas atividades suspensas, voltou a funcionar sob a jurisdição do Estado-Maior da Armada em 23 de dezembro de 1925<sup>372</sup>.

### **2.3 A Aviação Naval pós-revolução de 1930.**

A junta governativa,<sup>373</sup> que assumiu o governo brasileiro em 1930 após a revolução exonerou o ministro da Marinha, do governo de Washington Luiz, o então contra-almirante Arnaldo Siqueira Pinto da Luz. O contra-almirante Isaías de Noronha, que integrou aquela junta assumiu o ministério de negócios da Marinha, permanecendo no cargo até a assunção de

<sup>368</sup> Ibid. p. 732.

<sup>369</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1925, p. 25. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>370</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1925, p. 25. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>371</sup> Ibid. p. 26.

<sup>372</sup> BRASIL. Decreto nº 17.153, de 23 de Dezembro de 1925. Revoga o decreto nº 16.683, de 26 de novembro de 1924, restabelecendo a Diretoria de Aeronáutica. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>373</sup> Contra-almirante Isaías Noronha, generais Mena Barreto e Tasso Fragoso.



Getúlio Vargas, na chefia da Nação, pedindo exoneração e dando lugar à posse do então contra-almirante Conrado Heck.

O ministro Conrado Heck (1930 – 1931) foi promovido a vice-almirante, ficando à frente do Ministério da Marinha apenas por seis meses e se licenciou do cargo por estar acometido de uma grave doença. Getúlio Vargas destacava em seu diário que houve uma crise no Ministério da Marinha, ocasionada por uma desavença entre o comandante da Esquadra contra-almirante Burlamaqui e o ministro da Marinha vice-almirante Heck. De acordo com Vargas, depois de ter aceitado a exoneração de Burlamaqui, agravou-se o estado de saúde de Conrado Heck, o qual teve de ser substituído<sup>374</sup>.

Sendo assim, Protógenes Guimarães, anistiado em 8 de novembro de 1930 através do decreto 19.395<sup>375</sup>, teve sua reforma anulada e sua reversão ao serviço ativo no posto de Contra-Almirante, assumindo o Ministério da Marinha. Ao tomar posse no Ministério, Protógenes empreendeu diversas medidas para reforma da aviação, chegando a afirmar em seu relatório de 1933 “que nenhum ramo da Marinha assinala progresso material equivalente ao que fez a Aviação Naval no período anual de 1932 – 1933”<sup>376</sup>.

Dentre as medidas relativas à Aviação Naval, iniciadas na gestão de Protógenes cabe destacar a dissolução da Flotilha Mista independente de aviões de patrulha, criada na gestão anterior. Tal medida foi referendada pelo decreto 21.542 de 16 de junho de 1932. Naquele mesmo dia, era publicado o decreto 21.543, criando a Força Aérea de Defesa do Litoral, a qual era composta das unidades aéreas pertencentes aos Centros de Aviação Naval do Rio de Janeiro, Santa Catarina e Santos, Estado de São Paulo.

A Força Aérea de Defesa do Litoral seria composta pelos hidroaviões Savóia-Marchetti, adquiridos no ano de 1931 através de acordo celebrado entre a Itália e o Brasil, onde o pagamento foi realizado com toneladas de grãos de café.<sup>377</sup> Os hidroaviões foram trazidos ao Brasil na esquadrilha do ministro da Aeronáutica Italiana em um voo que os jornais da época diziam não terem precedentes na história da Aviação<sup>378</sup>. Uma esquadrilha de onze hidroaviões da Missão Italo Balbo realizou o raid Roma – Rio de Janeiro, atravessando o

<sup>374</sup> VARGAS Getúlio, *Diário Vol 1 1930-1936*. Ed. Siciliano FGV, Rio de Janeiro, 1995 p.64.

<sup>375</sup> BRASIL. Decreto nº 19.395, de 8 de novembro de 1930. Concede anistia a todos os civis e militares envolvidos nos movimentos revolucionários ocorridos no país. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>376</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1933, p. 18. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>377</sup> VARGAS, 1995. Vol. I, *op.cit.* p.45.

Atlântico em grande parte sem quebrar a formação.

As festas de recepção da esquadilha italiana ao Brasil foram noticiadas incessantemente pelos jornais. Getúlio Vargas escrevia em seu diário que o dia 16 de janeiro de 1931 foi quase todo dedicado às festas de acolhimento para a frota italiana. Assim, o presidente recebeu solenemente no Palácio do Catete, cercado de seu Ministério, todos os comandantes dos hidroaviões e dos navios da esquadra, sendo apresentado pelo embaixador italiano o ministro da Aeronáutica italiana Italo Balbo.<sup>379</sup>

O jornal *O Commercio* de 16 de janeiro de 1931 noticiava a recepção solene dos aviadores da seguinte maneira:

O ministro da Aeronáutica da Itália será recepcionado em caráter de embaixador especial; por isso, à sua chegada será executado o Hino Nacional italiano por uma banda militar que estacionará um conjunto com uma companhia de guerra, em uniforme de parada, em frente ao palácio, prestando ao ministro-embaixador as honras devidas. Nessa recepção, o Sr. Getúlio Vargas terá a companhia de todos os ministros de Estado<sup>380</sup>.

Por sua vez, Benito Mussolini expedia na Itália uma ordem do dia congratulando a chegada de Italo Balbo ao Brasil e afirmava para a nação brasileira os votos de amizade:

“O voo Itália-Brasil não tem precedentes na história da aviação (...) A grandeza sem par deste voo foi reconhecida universalmente por soberanos, príncipes, chefes de governo e pelas multidões. A vibração de entusiasmo pela vossa prova repercutiu de um a outro horizonte. Pela primeira vez, uma imensa extensão o oceano foi percorrida por uma esquadilha aérea. O Brasil grande e hospitaleiro recebeu as asas tricolores manifestações que a Itália nunca mais esquecerá. Os corações dos dois povos bateram juntos mais uma vez, que certamente não será a última.(...) Viva o Rei – (ass.) Mussolini”<sup>381</sup>.

De acordo com Lavenère Wanderley, em janeiro de 1931, chegaram ao Brasil onze Savóia Marchetti S.55, depois de realizarem um raid Roma – Rio de Janeiro e foram negociados por café, assim permanecendo no Brasil e entregues à Aviação Naval<sup>382</sup>.

O ministro da Marinha Protógenes Guimarães, em seu relatório de 1935, apresentava

<sup>378</sup> *O Commercio* 15 de janeiro de 1931. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de agosto de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>379</sup> VARGAS, 1995 Vol. I, *op.cit.* p.43.

<sup>380</sup> *O Commercio* 16 de janeiro de 1931. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de agosto de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>381</sup> *O Commercio* 16 de janeiro de 1931. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de agosto de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>382</sup> LAVENÈRE WANDERLEY, 1975 *op.cit.* p.130

um panorama da sua gestão ao deixar a pasta. Ele destacava que, no ano de 1931, a Aviação Naval dispunha apenas de aviões tipo escola, de patrulha e observação, faltando assim os de caça e os torpedeiros, os quais constituíam cerca de 75% dos aparelhos propostos pela Missão Naval Americana<sup>383</sup>. Assim, o ministro destacava que sustentou como imprescindível a aquisição de mais duas divisões – uma de aviões de caça e outra de torpedeiros – além de mais aeronaves para a instrução de futuras turmas de pilotos.

Ainda no ano de 1931, foi criado o Corpo de Aviação Naval através do decreto presidencial número 20.479<sup>384</sup>, comportando naquele novo corpo: oficiais e pessoal subalterno, entretanto em funções distintas daquelas desempenhadas na Aviação do Exército. O decreto afetou o quantitativo dos oficiais do Corpo da Armada, de modo que no art. 9º era determinado o não preenchimento nos quadros de origem das vagas abertas pelos aviadores transferidos para o Corpo de Aviação da Marinha.

O diretor de Aeronáutica da Marinha, capitão de mar e guerra Oscar Gitahy de Alencastro em seu relatório encaminhado ao ministro da Marinha, fazia alusão à criação do Corpo de Aviação da Marinha. Embora o diretor reconhecesse o problema da falta de pessoal, ele via a criação de mais um corpo de oficiais como incabível, por poder aumentar a despesa orçamentária. Oscar Gitahy destacava ainda que o regulamento foi feito pelo ministro da Marinha, quando este ocupava o cargo de diretor de Aeronáutica:

Encaminhou V. Exa., titular d'esta Diretoria, um regulamento para o Corpo de Aviação da Marinha, cuja criação foi encarada, no momento, como inoportuna. Justificados cabalmente os motivos que autorizavam a realização do quadro da Aviação, informava-se ao então Sr. Ministro que a simples inclusão de uma disposição na proposta apresentada ante a criação do Corpo não abriria vagas nos quadros de origem, não aumentaria despesa orçamentária<sup>385</sup>.

Ainda, depois de criado o Corpo de Aviação, se apresentava nos discursos das autoridades da Marinha, a deficiência de pessoal da aviação naval. Tal fato pode ser constatado ao analisar os relatórios do diretor de Aeronáutica e do diretor de Centro de Aviação Naval do Rio de Janeiro. Importante destacar que o relatório do diretor do Centro de

<sup>383</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1935, p. 52. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>384</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Decreto nº 20.479, de 3 de Outubro de 1931. Cria o Corpo de Aviação da Marinha Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>385</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Aeronáutica. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1931. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Aviação Naval era encaminhado ao diretor de Aeronáutica que, por sua vez, encaminhava o seu relatório ao Ministro da Marinha.

Por sua vez, o ministro Protógenes Guimarães informava ao Presidente da República, em 1935, que no ano de 1931 havia sido diplomada a maior turma de pilotos até então apresentada: 10 oficiais, 1 suboficial, 1 sargento e 2 civis<sup>386</sup>.

Quanto ao problema de pessoal para a aviação, o Exército buscava soluções desde 1927, quando foi aprovado, através do decreto 17.818 o estatuto da aviação militar<sup>387</sup>. Assim, aquela arma passou a ser formada pelo pessoal diplomado, constituído de oficiais e praças, sendo divididos entre navegantes aviadores, técnicos de aviação e pelo pessoal não diplomado, sendo este último composto de especialistas de aviação, auxiliares, serventes e praças que desempenhavam serviços comuns a todas as armas. Diferentemente da Marinha, que ao aprovar o seu estatuto restringiu e segmentou os suboficiais e inferiores em funções específicas e diferentes dos oficiais, o Exército equiparou algumas funções a sargentos e oficiais. Dentro dos navegantes aviadores, por exemplo, a função de piloto-aviador e metralhador-aviador podiam ser desempenhadas por ambas as categorias<sup>388</sup>. Já as funções de navegador-aviador, observador-aviador eram privativas dos oficiais; e fotógrafo-aviador, dos sargentos. Dentro do pessoal técnico, apenas a função de mecânico de aviação seria desempenhada por sargentos e oficiais e as funções de engenheiro e radiotelegrafista de aviação seriam para os oficiais; e, por fim, as de mecânico de armamento e eletricista de aviação seriam para os sargentos<sup>389</sup>.

Em seu relatório<sup>390</sup> encaminhado ao ministro Protógenes Guimarães em 1931, o diretor de Aeronáutica da Marinha informava que, apesar de algumas modificações nos trabalhos daquela diretoria, procurou manter as orientações deixadas pelo ministro de quando ele ocupou o cargo de diretor. Entretanto, o diretor da Aeronáutica questionava a falta de pessoal para o desenvolvimento das atividades, bem como de material para as atividades da diretoria.

---

<sup>386</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1935, p. 52. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>387</sup> BRASIL. Decreto nº 17.818 de 2 de junho de 1927. Estatuto da Aviação Militar. Coleção das Leis do Brasil. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>388</sup> BRASIL. Decreto nº 17.818 de 2 de junho de 1927. Estatuto da Aviação Militar Art. 3º. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>389</sup> BRASIL. Decreto nº 17.818 de 2 de junho de 1927. Estatuto da Aviação Militar Art. 3º. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>390</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Centro de Aviação Naval. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1931. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Já o diretor do Centro de Aviação Naval do Rio de Janeiro chamava a atenção dos problemas enfrentados por aquela repartição e justificava a falta de pessoal como decorrência dos efeitos da Revolução Constitucionalista de 1932. Ele destacava que os serviços de Fazenda, Escrita e Saúde não dispunham de pessoal suficiente para atender às necessidades atuais e destacava que a Revolução Paulista abateu fortemente a diretoria de Aeronáutica “trazendo sérias perturbações à máquina administrativa e, conseqüentemente, a desorganização dos serviços pelo deslocamento e afastamento do pessoal”<sup>391</sup>.

O diretor de Aeronáutica assessorava o ministro no ano de 1931 em seu relatório e apontava os problemas referentes ao pessoal na aviação que desempenhava tarefas no Centro de Aviação, contudo era mais otimista e observava que:

Pouco a pouco, vão sendo melhorados os serviços com o aperfeiçoamento material que é introduzido. A circunstância, porém, de pessoal privativo para seu serviço reduz-lhe as possibilidades, visto como sendo a grande maioria composta de alunos da Escola de Aviação Naval, obrigado à frequência das aulas teóricas e práticas, é escasso o pessoal indispensável aos serviços gerais e da rotina<sup>392</sup>.

Por fim, o diretor de Aeronáutica, quando se referiu ao ministro Protógenes, destacou que ele foi por vezes o responsável pelos destinos da Aviação Naval, acompanhando desde a origem daquela arma. E, por esse contato próximo com a aviação poderia melhor que ele interpretar a sua impressão administrativa<sup>393</sup>.

A falta de pessoal na Aviação Naval era algo questionado em relatórios distintos, desde o escrito pelo diretor de Aeródromo Militar ao diretor do Centro de Aviação Naval do Rio de Janeiro. Frente a essas variadas queixas, o ano de 1932 assistiu à reorganização do Corpo de oficiais da Marinha<sup>394</sup>, que se manteve em um corpo único os oficiais da Armada e os Engenheiros Maquinistas Navais, referendando o que havia sido instituído pelo decreto nº 13.287 de 1918, o qual unificou em um único corpo essas duas categorias de oficiais.

---

<sup>391</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Centro de Aviação Naval. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1931. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. p.4.

<sup>392</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Aeronáutica. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1931. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. p.10.

<sup>393</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Aeronáutica. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1931. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. p.11.

<sup>394</sup> BRASIL. Decreto nº 21.099 de 25 de fevereiro de 1932. Reorganização dos quadros de oficiais da Armada. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Foram ainda estabelecidas as classes anexas da Armada, as quais se dividiam em Corpo de Aviação Naval, Corpo de Engenheiros Navais, Corpo de Saúde Naval, Corpo de Comissários da Armada<sup>395</sup> e Corpo de patrões-mores<sup>396</sup> da Armada. Nesse momento, ainda foram criados o Corpo de Contadores Navais<sup>397</sup> e Corpo de Fuzileiros Navais<sup>398</sup> respectivamente, sendo o primeiro constituído dos militares honorários<sup>399</sup>, da Diretoria de Fazenda, e o segundo, formado pelos militares oriundos do antigo Regimento Naval. Inicialmente na Marinha, a Aviação Naval foi constituída como especialidade, a qual podia ser adotada tanto pelos oficiais do Corpo da Armada quanto por maquinistas.

Como parte, aos efeitos dos desdobramentos, das mudanças atinentes a Aviação Naval, foram publicados vários decretos presidenciais referentes ao pessoal da aviação. Por exemplo, o decreto n° 21.881, de 1932, que regulamentou a Reserva Naval Aérea e destacava que tinha como finalidade guarnecer o material da Aviação Naval e prestar os serviços auxiliares da mesma, com a incorporação imediata ou remota do respectivo pessoal.

A Reserva Naval Aérea ficava então constituída por pessoal navegante, e pessoal

---

<sup>395</sup> Corpo de oficiais de Fazenda da Armada. O Decreto n° 703 dava um novo regulamento ao Corpo de Fazenda da Armada. As funções deste oficial eram designadas no artigo 19° deste decreto e no inciso 1° determinava que o comissário geral da Armada inspecionasse a escrituração dos navios da Armada, dos corpos de oficiais e praças da Marinha, Escolas de Aprendizes Marinheiros, Hospital de Marinha, Socorro Naval, cábreas e depósitos do Arsenal da Capital Federal, mensalmente e nos Estados federados, quando o governo assim o determinar, comunicando ao chefe do Estado-Maior General o resultado do exame que fizer e pedindo as providências que julgar necessárias e convenientes. BRASIL. Decreto n° 703 de 30 de agosto de 1890. Dá um novo regulamento ao Corpo de Fazenda da Armada. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>396</sup> Corporação militar criada pelo Decreto n° 3.843. De acordo com o art. 7° do decreto apenas podiam ser nomeados como patrões-mores os mestres efetivos do Corpo de Oficiais Marinheiros. No inciso 1° do artigo 8° eram determinados os requisitos para nomeação de patrão-mor: ter perfeito conhecimento da arte de marinheiro, provando a bordo de um navio aparelhado que possui as habilitações necessárias para manejar o leme, quer seja a vapor, de roda ou simplesmente de cana; conhecer os rumos da agulha de marear, aparelhar e desaparelhar qualquer navio, dar os sinais de apito usados a bordo, não apenas para manobras, como para outros serviços, armar a bordo uma cábreas para tirar os mastros, em caso de necessidade, cortar, envergar, ferrar e frisar o pano de qualquer embarcação, segurar o gurupez, quando faltem os cabrestos ou a trinca, alastrar e amarrar convenientemente o porão de um navio, fazer arreataduras e quaisquer obras necessárias para aumentar os mastros e vergas. Decreto n° 3.843 de 5 de dezembro de 1900. Cria o Patrão-Mor. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>397</sup> De acordo com o artigo 1° do Capítulo I do decreto 21.070 de 22 de fevereiro de 1932 o quadro de contadores navais teria ao seu cargo os serviços de contabilidade, em geral, de toda a receita e despesa da Marinha de Guerra, bem assim as atribuições sobre todos os funcionários diretamente responsáveis pelos interesses da Fazenda Nacional, no Ministério da Marinha. BRASIL. Decreto n° 21.070 de 22 de fevereiro de 1932. Aprova o regulamento para o quadro de contadores navais. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>398</sup> BRASIL. Decreto no 21.066, de 19 de Fevereiro de 1932. Criação do quadro de Contadores Navais Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>399</sup> Militar que após ter deixado de exercer sua função, conserva o título e as prerrogativas.

técnico, se aproximando um pouco do modelo adotado pelo Exército, de maneira que o pessoal navegante era cargo privativo dos oficiais aviadores navais da reserva, já o pessoal técnico era dividido entre os oficiais técnicos, suboficiais e praças técnicos de Aviação da Reserva. O regulamento destacava ainda, no art. 7º, que tanto o pessoal técnico como o navegante devia ser diplomado pela Escola de Aviação Naval ou estabelecimento de ensino, nacionais ou estrangeiros, cuja idoneidade fosse reconhecida pelo Governo.

De acordo com o decreto presidencial nº 20.479, de 3 de Outubro de 1931, o chefe do Governo, atendendo ao que havia lhe exposto o ministro de Estado dos Negócios da Marinha, criava o Corpo de Aviação da Marinha para atender às necessidades da Esquadra e da Defesa Aérea do Litoral, os quais deveriam ser constituídos do quadro de aviadores navais para os oficiais. Já os suboficiais e inferiores comporiam os quadros de pilotos aviadores, artilheiros de aviação, caldeireiros de aviação, carpinteiros de aviação, meteorologistas de aviação, montadores de aviação, motoristas de aviação, fotógrafos de aviação e telegrafistas de aviação. Um aspecto que chama à atenção neste decreto que, embora ele mencionasse que o corpo de aviação seria formado por oficiais, suboficiais e inferiores, ele apenas fixava o quantitativo de oficiais que comporia o quadro, não estabelecendo o quantitativo para as praças<sup>400</sup>.

Assim, segundo o decreto 20.479, o efetivo do corpo de aviação seria o seguinte: 1 contra-almirante, 2 capitães de mar e guerra, 6 capitães de fragata, 18 capitães de corveta, 18 capitães-tenentes, 18 primeiros-tenentes e 18 segundos-tenentes. Além de outras diferenças para o Corpo de Aviação do Exército regulamentado em 1927, um aspecto notável é a admissão de um oficial-general na Marinha no recém-criado corpo.

O decreto<sup>401</sup> também permitia que os oficiais transferidos para o quadro de aviadores navais poderiam regressar para o seu corpo de origem dentro do prazo de seis meses e, por fim, regulava a função de Diretor Geral de Aeronáutica da Marinha que, enquanto não houvesse oficial general aviador naval, devia ser desempenhado por um oficial general do corpo da Armada, cumulativamente com a de comandante da Defesa Aérea do Litoral.

---

<sup>400</sup> BRASIL. Decreto nº 20.479, de 3 de Outubro de 1931. Cria o Corpo de Aviação da Marinha. Art. 6º. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>401</sup> BRASIL. Decreto nº 20.479, de 3 de Outubro de 1931. Cria o Corpo de Aviação da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

O decreto 23.294<sup>402</sup> de 1933, trouxe algumas modificações no Corpo de Aviação, alterando o efetivo, eliminando o posto de segundo-tenente e aumentando a quantidade de primeiros-tenentes, a qual passou de 18 para 27 oficiais. O artigo 2º determinava que apenas podiam ser admitidos no Corpo de Aviação os primeiros-tenentes possuidores do diploma do curso superior de Navegação Aérea e também chamava a atenção em um parágrafo único para a antiguidade dos oficiais aviadores, a qual deveria ser conservada.

A criação do Corpo de Aviação estimulou um distanciamento dos aviadores aos oficiais do Corpo da Armada e, por consequência, da própria Marinha. O decreto<sup>403</sup> de regulamento do uniforme do Corpo da Armada e Classes Anexas corroborava para tal condição. O capítulo VIII, no art. 59, detalhava os uniformes dos aviadores. De acordo com o artigo os aviadores diplomados usariam o mesmo uniforme dos demais oficiais: fardão, casaca, jaqueta, sobrecasaca com dragonas, sobrecasaca com passadeiras e jaquetão com uma águia bordada a ouro, colocada acima dos galões. Quanto aos uniformes de passeio e de gala, teriam as seguintes alterações: túnica de modelo inglês sarja azul-marinho com quatro botões, sendo as passadeiras moles do mesmo pano com a âncora bordada a prata, e os respectivos galões, camisa e colarinho brancos, gravata preta, perneiras ou botas pretas altas. Já a calça e o calção teriam o mesmo pano, o cinturão seria do modelo inglês de sola preta com o respectivo talabarte passado da direita para a esquerda, e os bonés seriam os já usados na Marinha. Para os uniformes do sexto grupo<sup>404</sup>, o regulamento trazia a seguinte alteração: dolman<sup>405</sup> kaki, de modelo semelhante ao branco com bolsos superiores de prega e inferiores de fole com botões pretos, platina do mesmo pano e do atual modelo com âncora e galões pretos, fixas em um dos extremos e abotoando no outro. Calça e calção do mesmo pano, um distintivo de metal ou borzeguins<sup>406</sup> pretos, perneiras pretas (facultativas).

---

<sup>402</sup> BRASIL. Decreto nº 23.294, de 26 de outubro de 1933. Altera os decretos ns. 20.479 e 20.765, respectivamente, de 3 de outubro e 10 de dezembro de 1931. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>403</sup> BRASIL. Decreto nº 20.605 de 4 de novembro de 1931. Regulamento de uniformes para o Corpo da Armada. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>404</sup> Usado em serviço interno, no porto, em submarinos e outros navios de pequeno porte, em vez de uniformes do dia, em dias de trabalho. Usados também para executar trabalhos que sujem ou estraguem a roupa (em casas de máquinas, fainas de carvão e etc.), em viagens e fundadores fora de portos habitados, desembarques e serviço hidrográfico na costa.

<sup>405</sup> Casaco justo e curto usado pelos oficiais.

<sup>406</sup> Sapato de cano médio, com cadarço trançado, também conhecido como sapato de soldado. Esse calçado foi usado pelas Forças Armadas Brasileiras até a Segunda Grande Guerra Mundial, quando foi substituído pelos coturnos.



A distinção no uniforme dos aviadores foi extensivo também aos praças e por meio do decreto nº 21.430, foi regulamentado um novo grupo de uniformes para suboficiais e sargentos, o qual definia em três grupos: Cinza; Branco; e Kaki<sup>407</sup>. A composição dos uniformes do Corpo de Aviação era regulamentada no artigo 5º do capítulo II daquele decreto. O grupo cinza era composto de túnica cinza com os distintivos de posto e especialidade; calça cinza com capa branca; gravata preta e lisa de laço vertical; camisa branca de peito liso, mole, punhos brancos moles e dobrados, fixos às mangas da camisa, colarinho duro ou mole branco dobrado, borzeguins de couro preto e luvas castanhas de couro. Já o grupo branco era composto de túnica branca com distintivo de posto e especialidade, calça branca, boné com capa branca, gravata preta e lisa de laço vertical, camisa com colarinho e punhos como os do uniforme cinza, sapatos ou borzeguins brancos ou pretos, meias brancas ou pretas e luvas brancas de fio de Escócia. Por fim, o grupo kaki era composto de túnica kaki com distintivos de posto e especialidade, calça e gorro kaki, gravata preta e lisa de laço vertical, camisa de tecido kaki com colarinho mole e fixo e punhos de abotoar e borzeguins de couro preto<sup>408</sup>.

Ainda de acordo com o regulamento citado anteriormente, faziam parte dos uniformes dos suboficiais e sargentos a espada, o talim<sup>409</sup> e o fiador<sup>410</sup>. As roupas de agasalho eram a capa, o sobretudo<sup>411</sup> e a japona<sup>412</sup> da cor preta. Nos casos de trabalho que sujassem e estragassem as roupas, podia ser utilizado o macacão kaki pelos suboficiais e sargentos<sup>413</sup>. O boné, capacete ou gorro deveriam ser usados sempre em lugares descobertos, hangares e edifícios, devendo descobrir-se no recinto das salas de trabalho, de refeição, cassinos e dormitórios e ao falarem com senhoras<sup>414</sup>. Era proibido o uso de alfinetes ou adornos nas gravatas, bem como corrente, ou quaisquer outros adornos à vista e nos bolsos, sendo

<sup>407</sup> BRASIL. Decreto nº 21.430 de 19 de maio de 1932. Leis do Brasil. Aprova e manda executar o regulamento de uniformes para os suboficiais e sargentos do Corpo de Aviação da Marinha. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>408</sup> BRASIL. Decreto nº 21.430 de 19 de maio de 1932. Aprova e manda executar o regulamento de uniformes para os suboficiais e sargentos do Corpo de Aviação da Marinha. Art. 5º Incisos 1º, 2º e 3º. Leis do Brasil. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>409</sup> Correia a tiracolo que pende a espada.

<sup>410</sup> Cordão dos copos da espada.

<sup>411</sup> Casaco que usado sobre a roupa serve para proteger do frio e da chuva.

<sup>412</sup> Jaquetão de pano grosso, usado para proteger do frio ou umidade.

<sup>413</sup> BRASIL. Decreto nº 21.430 de 19 de maio de 1932. Parágrafo Único. Aprova e manda executar o regulamento de uniformes para os suboficiais e sargentos do Corpo de Aviação da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>414</sup> BRASIL. Decreto nº 21.430 de 19 de maio de 1932. Aprova e manda executar o regulamento de uniformes para os suboficiais e sargentos do Corpo de Aviação da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

permitido o uso de relógio pulseira. Já as luvas deviam ser trazidas numa das mãos ou vestidas em ambas, quando os suboficiais e primeiros-sargentos estivessem desarmados e quando armados, o uso delas era obrigatório.

Em 1933, foi publicado outro regulamento<sup>415</sup> especificamente voltado para o uniforme dos oficiais aviadores e passou a ser o seguinte: boné com capa branca, túnica em pano de cor azul Barateia. Além da especificação dos uniformes dos oficiais aviadores, foi publicado um decreto<sup>416</sup> regulamentando o distintivo de aviador.

O ministro da Marinha Protógenes Guimarães reconhecia, em seu relatório de 1935, que a criação do Corpo de Aviação da Marinha e os estudos iniciados para a unificação das construções aeronáuticas marcaram um passo para a ideia da criação de uma aviação única, como já existia em países como Inglaterra, França e Itália. Entretanto, na visão do ministro, a prática das aviações únicas nesses países ainda tinha seu “acerto sujeito a controvérsias”<sup>417</sup>. Assim, ao tratar deste assunto, o ministro acreditava ser preciso “agir com reflexão para que da unificação dos serviços fossem colhidas as vantagens administrativas e econômicas possíveis, sem a desorganização, porém da especialização das armas e, muito menos o comando sem atender ao terreno e ao fim a que se destinam”<sup>418</sup>.

Em 1933, ainda na gestão do ministro Protógenes Guimarães, foi criada<sup>419</sup> a Reserva Aérea Naval de Segunda Categoria<sup>420</sup>. Esta seria constituída das Associações de Esporte Náutico e tinha como objetivo solucionar a falta de pessoal qualificado em aviação, sendo dividida entre o pessoal navegante e o pessoal técnico, padrão próximo ao modelo da Aviação Militar no Exército.

---

<sup>415</sup> BRASIL. Decreto nº 22.552 de 17 de março de 1933. Regulamento de Uniformes da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>416</sup> Decreto nº 22.551 de 17 de março de 1933. Regulamento de uniformes para as praças do Corpo de Aviação da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>417</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1935, p. 51. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>418</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1935, p. 51. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>419</sup> No ano de 1932 já havia sido criada a Reserva Naval Aérea, essa criada em 1933 seria denominada Reserva Naval Aérea de Segunda Categoria distinguindo da anterior.

<sup>420</sup> BRASIL. Decreto nº 22.998, de 27 de julho de 1933. Criação da Reserva Naval Aérea de Segunda Categoria. Coleção das Leis do Brasil. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Quanto à falta de pessoal, um aspecto notado nos relatórios das autoridades da Aviação Naval é de que ela foi ocasionada por conta da Revolução que estourou em São Paulo em 1932. A Revolta eclodiu no mês seguinte à posse de Protógenes Guimarães no Ministério da Marinha no dia 9 de julho de 1932. O movimento teve como liderança o general Isidoro Dias Lopes, o mesmo que havia conspirado com Protógenes Guimarães em 1924, contudo naquele momento se encontravam em lados opostos.

O coronel-aviador Manuel Cambeses Júnior<sup>421</sup> cita que na Revolução Constitucionalista de 1932 a aviação teve um papel relevante, embora os dois lados dispusessem de poucos aviões. De acordo com Cambeses,<sup>422</sup> o Governo Federal dispunha de aproximadamente 58 aeronaves, divididas entre a aviação naval e aviação militar. Por sua vez, “os paulistas possuíam apenas dois aviões Potez e dois Waco, além de um pequeno número de aviões de turismo”<sup>423</sup>. O autor anteriormente citado aponta que os aviões do Governo Federal, conhecidos como os vermelhinhos, não foram usados apenas para bombardear as cidades de São Paulo, mas também serviam como arma de propaganda, pois jogavam panfletos sobre as cidades que sobrevoavam.

De acordo com McCann, nem o Governo Federal nem os paulistas contavam com um poderio aéreo significativo. As forças federais possuíam uma coleção heterogênea composta por vários monomotores biplanos franceses Potez, utilizados para observação e bombardeio. Já os paulistas “possuíam aeronaves iguais aos das forças federais, mas em menor número e sem sincronização entre as metralhadoras e hélices, o que representava uma desvantagem nos combates aéreos”<sup>424</sup>. Por sua vez, Daroz apresenta os meios aéreos das forças federais e dos paulistas na primeira semana da revolução. Segundo o autor anteriormente citado, a aviação naval contava com quatro Vought Corsair, três Martin PM, sete Savoia Marchetti S.55, doze DH-60 Moth e dois Avro 504N/O. A aviação militar possuía dez Potez 25, cinco Waco CSO, um Amiot 122 BP3, um NiD-72 e onze DH-60 Moth. Os paulistas contavam de fato com um número inferior as forças federais sendo apenas dois Potez 25 TOE, dois Waco CSO, três DH-

---

<sup>421</sup> CAMBESES, Manuel Júnior. O Emprego do Avião na Revolução Constitucionalista de 1932. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. 2008. p.4.

<sup>422</sup> Idem, p.4

<sup>423</sup> Ibid. p.5.

<sup>424</sup> MCCANN, 2009 *op.cit.* 415.

60 Moth, dois Harriet 410, um Ni-81, um MS-29, um Curtiss JN-2, um Caudron 93 e um Laté 26<sup>425</sup>.

Na visão de McCann<sup>426</sup> a guerra civil em São Paulo demonstrou o valor da aviação militar e a expandiu, equipando-a com 150 aviões comprados nos Estados Unidos durante o conflito. Segundo McCann, a aquisição dos aviões havia sido o maior feito de equipamento bélico pelo governo brasileiro, com exceção dos dois encouraçados comprados na Inglaterra<sup>427</sup>.

Para combater o movimento paulista, foi determinada pelo ministro da Marinha a partida, no dia 10 de julho, do porto do Rio de Janeiro, do contratorpedeiro Mato Grosso e no dia seguinte do cruzador Rio Grande do Sul, escoltado pelos contratorpedeiros Pará e Sergipe com destino à Ilha Grande. Segundo Lavenère Wanderley<sup>428</sup>, no dia 12 de julho, uma esquadrilha de três hidroaviões Savóia-Marchetti e dois hidroaviões Martin PM foi deslocada para apoiar a Esquadra e realizar missões de ligação e de correio entre o Rio de Janeiro, Ilha Grande, São Sebastião e Santos, sendo construído um pequeno campo de aviação na ilha de São Sebastião.

Lavenère Wanderley<sup>429</sup> destaca ainda que, na segunda quinzena de julho de 1932 uma força de fuzileiros navais desembarcou na cidade de Paraty, sendo apoiada pelos aviões Savoia-Marchetti e Vought Corsair, os quais iniciaram voos de patrulha e reconhecimento ao longo do litoral paulista e sobre o porto de Santos. O jornal *O Correio da Manhã* de 14 de julho de 1932 noticiou que uma esquadrilha de três aviões Savóia Marchetti sobrevoou a cidade de Santos a uma pequena altura, causando medo na população, pois achavam que a cidade ia ser bombardeada, saindo assim pelas ruas em pânico, como puderam observar os aviadores navais<sup>430</sup>.

Quando a aviação naval bombardeou o forte de Itaipus, o ministro da Marinha concedeu um comunicado à imprensa, informando que desde quando estourou a Revolução de São Paulo os aviões da Marinha passavam nas cidades paulistas jogando jornais do Rio de Janeiro e boletins da Imprensa Nacional. De acordo com o comunicado do ministro, a cidade já estava

---

<sup>425</sup> DAROZ, 2017, *op.cit.* p.73 (Ver tabela)

<sup>426</sup> MCCANN, 2009 *op. cit.* p. 452.

<sup>427</sup> Idem, p.452.

<sup>428</sup> LAVENERE WANDERLEY, 1975, *op.cit.* p.123.

<sup>429</sup> Idem. p.123.

<sup>430</sup> *Correio da Manhã* 14 de julho de 1932. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

“habituada àquele espetáculo”, entretanto o ataque inesperado pela artilharia do forte de Itaipu a alguns meios aéreos gerou uma represália de sete aviões da Marinha<sup>431</sup>.

O diretor do Centro de Aviação Naval informava ao Diretor de Aeronáutica que os três primeiros meses de sua administração foram pautados na observação e adaptação. Contudo, quando foi iniciada a ação de reajustamento administrativo, estourou a Revolta Paulista, causando danos à vida administrativa daquela repartição e, mesmo depois de quatro meses de ter sido sufocada a revolta, podiam ser verificadas certas anomalias no serviço em geral<sup>432</sup>.

Por sua vez, o ministro Protógenes Guimarães demonstrava o desempenho satisfatório das ações da Marinha na Revolução de 1932:

Coube à Marinha durante a revolução de S. Paulo, o desenvolvimento de uma atividade intensiva que não teve a assinalar-lhe o rendimento, os quadros sugestivos das ações bélicas, propriamente marítimas, pois que os paulistas não desenvolveram nenhuma atividade nesse terreno (...) a ação da Marinha foi a mais eficaz e mais útil à causa do governo. Manteve de fato o domínio do mar territorial durante todo o tempo que durou a revolução. Impediu, assim, que o Estado de S. Paulo recebesse não somente armamentos, como homens que lhe poderiam ter sidos enviados de outros pontos do território nacional<sup>433</sup>.

Este desempenho apresentado pelo ministro em seu relatório foi possível graças à atuação da Força Aérea de Defesa do Litoral, combinada com o papel da esquadra, a qual manteve um bloqueio ao porto de Santos, impedindo a chegada de material bélico para os revoltosos.

É importante destacar a influência da revolta paulista no fortalecimento da Diretoria de Aeronáutica que teve seu regulamento aprovado por meio do decreto 21.682 de 28 de julho de 1932. Este regulamento intensificava a importância da diretoria, entre outras atribuições, determinava que fosse mantido contato com as companhias de aviação civil para a utilização do pessoal e material destas em caso de mobilização.

Assim, o ministro Protógenes Guimarães continuou realizando medidas no objetivo de se expandir e reestruturar a Aviação Naval e, por meio do decreto 22.570, foram criados cinco setores na Defesa Aérea do Litoral com sedes em Natal, Rio de Janeiro, Florianópolis e

---

<sup>431</sup> *Correio da Manhã* 7 de setembro de 1932. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>432</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Centro de Aviação Naval. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1932. p. 2. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>433</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1933, p. 22. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. p.22

Ladário, os quais eram denominados Setores Norte, Nordeste, Centro, Sul e Sudoeste<sup>434</sup>.

As iniciativas do ministro da Marinha voltadas para a aviação naval não impediram a busca de uma independência desta arma. Linhares<sup>435</sup> ressalta que, em abril de 1935, um grupo de aviadores do Exército e da Marinha redigiu um documento dando início a *Campanha pela criação do Ministério da Aeronáutica*. Para este autor, os acontecimentos de 1935 foram decisivos para a criação da aviação única; e, igualmente, o papel da Comissão de Turismo Aéreo com a propaganda da Aviação, estabelecendo um clima necessário para o futuro Ministério da Aeronáutica.

Em 1935, Linhares<sup>436</sup> aponta que os desdobramentos da revolução comunista de novembro daquele ano atingiram tragicamente o Campo dos Afonsos e a guarnição da Escola de Aviação Militar, mas acabou estimulando a ideia de uma independência para a Força Aérea. Tal movimento estourou também em Natal e Recife, quando foram enviados na manhã do dia 25 de novembro 3 aviões Fary Gordon, seguidos de outra esquadrilha de bombardeio no dia seguinte.

O tenente-aviador Dinarco Reis, ao falar sobre o episódio do Campo dos Afonsos em seu artigo publicado no jornal Voz da Unidade de 1985, relatou que o major Eduardo Gomes não acreditava no levante. Entretanto, na noite do dia 27 de novembro de 1935, o major resolveu dormir no seu alojamento pessoal no quartel por precaução, bem como determinou que os aviões nos hangares não fossem abastecidos como de rotina, resultando em um dos motivos da falta de sucesso no levante<sup>437</sup>.

Neste aspecto, a historiadora Marly Vianna<sup>438</sup> contrapõe a ideia do protagonismo da aviação no levante de 1935, quando apresenta o depoimento do capitão Agliberto Azevedo, o qual afirmava que “a Aviação era muito paisana”. Na visão do sargento da aviação José Homem Correia de Sá, também apresentado por Vianna, a aviação na década de 1930 era muito esportiva, ficando a instrução a cargo dos militares da arma de infantaria do Exército,

---

<sup>434</sup> BRASIL. Decreto nº 22.570 de 23 de março de 1933. Criação de cinco setores aéreos na Defesa Aérea do Litoral. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>435</sup> LINHARES, 2001, *op.cit.* p.188.

<sup>436</sup> Idem, p.191.

<sup>437</sup> Fundação Dinarco Reis. Disponível em <https://fdinarcobreis.org.br/fdr/2012/06/22/o-movimento-da-anl-1935-1985/>. Acesso em 13 de agosto de 2018.

<sup>438</sup> VIANNA, Marly de Almeida Gomes. *Revolucionários de 1935: sonho e realidade*. 3ª ed. São Paulo: Expressão Popular. 2011.p. 344.

sendo os oficiais aviadores uma espécie de elite das Forças Armadas. Por fim, a autora citada<sup>439</sup> observa que o levante ocorrido na Escola de Aviação Militar tinha como principal contingente os cabos alunos da Escola de Sargentos.

No ano de 1935, foi criado um novo regulamento<sup>440</sup> para a aviação naval que dividiu o pessoal da seguinte forma: ativa e reserva, oficiais e praças. Os oficiais se formariam nas especialidades consideradas superiores: armamento; comunicações e meteorologia; e engenharia aeronáutica (motores e estrutura). Já os praças seguiriam as especialidades subalternas: motores (caldeira); estrutura (montagem, carpintaria e caldeiraria); armamento; e serviços gerais. Ainda naquele ano, foi publicado o decreto 299<sup>441</sup> regulamentando a Força Aérea da Marinha e instituindo as flotilhas aéreas de bombardeio, de observação e de patrulha.

A gestão do ministro Protógenes Guimarães foi marcada pela reorganização da Aviação Naval para atender às necessidades da Marinha na defesa aérea do litoral brasileiro. E também caracterizada pela reestruturação das seguintes unidades aéreas: Primeira Flotilha de Observação, Primeira Flotilha de Bombardeio e Patrulha e Primeira Flotilha de Aviões de Esclarecimento e Bombardeio<sup>442</sup>.

O diretor da oficina de Aviação Naval, capitão de corveta Victor de Carvalho e Silva, chamava a atenção, em um ofício enviado ao Diretor-Geral de Aeronáutica do ano de 1933, para a situação precária motivada pelo abandono daquele centro, enquanto, de acordo com o oficial, a aviação naval progredia a passos largos<sup>443</sup>.

O ministro Protógenes Guimarães, em seu relatório de 1935 apresentado ao presidente Getúlio Vargas, pedia atenção especial ao Governo Federal para a Aviação Naval, argumentando que “a extensão territorial do Brasil era muito grande, se fazendo necessário investimentos no campo da aviação para aumentar a eficácia na defesa deste imenso

---

<sup>439</sup> Ibid. p.161.

<sup>440</sup> BRASIL. Decreto nº 232, de 12 de julho de 1935. Dá novo regulamento geral para a Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>441</sup> BRASIL. Decreto nº 299 de 15 de Agosto de 1935. Regulamento da Diretoria de Aeronáutica do Ministério da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>442</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso nº 2.894 de 10 de novembro de 1932. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>443</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Oficina de Aviação Naval. Ofício nº 190 de 22 de setembro de 1933. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

território”<sup>444</sup>. A passagem de Protógenes pela pasta foi, sem dúvida, imprescindível para o desenvolvimento da aviação naval. Contudo, McCann<sup>445</sup> chama a atenção ao fato de a década de 1930 ter assistido ao robustecimento do serviço aéreo do Exército e ao crescimento da aviação em geral. A presença de Vargas na chefia da Nação deu um novo direcionamento para a arma aviatória. De acordo com McCann, os brasileiros tinham em Vargas um líder fascinado por voar, de maneira que o presidente via a aviação como o destino histórico da nação<sup>446</sup>.

De fato, a presença de Vargas na presidência mudou os rumos da aviação, e na década de 1930 puderam ser observados novos horizontes para aviação naval, militar e civil. Em 1934, a Aviação Naval estendia os serviços do Correio Aéreo Naval. Segundo Linhares este serviço havia se iniciado em 1919, atendendo às comunicações regulares com a Esquadra com o nome de Correio da Esquadra, e no ano de 1934 ampliava sua atividade ao longo da costa sul<sup>447</sup>. Ao tratar da relação do Correio Aéreo da Esquadra e o Correio Aéreo Naval, o almirante reformado Jayme Leal Costa Filho<sup>448</sup> destaca que o primeiro surgiu independente do segundo, mas foi absorvido.

De acordo com Costa Filho<sup>449</sup>, o Correio Aéreo da Esquadra pode ser considerado o primeiro serviço de correio aéreo de caráter militar operado no Brasil e surgiu de uma necessidade operativa da Esquadra em seus exercícios ou manobras na área da Ilha Grande. Já o Correio Aéreo Naval que incorporou o Correio Aéreo da Esquadra, segundo o almirante tinha como ideia inicial garantir a ligação entre as bases aéreas navais, ao mesmo tempo que podia ser notado uma pressão dos aviadores querendo voar para além do Rio de Janeiro. Contudo, o serviço do Correio Aéreo Naval era restrito apenas a cidades da faixa litorânea e operava em moldes do Correio Aéreo Militar.

Costa Filho<sup>450</sup> nos apresenta que o Correio Aéreo Naval obedecia ao plano de linhas tronco ou linhas principais. As linhas-tronco tinham uma importância significativa e foram traçadas de modo a contornar o país, partindo do Rio de Janeiro para o Norte e para o Sul e estavam distribuídas em: Linhas do Litoral – Sul (Rio de Janeiro a Rio Grande) – Nordeste

<sup>444</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1935, p. 18. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>445</sup> MCCAN, 2009, *op.cit.* p.452.

<sup>446</sup> Idem. p. 452.

<sup>447</sup> LINHARES, 2001. *op.cit.* p. 87.

<sup>448</sup> Revista Marítima Brasileira. Serviço de Documentação Geral da Marinha – Vol. I – Rio de Janeiro- RJ, 1989. p.37

<sup>449</sup> Ibid. p. 40

<sup>450</sup> Ibid. P.45



(Rio de Janeiro a Natal) – Norte (Natal a Belém); Linhas do Amazonas (Belém a Tabatinga); Linha do Acre (Tabatinga a Ladário); Linha da Fronteira (Ladário a Foz do Iguaçu) – (Foz do Iguaçu a Florianópolis); e Linhas Interiores (Rio de Janeiro a Goiás e Belém) – (Rio de Janeiro a Três Lagoas e Ladário).

Lavenère Wanderley<sup>451</sup> assinala que o primeiro voo do Correio Aéreo Naval<sup>452</sup> foi realizado num avião Waco que partiu do Galeão fazendo escalas em Santos, Paranaguá e Florianópolis em 1934. A revista *Marítima* de 1935 apresentava o Correio Aéreo Naval como um dos pontos visados pelo almirante Protógenes Guimarães no plano de remodelação dos serviços navais. De acordo com a revista, o diretor de Aeronáutica, almirante Antonio Augusto Schorcth, instituiu uma comissão formada pelo capitão de corveta Amarílio Vieira Cortez e os capitães-tenentes aviadores navais Hélio Costa e Newton Rubem Shoel Serpa para estudar aquele serviço com o objetivo de corrigir as dificuldades com que lutavam os Estados para comunicação imediata. Assim, a comissão apresentou um plano em que as linhas passariam a permitir uma ligação rápida entre todos os Estados do país, permitindo assim que a Marinha conseguisse ter contato com locais em que não fosse possível aportar os navios<sup>453</sup>.

Souza destacava que o Correio Aéreo Naval teve sua organização definitiva em 29 de julho de 1936 quando foram baixadas algumas ordens relativas ao funcionamento daquele serviço. Assim, seguindo essas ordens, o serviço executado pela Marinha tinha os seguintes objetivos: adestramento dos aviadores navais e dos pilotos aviadores da reserva; facilidade de comunicações rápidas entre as repartições estaduais e os respectivos Estados e o Ministério da Marinha; ligação mais fácil entre as populações litorâneas e ribeirinhas com os centros populares e as capitais; e a facilidade de atuação do Governo Federal com as populações afastadas em prol da unidade nacional<sup>454</sup>.

O noticiário da Revista *Marítima* de 1935 apontava ainda que o Correio Aéreo Naval ficaria subordinado à Diretoria-Geral de Aeronáutica, constituindo um serviço permanente e especializado de aviação de acordo com as possibilidades do Departamento Geral de Aeronáutica. As linhas realizadas pelo serviço seriam as seguintes: Linhas do Litoral – do Rio

---

<sup>451</sup> LAVENÈRE WANDERLEY, 1975. *op.cit.* p.151.

<sup>452</sup> A Marinha em 1919 já havia realizado o seu primeiro voo carregando malas postais com o Correio Aéreo da Esquadra ligando o Rio de Janeiro a Ilha Grande, como já citado anteriormente. Já a implantação do Correio Aéreo Naval se deu apenas em 1934.

<sup>453</sup> Revista *Marítima* Brasileira, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro. 1935. p.216.

<sup>454</sup> SOUZA, 1944 *op. cit.* p.331.

de Janeiro pela costa a Santa Catarina, Vitória do Palmar no Rio Grande do Sul, Belém do Pará a Tabatinga, havendo ainda uma ligação até o Paraguai, passando pelo território do Acre. A linha do Paraguai teria o itinerário de Ladário a Foz do Apa, a Cuiabá e a São Luiz de Cáceres, ligando-se pelo Guaporé à linha do Amazonas. Por fim, as linhas interiores seriam do Rio de Janeiro, via Goiás a Belém do Pará e a Cuiabá e as linhas do Sul iriam de Florianópolis via Foz do Iguaçu até a Foz do Apa pela fronteira<sup>455</sup>.

Ainda segundo a Revista anteriormente citada, o Serviço do Correio Aéreo Naval serviria para auxiliar a linha de aviões comerciais já existentes, visando atender locais ainda não contemplados com a chegada do avião particular. O pessoal que comporia aquele serviço constaria de um chefe nomeado pelo Ministro da Marinha, o qual seria um oficial superior em serviço ativo da Aviação Naval; de chefes de divisão, os quais seriam três auxiliares designados pelo Diretor-Geral de Aeronáutica; e o pessoal restante seria oriundo dos oficiais e praças aviadores navais<sup>456</sup>.

No Exército, em maio de 1931, surgia o Grupo Misto de Aviação sob o comando do major Eduardo Gomes, aos quais foram incorporados recursos humanos e equipamentos vindos da Escola de Aviação Militar e da Força Pública de São Paulo. Tal grupo deu ao Exército a oportunidade de prestar serviços públicos de alto interesse nacional, formando assim o Correio Aéreo Militar<sup>457</sup>. Souza relata que, inicialmente, foi denominado de Serviço Postal Aéreo Militar, mudando logo em seguida para Correio Aéreo Militar. A criação daquele serviço postal foi impulsionada também por artigos, publicados na Revista *Defesa Nacional*, nos quais se apelava para que os aviadores pudessem realizar voos fora da região do Campo dos Afonsos<sup>458</sup>. O ministro da Guerra interpelou o chefe da Missão Militar Francesa: “Porque os aviadores não poderiam ampliar o raio de ação para melhor conhecer o Brasil?”<sup>459</sup>.

Souza nos relata que foram cedidos pela Escola de Aviação Militar dois aviões Curtiss Fledding para integrar o Correio Aéreo Militar, sendo realizado o voo inaugural, em 12 de junho de 1931, por um avião tripulado pelos tenentes Casimiro Montenegro e Nelson Freire Lavenère Wanderley, e realizaram o percurso do Rio de Janeiro a São Paulo. Já em 10 de

---

<sup>455</sup> Ibid. p. 217.

<sup>456</sup> Idem, p.217.

<sup>457</sup> História Geral da Aeronáutica brasileira/ Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER 1990. p. 329.

<sup>458</sup> SOUZA, 1944. *op.cit.* p.293.

<sup>459</sup> Idem. p. 294.

julho daquele ano, em comemoração ao aniversário da Escola foi realizada em caráter oficial a inauguração do Correio Aéreo, partindo do Campo dos Afonsos para São Paulo, levando a mala postal e cartazes de propagandas do correio<sup>460</sup>.

No início das operações do Correio Aéreo Militar, em 1931, tinham voos saindo do Rio de Janeiro para Goiás com escalas em São Paulo, Ribeirão Preto, Uberaba, Araguari, Itapemirim, Vianópolis. No ano seguinte se inauguraram mais duas linhas, uma para Mato Grosso e outra para o Paraná, sendo que o avião utilizado passou a ser o Wacco C.S.O, em substituição aos Curtiss-Fleding<sup>461</sup>.

Em seu discurso, à Assembleia Constituinte em 1933, o presidente Getúlio Vargas citava que o Correio Aéreo Militar familiarizava os aviadores com as condições geográficas meteorológicas do país, facilitando o estudo das rotas mais indicadas e do regime de voos de longa duração.<sup>462</sup> Segundo Vargas, o desenvolvimento daquele serviço deu lugar à formação de inúmeros campos de aterrissagem, fazendo assim que os chefes dos governos locais compreendessem a utilidade da iniciativa<sup>463</sup>.

No ano de 1934, o Correio Aéreo Militar se tornou mais audacioso, resolvendo trafegar com uma linha de grande extensão e alcance. Esta nova linha ia do Rio de Janeiro até Fortaleza, perfazendo quase 2.500km, com escalas nos estados de Minas Gerais, Bahia e Pernambuco<sup>464</sup>. No decorrer da década de 1930, o Correio Aéreo Militar foi se aperfeiçoando com aparelhos de voo, instalação de postos de rádio, depósitos de gasolina e óleo, construção de novos hangares e aumento de campos de pouso, além da ampliação do número de linhas, chegando a realizar uma linha internacional de Rio de Janeiro para a Assunção em 1936.

Na visão da cientista aeroespacial Maria Lúcia Valada<sup>465</sup>, o Correio Aéreo Naval não teve a mesma participação que o Correio Aéreo Militar em integrar o país. Esse aspecto se deu, segundo Valada, pelo fato da característica da própria Marinha e do seu material, composto por hidroaviões feitos para operarem no mar e em regiões banhadas por águas interiores. As localidades servidas pela Marinha não eram tão isoladas e muitas delas já eram

---

<sup>460</sup> SOUZA, 1944. *op.cit.* p.309.

<sup>461</sup> Ibid. p. 311.

<sup>462</sup> BRASIL. *Anais da Assembleia Nacional Constituinte 1933*, p.79. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>463</sup> BRASIL. *Anais da Assembleia Nacional Constituinte 1933*, p.80. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>464</sup> SOUZA, 1944. *op. cit.* p. 312.

<sup>465</sup> Ibid. p. 34.

servidas por empresas de navegação de cabotagem fluvial e lacustre. Com a criação do Ministério da Aeronáutica, o Correio Aéreo Naval se fundiu com o Correio Aéreo Militar, formando assim o Correio Aéreo Nacional, passando a pertencer à Diretoria de Rotas Aéreas. Tal medida foi parte do conjunto de transferência de atribuições, equipamentos e instalações que ocorreu com a decisão de Vargas de criar uma Força Aérea Única.

Por fim, podemos perceber nas trajetórias das aviações naval e militar o desenvolvimento ascendente que acabou culminando na criação de uma Força Aérea Única. Notamos, ainda, a importância da presença do ministro Protógenes Guimarães na aviação naval e os desdobramentos de suas medidas. Já no capítulo seguinte, buscaremos abordar os efeitos com a criação do Ministério da Aeronáutica.

### **CAPÍTULO III – MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA: TENSÕES NAS FORÇAS ARMADAS**

Neste capítulo, propomos apresentar e discutir as tensões causadas com a criação do Ministério da Aeronáutica, os impactos nas Forças Armadas com a transferência de todo o aparato aéreo para o novo ministério. Abordaremos os discursos dos militares da Marinha e do Exército, contrários e a favor da ideia de se ter uma Força Aérea única.

Destacamos a influência dos países que já possuíam Ministério do Ar, como este aspecto foi decisivo para a criação de um ministério nesses moldes no Brasil. Apresentamos também a posição do Exército nesta decisão do presidente Vargas e os argumentos utilizados pelo ministro da Marinha Aristides Guilhem em retomar a aviação naval, destacando muitas vezes que a aviação devia permanecer na força naval.

Analisaremos como foi apresentada pela imprensa a campanha de criação do Ministério do Ar e como foi rebatida na *Revista Marítima Brasileira*. Por fim, buscamos contribuir para a História Militar com a abordagem de alguns aspectos das tensões entre as Forças Armadas com a criação da Força Aérea Brasileira.

#### **3.1. O Exército, os aviadores e a imprensa em prol da Força Aérea Única.**

A ideia da Força Aérea Única no Brasil era defendida por alguns e criticada por outros. Linhares<sup>466</sup> apresenta o discurso do ministro da Guerra Eurico Gaspar Dutra em defesa da criação do Ministério do Ar, enfatizando, entre outros argumentos, uma redução de custos orçamentários, se pautando na ideia que unificar significava simplificar e economizar. O projeto de estado bonapartista, empreendido pelo governo Vargas, tinha seus parâmetros básicos pautados na burocracia. Assim, a criação de um órgão centralizador congregando o ramo civil e o militar viria a atender os objetivos reformistas do Estado Novo.

Para Simon Schwartzman, o Ministério da Aeronáutica passou a moldar a Força Aérea Brasileira como homogênea, fundindo os elementos mais díspares, dando-lhes coesão e unidade, levando a uma sólida unidade de doutrina<sup>467</sup>. Neste aspecto, deve ser destacado que uma única doutrina no ramo da aviação era o ápice do discurso dos defensores da criação de uma força aérea única.

---

<sup>466</sup> LINHARES, 2001. *op.cit.* p. 188.

<sup>467</sup> SCHWARTZMAN, 1983. *op. cit.* p. 279.

De acordo com Falconi<sup>468</sup>, a campanha de criação do Ministério do Ar, além de ser difundida largamente pelos aviadores empolgados com o advento daquele ministério nos países europeus, teve forte iniciativa do Exército, o qual temia maiores fatias do orçamento federal para Marinha. Este autor ressalta que o Exército, embora tivesse uma aviação, a mesma era obsoleta comparada à aviação naval. Sendo assim, os militares do Exército se empenharam fortemente em limitar as vantagens da Marinha.

Neste aspecto, é importante destacar a chegada de aviões novos, de fabricação francesa no final da década de 1930, no Campo dos Afonsos para compor o material bélico do Exército.<sup>469</sup> Em 1936, o ministro da Guerra Eurico Gaspar Dutra informava ao presidente da República que o poder aéreo do Exército estava tão escasso de material e com insuficiência de pessoal que não poderia atender às necessidades de uma guerra.<sup>470</sup> Já ao tratar sobre a situação da aviação nacional, o Exército reconhecia o fato de a arma aérea, estando dividida sob a égide de três ministérios (Aviação Naval – Marinha, Aviação Militar – Exército e Aviação Civil – Ministério de Viação e Obras Públicas), não teria os laços que serviriam para orientar os esforços da unidade e harmonia, os quais, na visão do ministro da Guerra, eram imprescindíveis para a Defesa Nacional. Para Dutra, havia a falta de um órgão coordenador para assegurar uma rígida doutrina com coesão e eficiência.<sup>471</sup> Assim, é perceptível no discurso do ministro a ideia da criação de um órgão centralizador das atividades aéreas, as quais estavam fragmentadas em ministérios distintos.

Os principais incentivadores na criação de uma Força Aérea Única foram os aviadores entusiasmados com os resultados obtidos pela aviação dos países europeus. Muitos deles eram enviados à Europa para realizar cursos e regressavam inspirados para o Brasil, onde obtinham o apoio da grande imprensa, a qual fazia uma verdadeira campanha a favor do desenvolvimento da aviação no país. Neste aspecto, é importante ressaltar o empenho da imprensa, desde 1911, em fomentar o desenvolvimento das atividades aviatórias no país, como, por exemplo, na criação do Aero Clube Brasileiro, idealizado por Vitorino de Oliveira e incentivado por jornais como o vespertino *A Noite*, que tinha a direção de Irineu Marinho.<sup>472</sup> Tal jornal dava novo

<sup>468</sup> FALCONI, 2009. *op.cit.*, p. 29.

<sup>469</sup> LAVANERE WANDERLEY, 1975, *op.cit.* p.103.

<sup>470</sup> BRASIL. Ministério da Guerra. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1936, p. 19. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/>. Acesso em 13 out 2018.

<sup>471</sup> BRASIL. Ministério da Guerra. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1936, p. 20. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/>. Acesso em 13 out 2018.

<sup>472</sup> SOUZA, 1944. *op.cit.* p.109.

estímulo à aviação no país, pois apresentava matérias que aumentavam as expectativas dos brasileiros com a criação da arma aérea<sup>473</sup>.

Desde os primórdios das atividades aviatórias no Brasil, havia uma relação muito próxima entre o ramo aéreo civil e o militar. Essa relação se deu desde a criação da Escola Brasileira de Aviação, a qual teve a forte influência do Aero Clube Brasileiro. O Jornal *A Noite* noticiava, em uma matéria de 8 de julho de 1912, que o tenente Kirk havia regressado da Europa, convicto da ideia de montar uma escola de aviação para o Aero Clube. A matéria destacava que a escola teria grande importância para a Aviação Militar, caso o governo brasileiro quisesse instituir o aeroplano como arma de guerra<sup>474</sup>. Como já destacamos, a Escola Brasileira de Aviação foi fundada no ano de 1914, em virtude de contrato com o Ministério da Guerra e a firma italiana Gino, Bucelli & C.

Dentro da relação do Aero Clube com os quadros militares, podemos destacar os presidentes daquela instituição. O primeiro deles foi o almirante José Carlos de Carvalho, sendo sucedido pelo marechal Alfredo Carlos Muller de Campos e seguido por outros militares e civis. Não elencaremos todos os presidentes e as suas iniciativas, pois não é o foco do nosso trabalho. Depois de diversas administrações, o Aero Clube Brasileiro passou a ser denominado Aero Clube do Brasil, conforme ata da assembleia realizada em 16 de março de 1932.<sup>475</sup> A imprensa tinha o papel de mediadora entre os militares e os civis no desenvolvimento de uma mentalidade aeronáutica do país. O Jornal *A Noite* capitaneava essas ações e iniciou sua campanha ainda na década de 1910 com os slogans *Quando teremos Aviação e Deem asas ao Brasil*.

Posteriormente, em 1935, o Jornal *A Noite*<sup>476</sup> noticiava *A Semana da Asa*, que eram comemorações destinadas a criar no Brasil uma propaganda aeronáutica e nacional. Essa atividade partia de uma iniciativa da Comissão de Turismo Aéreo do Touring Clube do Brasil<sup>477</sup>, presidida pelo major Godofredo Vidal. Nesta comissão, integravam vários militares aviadores, os quais ao ter contato com o meio civil se empenhavam na campanha da criação do Ministé-

---

<sup>473</sup> FONTES, Rejane de Souza e FAY, Cláudia Musa O papel do Aero clube do Brasil na construção de uma política nacional de aviação brasileira (1911-1972).

<sup>474</sup> Idem. p.125

<sup>475</sup> SOUZA, 1944 op.cit. p.214.

<sup>476</sup> *A Noite* 19 de agosto de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>477</sup> Fundado em 1923 foi nomeado pelo Itamaraty em 1934 como órgão oficial para fomento do turismo na América do Sul, representando o primeiro órgão oficial de turismo do Brasil.

rio do Ar. Em 1936, o vespertino *A Noite*<sup>478</sup> destacava em um editorial a sua atuação em “prol do engrandecimento da aviação nacional”. Neste editorial, o aviador naval Virginius de Lamerre recordava o sucesso da Semana da Asa e a importância do Aeroclube brasileiro naquele evento.

Este movimento da imprensa ficou conhecido como “Campanha pelo Ministério do Ar”, e seu momento de auge foi nos anos de 1934 e 1935. Entretanto, para Lavenére Wanderley, os acontecimentos do levante de 1935, quando foi envolvida a guarnição da Escola de Aviação Militar e o 1º Regimento de Aviação, fomentaram nas autoridades uma resistência à ideia da independência da Força Aérea. Mas com a eclosão da Segunda Grande Guerra Mundial aquela ideia voltou à tona<sup>479</sup>.

Lavenére Wanderley observa que o primeiro propagandista da criação do Ministério do Ar na imprensa foi o aviador militar Lysias Augusto Rodrigues. Este militar iniciou sua carreira em 25 de março de 1916 na Escola Militar do Realengo, tendo sido declarado aspirante na arma de Artilharia em dezembro de 1918. Em 1921, como tenente, integrou a primeira turma de observadores aéreos e, no posto de capitão em 1927, concluiu o curso de piloto, realizado na Escola de Aviação Militar, quando recebeu o brevet de aviador. Promovido a major em 1931, passou a integrar o Correio Aéreo Militar, criado naquele ano. Foi também designado pelo Governo Federal para acompanhar e fiscalizar a missão da *Pan American Airways* de reduzir o tempo gasto de seus aviões da rota Miami-Buenos Aires.

Lavenére Wanderley destaca que o primeiro artigo escrito por Lysias Rodrigues foi publicado em 1928 no periódico *O Jornal*.<sup>480</sup> No artigo, o militar citado afirmava que o Ministério do Ar era uma premente necessidade e destacava que, na França, pilotos se esforçaram na tentativa de criar um Ministério do Ar e conseguiram convencer as autoridades francesas dessa necessidade. Ao se dirigir ao Brasil, ele apontava que era grande o número, senão a quase totalidade dos pilotos que estudavam a questão do Ministério do Ar e chegavam à conclusão que as condições eram completamente favoráveis. Neste artigo, Lysias Rodrigues se apresentava em seu discurso como um representante dos aviadores na campanha em prol da criação de uma força aérea única.

---

<sup>478</sup> *A Noite* 1 de setembro de 1936. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>479</sup> LAVENERE WANDERLEY, 1975 *op.cit.* p. 209.

<sup>480</sup> *Ibid.* p. 208.



Lysias era enfático ao criticar a falta de uma unidade doutrinária das aviações naval, militar, civil e comercial. No segundo capítulo do nosso trabalho, destacamos a situação de cada aviação ser dirigida por um órgão diferente, tendo assim doutrinas distintas em sua condução. Assim, aquele militar acreditava que a criação do Ministério do Ar significava ser o único meio de conjugar esforços para dar uma diretiva única. Para Lysias, tal medida era capaz de dar ao Brasil a colocação de primeira potência aeronáutica da América do Sul.<sup>481</sup>

Ao destacar as razões práticas da criação do Ministério do Ar, Lysias citava que o presidente da República deveria investir no Brasil em linhas aéreas, para assim haver a ligação rápida com todas as nações vizinhas do continente, afastando a causa de tantos males e a demora das comunicações. Segundo o militar, as serras, pantanais, florestas e os obstáculos naturais que colocavam entraves no desenvolvimento das vias férreas e rodovias não trariam embaraços para a aviação. Neste sentido, o militar apresentava em seu discurso razões práticas para o desenvolvimento da aviação e assinalava que uma viagem do Rio de Janeiro a Corumbá era realizada em sete dias por via-férrea e em um avião comercial se conseguia fazer o trajeto em dez horas. Já do Rio de Janeiro a Assunção no Paraguai, se gastava dez dias no mínimo; e de avião fazia-se em sete horas. Por fim, Lysias afirmava ter chegado a hora de despertar a consciência aeronáutica das autoridades brasileiras, como fizeram na Alemanha, Argentina, Rússia, Estados Unidos e Inglaterra. Segundo ele, a organização do Ministério do Ar no Brasil era a “maior aspiração de todos os pilotos militares navais e civis de nossa terra”<sup>482</sup>.

Ao estourar a Revolta Paulista de 1932, o aviador militar Lysias lutou contra o Governo Federal ao lado do Estado de São Paulo, onde comandou o 1º Grupo de Aviação de Caça, sediado no Campo de Marte. De acordo com Daroz,<sup>483</sup> durante o preparo da Revolução, aquele militar frequentou reuniões com os conspiradores no Rio de Janeiro e, dado o início do movimento partiu para São Paulo, quando participou praticamente de todas as missões aéreas pilotando os aviões Potez TOE e o Curtiss Falcon. Com o fim do movimento paulista, o então major Lysias foi reformado administrativamente e se exilou, conforme consta em um noticiário de *O Jornal*<sup>484</sup>. No exílio, o militar escreveu o livro *Gaviões de Penacho* em 1933, gerando

---

<sup>481</sup> Idem, p. 208.

<sup>482</sup> Ibid. p. 209.

<sup>483</sup> DAROZ, 2017, *op.cit.* p.100.

<sup>484</sup> *O Jornal* 6 de agosto de 1932. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 9 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

um pedido de prisão para ele, feito pelo coronel Newton Braga ao general Eurico Dutra, então diretor da Aviação Militar, mas o pedido foi negado sob o argumento de Lysias se encontrar reformado<sup>485</sup>.

No ano de 1934, Lysias Rodrigues regressou do exílio e continuou envolvido com as atividades aeronáuticas. Em abril daquele ano, ele participou do 1º Congresso Nacional de Aviação, realizado na cidade de São Paulo. Neste congresso, o militar publicou uma tese sobre a importância do padre voador Bartolomeu de Gusmão<sup>486</sup>. O periódico *O Jornal*, publicado em 29 de abril de 1934, apresentava o aviador militar Lysias Rodrigues como seu colaborador e destacava que ele havia recebido medalhas pelo seu trabalho biográfico sobre o padre Bartolomeu de Gusmão<sup>487</sup>.

Em 1935, Lysias Augusto Rodrigues voltou a editar uma série de artigos no periódico *O Jornal*, do Rio de Janeiro. Nestes artigos era defendida a criação do Ministério do Ar e, em 21 do mesmo ano, foi publicado o artigo *A evolução da aeronáutica nacional – As principais necessidades e finalidades de nossa frota aérea*. Já no dia 22 de março, o militar escreveu outro artigo chamado *Necessidade e importância da frota aérea – Passou a era dos couraçados e dos grandes exércitos do tempo de paz*. Por fim, Lavenère Wanderley assinala que, em 2 de agosto, Lysias Rodrigues publicou o artigo *A organização da Força Aérea* e, no dia 7 de agosto, publicou *Ministério do Ar – O aumento das frotas aéreas internacionais*. Além desses e outros, o autor produziu o artigo denominado *A política aérea do Brasil*, no qual destacava mais uma vez a necessidade da criação do Ministério do Ar.

Não está ao alcance dos recursos financeiros do país, no momento, um esforço capaz de dotá-lo com um exército eficiente e uma marinha apta à defesa nacional, nem mesmo isto seria aconselhável agora. Quanto às organizações de superfície estão com sua estrutura básica profundamente abalada pela evolução aeronáutica. Dentro de nossas possibilidades, sem grande sacrifício, dentro da mais acertada política militar, o que temos a fazer é criar uma poderosa força aérea, como já o provamos. (...) sugere ainda o formato organizacional da Força Aérea:

A) – Criação de um órgão coordenador dos esforços aeronáuticos “Ministério do Ar”;

B) – Criação da “Força Aérea Nacional” congregando nas:

a) – Aviação de cooperação;

<sup>485</sup> *O Jornal* 16 de junho de 1934. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 10 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>486</sup> *O Jornal* 15 de abril de 1934. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 10 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>487</sup> *O Jornal* 29 de abril de 1934. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 10 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

b) – Aviação de batalha, os elementos material e pessoal das organizações ora existentes<sup>488</sup>.

Ao final do artigo, Lysias Rodrigues assinalava os recursos necessários para a criação da Força Aérea Nacional ou Ministério do Ar, como sugeria. Ele citava que seria necessária a abertura de um crédito para aquisição do material aéreo e sobressalente. No planejamento proposto pelo militar, inicialmente seriam adquiridos 240 aviões de cooperação, 270 aviões de ataque e 120 aviões de bombardeio. Para Lysias, o sacrifício decorrente da despesa seria largamente compensado pelos proventos decorrentes de o Brasil possuir uma poderosa arma aérea, a qual se tornaria uma potência e teria assegurados a paz, o progresso, o respeito e a admiração dos seus vizinhos<sup>489</sup>.

Ao analisar o discurso de Lysias Rodrigues, podemos nos atentar para o que Bakhtin apontava em sua teoria<sup>490</sup> sobre o aspecto de não separar o discurso do contexto narrativo. Dentro deste contexto, Souza destacava que em março de 1935, por iniciativa do aviador naval Luis Leal Netto dos Reys, foi lançada nos meios militares *A Campanha pela criação do Ministério da Aeronáutica*. Segundo Souza, foi realizado um plebiscito entre os aviadores da Marinha, do Exército e civis, para se apurar o número dos que eram favoráveis à ideia<sup>491</sup>.

O brigadeiro Francisco Teixeira, que na década de 1930 era oficial subalterno da aviação naval, afirmou que a maioria esmagadora dos oficiais aviadores queria um ministério independente. Segundo ele, “as forças matrizes da Marinha e do Exército tolhiam muito o desenvolvimento da aviação como arma, como técnica e profissão, limitavam muito, principalmente na Marinha”<sup>492</sup>.

A campanha pelo Ministério do Ar recebeu o apoio da imprensa e perdurou durante toda a década de 1930, se estendendo ainda depois de criada a Aeronáutica. Essa campanha teve um importante papel para o desenvolvimento da aeronáutica no Brasil e contou com o apoio dos Diários Associados,<sup>493</sup> fundado por Assis Chateaubriand que, em 1935, levou ao co-

<sup>488</sup> *O Jornal* 13 de maio de 1936. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 14 de dezembro de 2017: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>489</sup> *O Jornal* 13 de maio de 1936. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 14 de dezembro de 2017: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>490</sup> BAKHTIN, 1997. *op.cit* p.148.

<sup>491</sup> SOUZA, 1944 *op.cit.* p.34.

<sup>492</sup> TEIXEIRA, Francisco, Rio de Janeiro (depoimento 1983/1984) Rio de Janeiro; (Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. CPDOC) p.21.

<sup>493</sup> Os Diários Associados, também conhecidos como Condomínio Acionário dos Diários e Emissoras Associados, ou simplesmente D.A. considerado como um conglomerado de mídia do Brasil. A corporação já foi a maior da história da imprensa no Brasil.

nhecimento do público o artigo *Ministério do Ar*, do aviador militar Aurélio Lyra Tavares<sup>494</sup>, que trataremos mais adiante. Vale salientar que o presidente Vargas teve acesso<sup>495</sup> ao artigo publicado pelo jornal<sup>496</sup>.

Importante destacar que Getúlio Vargas era considerado um amante da aviação e tinha sido, até sua chegada à chefia da Nação, o presidente que mais havia feito viagens em avião. Somente nos aviões da empresa aérea *Panair do Brasil* de 1933 a 1941, ele chegou a sobrevoar um total de 12,331 km, perfazendo 60 horas e 20 minutos. Não obstante, o interesse do pre-

---

<sup>494</sup> Em 1923 sentou praça na Escola Militar do Realengo, saindo em dezembro de 1925 aspirante-a-oficial da arma de engenharia. Foi promovido em janeiro de 1926 a segundo-tenente e em janeiro de 1928 a primeiro-tenente. Em janeiro de 1931, logo após a Revolução de 1930, assumiu a função de ajudante de ordens do comandante da Quinta Região Militar. Em abril de 1932 matriculou-se na Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EsAO), sendo transferido em julho como capitão para o Terceiro Batalhão de Engenharia em virtude da eclosão da Revolução Constitucionalista de São Paulo. Terminada a revolta paulista em outubro de 1932, voltou para a EsAO, tornando-se posteriormente instrutor dessa escola até o início de 1933. Em 1936 iniciou o curso da Escola de Estado-Maior, diplomando-se em 1939. Tornou-se a partir de junho de 1940 chefe da Terceira Seção do Estado-Maior da Quinta Região Militar cargo que deixou por ter sido nomeado em julho do ano seguinte subcomandante e fiscal do Terceiro Batalhão Rodoviário, em Lagoa Vermelha (RS). Em abril de 1942, passou a instrutor de tática geral da Escola de Estado-Maior, sendo promovido em dezembro desse ano a tenente-coronel. Em 1943, passou a atuar como observador militar do Exército Brasileiro junto às forças norte-americanas envolvidas na Segunda Guerra Mundial, nas operações de invasão do norte da África. Entre julho e agosto do mesmo ano cursou ainda a Escola de Comando e Estado-Maior do Exército norte-americano em Fort Leavenworth, Estados Unidos. Retornando ao Brasil, foi nomeado em outubro de 1943 membro do Estado-Maior Especial encarregado da organização da Força Expedicionária Brasileira (FEB), sendo posto em janeiro do ano seguinte à disposição do general de brigada Anor Teixeira dos Santos. Entre setembro de 1944 e agosto de 1945 chefiou a Segunda Seção do Estado-Maior Especial da FEB no Brasil, não tendo acompanhado os escalões enviados à Itália. Em junho de 1945, após o término do conflito internacional, tornou-se oficial de gabinete do ministro da Guerra, Góes Monteiro, cargo que deixou em dezembro do mesmo ano para assumir a subchefia da missão militar brasileira junto ao Conselho de Controle Aliado na Alemanha, durante a ocupação daquele país. Foi promovido a tenente-coronel em junho de 1946 e em 1955 foi nomeado chefe de gabinete do Estado-Maior do Exército (EME). Promovido general de brigada em 1956 foi transferido para o Paraná como comandante da Artilharia Divisionária da Quinta Divisão de Infantaria e em 1958 foi nomeado diretor de Comunicações do Exército, cargo que deixou em 1960 para ocupar a chefia do Estado-Maior do Primeiro Exército. Em outubro de 1961 foi designado diretor de Ensino e Formação do Exército sendo promovido a general de divisão. Em 1962 foi nomeado comandante da Segunda Região Militar, função que deixou em abril para exercer interinamente a chefia do Gabinete Militar da Presidência da República, em substituição ao general Amauri Krueel. Deixando o comando da Segunda Região Militar em 1963 foi nomeado primeiro subchefe do Estado-Maior do Exército, então sob a chefia do general Humberto de Alencar Castelo Branco. Ainda em 1963 voltou a exercer a chefia do Gabinete Militar do governo de João Goulart. Nesse período, o Estado-Maior do Exército era o centro da conspiração que resultou no movimento político-militar de março de 1964, que afastou do governo o presidente João Goulart. Em outubro de 1964, já no governo do general Castelo Branco, tornou-se comandante do IV Exército, sediado em Recife, sendo promovido a general de exército. Deixando esse comando em 1965 foi chefiar o Departamento de Produção de Obras do Exército. Em 1966 assumiu o comando da Escola Superior de Guerra (ESG). Em março de 1967 deixou o comando da ESG e assumiu o cargo de ministro do Exército a convite do presidente da República, general Artur da Costa e Silva. Como ministro do Exército, Lira Tavares foi um dos signatários do AI-5 e compôs a Junta Militar que assumiu o governo em 1969.

<sup>495</sup> O jornalista Assis Chateaubriand em um artigo publicado no Diário de São Paulo em 21 de janeiro de 1962 citava que da passagem do aviador militar Lyra na imprensa do Rio ficou um artigo o qual marcou época. Na sua coluna lançou a ideia da criação do Ministério da Aeronáutica que empolgou todas as autoridades que deviam opinar sobre o problema e resolver. LAVENÈRE WANDERLEY, *op. cit.* p.210

sidente pela aviação era expressivo. Souza descrevia sua relação com os aviadores da seguinte forma: “o fraternal tratamento que sempre dispensa aos aviadores denota plenamente o seu interesse e a sua confiança no futuro promissor da aviação”<sup>497</sup>.

O interesse do presidente pela aviação também ficava acentuado quando este dava entrevistas a jornais estrangeiros, como o *Paris Soir*<sup>498</sup>. Nesta entrevista, Vargas destacava a importância da aviação no Brasil, a qual se dava pela extensão do seu território; segundo o presidente, sem o avião desapareceria a noção das distâncias. Vargas fazia ainda um balanço do desenvolvimento da aviação durante a sua permanência no poder. Em 1930, havia apenas 31 campos de pouso; e, em 1939, momento da entrevista, já havia cerca de 450<sup>499</sup>. O investimento no desenvolvimento da aeronáutica no país era um verdadeiro marco do projeto de estado bonapartista de Vargas.

Quanto à participação da imprensa na construção de uma mentalidade aeronáutica no país, podemos citar a importância dos artigos publicados nos impressos que circulavam no Rio de Janeiro nas décadas de 1930 e 1940: *O Cruzeiro*, *O Jornal*, *Correio da Manhã* e *Jornal do Comércio*. Tais meios de comunicação destacavam a preocupação do Estado com a aviação, pois esta atividade proporcionava segurança e estabilidade em tempos de guerra. Esta ideia é reforçada pela historiadora Raquel Ferreira ao afirmar que os artigos fomentavam a inquietação do Estado com a construção de aviões e a formação de pilotos.

Ferreira<sup>500</sup> assinala o papel determinante da imprensa, de maneira que o *Correio da Manhã*, por exemplo, mantinha desde janeiro de 1939 uma coluna chamada “Aviação Militar, Comercial e Civil: informações do país e do estrangeiro”, que tinha o objetivo de manter os leitores informados sobre as novidades tecnológicas.

Segundo Souza, antes da década de 1930, a primeira revista especializada em técnicas de aviação a circular foi a *Revista do Aero Clube Brasileiro*, editada em 1913, sendo substituída posteriormente pela revista *Aerófilo*. Para o autor anteriormente citado, houve um limitado número de publicações sobre a temática de aviação e, dentre as poucas, podia destacar a revista *Aviação*, a qual surgiu em 10 de julho de 1926 com um número comemorativo do aniversá-

<sup>496</sup> Idem. p.210.

<sup>497</sup> SOUZA, 1944. *op.cit.* p.100.

<sup>498</sup> Jornal francês que circulou entre 1923 e 1944, conhecido também pelo nome de *Soir Republicain*, entre o final da década de 1930 e 1940 foi considerado um dos periódicos de maior circulação na Europa.

<sup>499</sup> SOUZA, 1944. *op.cit.* p.31.

<sup>500</sup> FERREIRA. 2012. *op.cit.* p.77.

rio da Escola de Aviação Militar. Participavam da comissão de redação da revista *Aviação* militares da Aviação Naval e da Aviação Militar. Da Marinha, os oficiais: Mario da Cunha Godinho; Heitor Varady, Luiz Leal Netto dos Reys e Anor Teixeira dos Santos e do Exército: o capitão Emilio Gaelzer e o tenente Haroldo Borges Leitão<sup>501</sup>.

Em agosto de 1926, surgiu a revista *Aeronáutica* sob a direção do capitão-tenente Hugo da Cunha Machado, e era dedicada à técnica, à prática aos progressos e aos interesses da navegação aérea, civil e militar. Para Souza, essa revista tinha uma excelente organização de material, era bem ilustrada, bem redigida e estimulava os entusiastas da aviação no Brasil<sup>502</sup>.

Em 1927, a revista *Aviação* entrou em nova fase, tendo uma nova comissão composta apenas por oficiais do Exército: os capitães Bento Ribeiro, Ivo Borges, Ajalmar Mascarenhas, Plínio Raulino de Oliveira, Lysias Rodrigues; os tenentes Álvaro D'Assunção D'Ávila e Arquimedes Cordeiro. A revista *Aviação* deixou de circular em dezembro de 1927, e apenas em 1931 o capitão Bento Ribeiro teve a ideia, com o major Guedes Muniz, de fundar a revista *Asas*, a qual se tornou órgão oficial do Aero Clube do Brasil. Em 1938, foi fundada pelo jornalista Lourival Nobre de Almeida, especialista em aeronáutica, outra revista com o nome de *Aviação*. Segundo Souza, essa revista prestou inestimáveis serviços ao desenvolvimento da mentalidade aeronáutica brasileira<sup>503</sup>.

Ainda em 1938, era criada pelo capitão-tenente aviador Salvador Corrêa de Sá e Beneditos a *Revista da Aviação Naval*, a qual tinha como objetivo apresentar assuntos técnicos e de medicina de aviação, mas essa revista apenas circulou por dois anos. Por fim, dentro do escopo das publicações que tratavam da aviação e ajudavam na sua divulgação, surgiu em março de 1938 um periódico do antigo Departamento de Aeronáutica Civil com o nome de *Boletim*, idealizado pelo ex-diretor do departamento, Sr. Trajano Reis. Segundo Souza, o periódico era redigido com clareza e abordava os mais variados assuntos sobre Aeronáutica e trazia artigos subscritos de nomes proeminentes da engenharia aeronáutica. Desta maneira, se tinha a última publicação relacionada a assuntos aeronáuticos que circularia antes da criação do Ministério da Aeronáutica<sup>504</sup>.

---

<sup>501</sup> SOUZA, 1944, *op.cit.* p.269.

<sup>502</sup> Idem. p. 269.

<sup>503</sup> Ibid. p. 271.

<sup>504</sup> Idem. p.273.

Souza demonstra a primeira circular expedida pelos organizadores da campanha pela criação do Ministério da Aeronáutica. Neste documento, datado de 22 de abril de 1935, os aviadores<sup>505</sup> convidavam o major aviador militar Adherbal da Costa Oliveira para participar do movimento. Os militares iniciavam afirmando estarem convictos de que somente com a criação da Aeronáutica a aviação brasileira teria os meios e ambientes necessários exigidos pela Defesa Nacional. Era apresentado no documento os princípios que norteavam a campanha:

- I – criação do MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, inteiramente independente de qualquer um dos ministérios até hoje existentes e a eles equiparados em tudo;
- II – criação de uma Força Aérea Nacional composta de:
  - a) Força Aérea Independente, diretamente subordinada ao Estado-Maior da Aeronáutica;
  - b) Unidades de cooperação com a Marinha, diretamente subordinadas ao Estado-Maior da Armada no que se refere ao seu emprego;
  - c) Unidades de cooperação com o Exército, diretamente subordinadas ao Estado-Maior do Exército no que se refere ao seu emprego;
- III – subordinação ao novo MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA de todos os atuais serviços das Aviações Militar e Naval, bem como do Departamento de Aeronáutica Civil;
- IV – constituição dos quadros do novo Ministério com todo o pessoal atualmente existente na Aviação Militar e Naval, como também no Departamento de Aeronáutica Civil, respeitados os direitos hierárquicos da época da criação dos novos quadros, os quais devem ser organizados tendo sempre em mente que objetivo é que eles se emancipem completamente das corporações de origem, estabelecendo-se uma fusão integral da nova corporação<sup>506</sup>.

Assim, estava lançado um movimento mesclando aviadores das duas instituições militares. Notamos aspectos interessantes nos princípios apontados na circular. Diferentemente do sugerido pelo comando do Exército, os aviadores desejavam um ministério do ar totalmente independente tanto da Marinha como do Exército e tivesse equiparação a estes em tudo que fosse possível. Os aviadores destacavam que devia haver interação entre os elementos do novo ministério com os demais e, por fim, assinalavam que com a criação da pasta todo o pes-

<sup>505</sup> A circular era dirigida ao major aviador militar Adherbal da Costa Oliveira e era assinada pelos seguintes militares: tenente-coronel aviador militar Ivo Borges; tenente-coronel aviador militar Armando de Mello Ararigboia; capitão de corveta aviador naval Amarílio V. Cortez; capitão de corveta aviador naval Luiz Leal Netto dos Reys; capitão de corveta aviador naval Alvaro de Araújo e capitão aviador militar Antonio Cabral.

<sup>506</sup> SOUZA, 1944, *op.cit.* p.38.

soal pertencente à Aviação Naval, Militar e Civil fosse transferido, mantendo os seus graus hierárquicos.

Lavenére Wanderley aponta que, em 1934, foram enviados para a Itália o capitão de mar e guerra aviador naval Antônio Augusto Schorcht, os capitães aviadores militares Antônio Alves Cabral e José Vicente Faria Lima para realizarem um estágio de três meses nos estabelecimentos do Ministério do Ar e da Força Aérea daquele país. Os oficiais da Aviação Naval e Militar regressaram ao Brasil, entusiasmados com os avanços da aviação italiana, a qual, segundo Lavenére Wanderley, liderava o mundo em muitos aspectos. Ao chegarem ao Brasil, os oficiais aviadores começaram a debater nos meios aeronáuticos as vantagens da unificação das aviações naval, militar e comercial em um único ministério<sup>507</sup>.

Segundo Lavenére Wanderley, nos anos de 1933 a 1935, houve as primeiras manifestações na imprensa a favor da criação do Ministério do Ar, as quais vieram de um oficial do Exército que curiosamente pertencia à Arma de Engenharia, e não à Aviação Militar. Era o capitão Lyra Tavares, que escreveu de 1933 a 1935 no periódico *O Jornal* com o pseudônimo de “Observador Militar”.

Em 17 de fevereiro de 1935, percebemos a influência da experiência dos aviadores que regressaram da Itália em um artigo do capitão Lyra Tavares, publicado no periódico *O Jornal* e transcrito por Lavenére Wanderley em sua obra. Vejamos:

#### Ministério do Ar

Uma corrente de técnicos de aviação, encabeçada por oficiais das Forças Armadas, está pugnando pela criação do Ministério do Ar. A ideia nasceu contanto que vêm de ter os referidos militares com o meio aviatório das nações mais adiantadas. A organização que mais é invocada é a italiana<sup>508</sup>.

Lyra Tavares chamava à atenção ainda no artigo para o surto do progresso da indústria de aviões e da eficiência da quinta arma dos fascistas que, na visão dele, era devido, sem dúvida, a ação coordenada e conjunta das várias repartições civis e militares, dirigentes da navegação aérea italiana. Ao apontar para o Brasil, o militar ressaltava a cogitação do governo brasileiro em construir uma fábrica de aviões. Assim, em 1935, *O Jornal*<sup>509</sup> noticiava a ideia da construção da fábrica apontada por Lyra Tavares em Lagoa Santa, um pequeno povoado do

<sup>507</sup> Idem, p. 209.

<sup>508</sup> Ibid. p.210.

<sup>509</sup> *O Jornal* 23 de janeiro de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 11 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.



município de Santa Luzia na região metropolitana de Belo Horizonte. E finalmente em 3 de setembro de 1935, o presidente Getúlio Vargas, acompanhado de autoridades civis e militares lançou a pedra fundamental da fábrica de aviões em Lagoa Santa<sup>510</sup>.

Para Lyra Tavares, a discussão da fabricação de aviões no Brasil não podia ficar circunscrita aos interesses militares, pois acarretava o desestímulo da aviação civil, a qual na visão dele ainda era embrionária. Então, para solução desses problemas, Lyra Tavares entendia que devia ser criado um órgão central dirigente da evolução técnica e industrial da aviação, sendo este órgão o Ministério do Ar<sup>511</sup>.

Já o aviador militar Lysias Rodrigues era mais enfático ao defender a criação de um órgão central. No seu artigo *A evolução aeronáutica nacional*, publicado no periódico *O Jornal*, o militar explanava as principais necessidades e finalidades da frota aérea. Neste artigo, Lysias iniciava destacando a teoria do general Douhet<sup>512</sup>, a qual preconizava a constituição da arma aérea em um comando único com capacidade de operar em terra, no mar e no ar, sendo este último, o lugar de decisão de um conflito futuro.

Para Lysias Rodrigues, a teoria de Douhet já estava universalmente aceita, como também estava consolidado o fato dos aviadores acreditarem na influência decisiva da Aeronáutica nos conflitos futuros. Ainda nesse artigo, Lysias destacava que a falta de um órgão centralizador causava uma enorme dispersão de esforços, duplicidade de vários serviços, dispêndios inúteis e gastos desnecessários. Por fim, ele esquematizava as bases desse órgão centralizador que seria o Ministério do Ar, o qual compreenderia a Aeronáutica Militar e a Aeronáutica Civil, sendo a primeira composta pela fusão da Aviação Naval e Militar e a segunda pela fusão da Aviação Civil e Comercial<sup>513</sup>.

Segundo Lysias Rodrigues, já vinham se desenvolvendo ações nesse sentido, de modo que o Departamento de Aeronáutica controlava toda atividade aeronáutica comercial e civil. Entretanto, no que se referiam às aviações naval e militar era necessária a criação de um quadro único equiparando os postos militares. Assim era exemplificado da seguinte forma: se na Aviação Naval havia dois contra-almirantes, deviam ser criados dois postos de generais na

<sup>510</sup> *O Jornal* 3 de setembro de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 11 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>511</sup> LAVANERE, 1975. *op.cit.* p.210.

<sup>512</sup> Giulio Douhet (1869-1930), general e teórico aeronáutico italiano. Conhecido por defender os princípios e vantagens da utilização da arma aérea na organização tática e conflitos armados.

<sup>513</sup> *O Jornal* 21 de março de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 12 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

Aviação Militar, sendo fundidos no final em quatro comandos. Por fim, Lysias destacava as verbas destinadas à Aviação Naval e Militar e ao Departamento de Aeronáutica, que deveriam ser direcionadas para o órgão central, o qual era o maior anseio dos aviadores<sup>514</sup>.

Para Lavenère Wanderley, o fato mais marcante na campanha pela criação do Ministério do Ar foi uma conferência realizada no Clube Militar em 20 de fevereiro de 1935. A conferência foi proferida pelo aviador militar Antônio Alves Cabral, o qual no ano anterior havia realizado um estágio de aperfeiçoamento na Real Força Aérea Italiana.

Lavenère apresenta os principais trechos da conferência referente à criação do Ministério do Ar, no qual o capitão Cabral citava os países europeus, que já possuíam o órgão. O militar apontava os motivos estratégicos e econômicos desses países para terem essa iniciativa, os quais para ele seriam os mesmos do Brasil. Na visão de Cabral, a criação de um único órgão central para tratar do desenvolvimento da aviação não apenas oferecia vantagem militar, mas, sem dúvida, traria uma vantagem econômica. Ele apresentava dados ao citar que a aviação naval de 1927 até aquele momento havia recebido 143 aviões, e a aviação militar 330 aviões. Cabral afirmava ainda não faltar recursos, mas uma orientação aviatória impulsionadora do desenvolvimento das possibilidades ilimitadas e para que isso acontecesse “somente o Ministério do Ar, com o seu poder coordenador, poderia assegurar positivamente esta economia”

<sup>515</sup>

Notamos que a ideia de criar um órgão controlador de toda a aviação era apreciada pelo Ministério da Guerra e demonstrada nos discursos dos titulares da pasta, tanto o general Dutra quanto Góes Monteiro. Por exemplo, ao fim da conferência do capitão Cabral o então ministro da Guerra Góes Monteiro proferiu as seguintes palavras:

De tudo o que viu e observou o capitão Cabral, colheu dados e ideias com que justifica felizes adaptações ao caso brasileiro. Entre essas, destaca-se pelo seu largo alcance a unificação das aviações militares e civil com a criação do Ministério do Ar, importante órgão da administração pública que coordenará e desenvolverá todos os recursos da aviação nacional, com vistas à técnica, à indústria e à defesa aérea. Por tudo isto, aconselho às autoridades e aos camaradas do Exército em geral, a leitura da conferência em apreço, por ser trabalho merecedor de estudo e encerrar abundante reflexão<sup>516</sup>.

<sup>514</sup> *O Jornal* 21 de março de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 12 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>515</sup> LAVENERE-WANDERLEY, 1975. *op.cit.* p.212.

<sup>516</sup> *Ibid.* p. 211.

O *Jornal do Brasil* noticiou como o ministro da Guerra Góes Monteiro recebeu as ideias da conferência do capitão Cabral: “Com relação às ideias aventadas pelo conferencista a respeito da criação do Ministério do Ar, o general Góes Monteiro declarou estar de acordo com as mesmas, parecendo assim que teremos em breve esse novo órgão político-técnico-administrativo, encarregado da segurança aérea nacional”<sup>517</sup>.

O autor escocês Neill Lochery<sup>518</sup> assinala que, em 1940, o general Góes Monteiro chegou a sugerir ao presidente Vargas que as atividades aviatórias, com exceção da aviação naval, fossem controladas pelo Ministério da Guerra. Contudo, o presidente rejeitou a ideia e planejou criar um ministério abarcando todas as formas de aviação. Ainda de acordo com Lochery tanto a Marinha quanto o Exército achavam que o Ministério deveria ser chefiado por um de seus membros,<sup>519</sup> mas na tentativa de resolver essa “querela” entre as instituições militares, Vargas nomeou o advogado Salgado Filho.

Vargas em seu diário descreveu as reuniões com militares da Marinha e do Exército para discussão sobre a reforma da Aviação. Em um encontro no dia 25 de julho de 1940, por exemplo, o presidente citava que havia despachado com os ministros militares, com os quais tratou sobre a aquisição de novos créditos junto aos Estados Unidos, com o ministro da Marinha, e sobre a reorganização da aviação com o da Guerra<sup>520</sup>.

No momento da criação da Aeronáutica, o então ministro da Guerra Dutra destacou em uma conferência no Departamento de Imprensa e Propaganda que a fusão das três aeronáuticas em um só organismo era algo inadiável. Para Dutra, as aviações naval, militar e civil por serem dirigidas por ministérios distintos acabaram crescendo sem harmonia, de modo que apenas a unidade de direção seria capaz de imprimir a sua evolução<sup>521</sup>. Fraga destaca que, diferentemente da Marinha, o Exército consentiu com a elaboração da nova pasta e, em 7 de agosto de 1940, Góes Monteiro, chefe do Estado-Maior do Exército, enviou ao ministro da Guerra Dutra um parecer favorável à reorganização da aeronáutica<sup>522</sup>.

---

<sup>517</sup> *Jornal do Brasil* 22 de fevereiro de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 19 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>518</sup> LOCHERY, Neill. Brasil Os frutos da guerra. Trad. Lourdes Sette. 1º Ed. Editora Intrínseca. Rio de Janeiro. 2014.p.85

<sup>519</sup> Idem. p.85.

<sup>520</sup> VARGAS, 1995, Vol. II, *op.cit.* p328.

<sup>521</sup> *O Jornal* 21 de janeiro de 1941. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 19 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>522</sup> FRAGA, 2017, *op.cit.* p.17.

De acordo com o parecer do Estado-Maior do Exército, os fatos da guerra demonstraram o poder da arma aérea. Assim, a verdadeira solução para o caso da aeronáutica brasileira seria a criação do Ministério do Ar. Entretanto, antes da criação do ministério, deveria haver uma fase de curta transição, a qual seria feita com a organização de uma Subsecretaria de Estado de Aeronáutica, até que fosse processada a formação dos quadros técnicos indispensáveis, como também fosse adquirido material de toda a espécie<sup>523</sup>. O parecer recomendava que esta subsecretaria deveria organizar um Estado-Maior e o comando da Aeronáutica, subordinados ao Ministério da Guerra, “como medida de precaução, a fim de não desprender brusca-mente a arma incipiente do cordão umbilical antes da formação completa”<sup>524</sup>.

O chefe do Estado-Maior do Exército apresentava argumentos da necessidade de uma força aérea única. Iniciava indagando que se a reorganização da Aeronáutica não fosse baseada na centralização, nenhuma vantagem traria ao desenvolvimento desta, e se surgisse alguma vantagem, seria por acaso. Ao tratar da parte econômica, apresentava medidas aconselháveis para a aplicação mais sensata das verbas, sendo elas: a existência de um órgão de direção responsável a homogeneidade dos quadros técnicos e o melhor aproveitamento das instalações, o que evitava “esforços dispersivos e sacrifícios inúteis”<sup>525</sup>.

O parecer chamava a atenção para a falta de soluções satisfatórias aos problemas do recrutamento dos quadros e da formação de reservas. Os motivos estavam entre outras coisas na ausência de estreita cooperação com a aviação civil. Neste sentido, destacava-se também a existência de um distanciamento entre as aviações naval, militar e civil, as quais viviam, segundo o parecer, em um completo desconhecimento umas das outras<sup>526</sup>.

Para o Estado-Maior do Exército, no tocante à aquisição de material para as aviações, não existia uniformidade na indicação ou, ainda, na contraíndicação dos diversos tipos de aparelhos. A unificação das aviações traria essa uniformidade e, entre outras coisas, facilitaria nas reparações, estocagem dos sobressalentes e manutenção, acabando assim com o fato de o Exército empregar material de origem norte-americana e a Marinha material de procedência norte-americana e alemã<sup>527</sup>.

---

<sup>523</sup> BRASIL. Ministério da Guerra. Parecer Reservado nº 1239/963 do Estado Maior do Exército ao Ministério da Guerra. Arquivo Nacional- Fundo Salgado Filho - RO antigo AP 49. Dossiê 12. Rio de Janeiro. 7 ago 1940. p.2

<sup>524</sup> Ibid. p.3.

<sup>525</sup> Ibid. p.4.

<sup>526</sup> Ibid. p. 4.

<sup>527</sup> Ibid. p. 5.

Ao tratar da instrução do pessoal, o parecer destacava os inconvenientes da múltipla direção, de maneira que a Marinha possuía recursos materiais para instrução não existentes no Exército e vice-versa, empregando assim processos de instrução diferentes. Segundo o Estado-Maior do Exército seria vantajosa, a existência de pontos estreitos de contato, tanto na Marinha como no Exército. Assim, os elementos da aviação naval que não fossem destinados a cooperar com a Esquadra teriam em dado momento condições de atuar com a Aeronáutica do Exército, particularmente nas defesas da faixa do litoral<sup>528</sup>.

Eram destacados ainda os aspectos da infraestrutura e instalações, orçamentos e pessoal da reserva. Quanto à infraestrutura, o parecer apontava que as três aviações possuíam estações rádio localizadas em vários campos, dificultando assim a obtenção de informações de qualquer natureza, especialmente as de condições atmosféricas imprescindíveis à segurança dos voos. Ao tratar do pessoal da reserva, o parecer destacava que deveria ter uma formação comum dentro de uma mesma doutrina de emprego da arma aérea e da adaptação do pessoal da aviação civil. Assinalava também a preparação para o caso de mobilização e o aproveitamento de seus elementos tanto nas ações terrestres como marítima.

Por fim, ao abordar a questão orçamentária, o Estado-Maior do Exército apresentava os dados referentes ao exercício de 1939:

Ministério da Viação 1\$091.304.668,000 – Aviação Civil 39\$099.136,30 = 3%

Ministério da Guerra 807\$759.495,000 – Aviação Militar 30\$773.495,00 = 2,5%

Ministério da Marinha 330\$743.327,000 – Aviação Naval 37\$271.248,00 = 10%

Um aspecto interessante no demonstrativo do orçamento dos ministérios era o fato de a Marinha ter destinado naquele ano dez por cento de sua dotação para a aviação, enquanto os ministérios da Guerra e da Viação e Obras Públicas destinaram dois e meio por cento e três por cento, respectivamente, algo bem inferior. Tal aspecto era enfatizado pelo ministro da Marinha em seus relatórios ao apresentar os investimentos na aviação no período.

O Estado-Maior do Exército entendia que a aplicação dessas verbas em conjunto permitiria uma distribuição mais vantajosa e adequada com maior economia. O parecer finalizava destacando que a modificação estrutural proposta constituía problema de execução difícil. En-

---

<sup>528</sup> Ibid. p.6.

tretanto, nenhum entrave a deteria desde que fosse feita em etapas sucessivas, previamente estabelecidas e calculadas<sup>529</sup>.

Após receber e apreciar as considerações feitas pelo seu Estado-Maior, o ministro da Guerra general Dutra remeteu ao presidente Vargas suas considerações a respeito. Para o ministro da Guerra, a deficiência da aeronáutica militar era resultado, entre outras coisas, da falta de uma organização adequada. No documento encaminhado ao presidente, o ministro da Guerra fazia um apanhado dos principais pontos apresentados por Góes Monteiro no parecer e concluía que:

A fusão das três aeronáuticas num só organismo é problema que reclama solução imediata. As três aviações crescem desordenadamente, sem a harmonia de forma que somente a direção única é capaz de imprimir a sua evolução. Adiar a solução seria complicar o problema que já se apresenta delicado. Resolvê-lo posto de lado os interesses pessoais e o rotineiro preconceito dos que não sentem o problema da Defesa Nacional será ato de clarividente coragem, digna da política sã que inaugurou no Brasil, o Estado Novo<sup>530</sup>.

Nota-se no final do discurso do ministro da Guerra uma crítica ao ministro da Marinha, quando ele cita os que eram contra a ideia. Por sua vez, Vargas descreveu a chegada do documento emitido pelo Ministério da Guerra ao seu conhecimento no dia 28 de agosto de 1940 e dizia estar preocupado com o assunto, pois o projeto estava incompleto e contraditório<sup>531</sup>.

Os generais Dutra e Góes Monteiro mostravam em seus discursos que eram favoráveis à ideia da criação de um Ministério do Ar. Entretanto, acreditavam que a chefia da nova pasta ficaria por conta do Exército, mas não foi o que aconteceu. Tal aspecto ficava nítido quando os generais apresentavam que deveria ser criada inicialmente uma subsecretaria de Estado da Aeronáutica, subordinada ao Ministério da Guerra. O Exército chegou a remeter um projeto do decreto de criação na nova secretaria, no qual iniciava afirmando que a unificação não se estenderia inicialmente aos órgãos da aviação naval até que fosse organizado definitivamente o Ministério do Ar e Comando Superior da Arma Aérea.

Importante assinalar a razão de o presidente Vargas entender que o documento do Exército era contraditório. Tanto o parecer do Estado-Maior quanto o ofício do Ministério da

<sup>529</sup> Ibid. p.11.

<sup>530</sup> BRASIL. Ministério da Guerra. Ofício Reservado nº 34-22 do Ministério da Guerra a Presidência da República. Arquivo Nacional-Fundo Salgado Filho – RO antigo AP 49. Rio de Janeiro. 22 ago 1940. p. 5.

<sup>531</sup> VARGAS, 1995 Vol. II. *op.cit.* p. 333.

Guerra e o projeto do decreto de criação da Subsecretaria de Estado de Aeronáutica recomendavam que, inicialmente, fosse criada transitoriamente um departamento subordinado ao Exército e, posteriormente, sem apontar como, é que deveria ser criado o Ministério do Ar. O projeto do decreto, em suma, determinava a criação de uma Subsecretaria, comandada por um general de divisão, nomeado por decreto com as funções de subsecretário de aeronáutica e comandante da Força Aérea Nacional<sup>532</sup>.

Importante acentuar o interesse do Exército nessa subsecretaria, pois conforme o projeto do decreto anteriormente citado, deveriam passar para o Ministério da Guerra todos os recursos, atribuições e saldos das verbas distribuídas naquele exercício, atinentes a Aeronáutica Civil. Tais recursos eram os conferidos ao Ministério da Viação e Obras Públicas, bem como o serviço meteorológico do Ministério da Agricultura<sup>533</sup>.

Contrariando a recomendação expressa no projeto do decreto elaborado pelo Ministério da Guerra, Vargas optou por nomear um amigo próximo do ministro das Relações Exteriores Oswaldo Aranha. Salgado Filho vinha de fora dos quadros militares, embora o ministro destacasse em seu discurso não ser um estranho para as Forças Armadas<sup>534</sup>.

McCann e Lochery são unânimes ao afirmar que a decisão em nomear um civil para a pasta da Aeronáutica foi tomada após uma partida de golfe jogada pelo presidente Vargas, que foi interrompida pelo seu assessor militar, o qual tentava convencer o presidente que escolhesse um militar para apaziguar Dutra e Góes Monteiro. Para Lochery<sup>535</sup>, a natureza da nomeação bem como a hora escolhida representava um risco assumido pelo presidente, mas era também um sinal claro dele não permitir que as Forças Armadas afrontassem seu modelo político pautado no autoritarismo.

No dia anterior ao momento da criação da Aeronáutica, Vargas escrevia em seu diário que sua filha Alzira Vargas havia lhe procurado antes de uma partida de golf para relatar um problema entre o general Góes Monteiro e o jornal *Correio da Manhã*<sup>536</sup>. Ainda naquele mesmo dia, Vargas recebia o general Dutra, o qual lhe mostrava uma carta de Góes Monteiro pedindo demissão do cargo de chefe do Estado-Maior do Exército caso não fossem adotadas as

<sup>532</sup> Projeto do decreto-lei. Cria a Subsecretaria de Estado de Aeronáutica, subordinada ao Ministério da Guerra. Arquivo Nacional – Fundo Salgado Filho-RO antigo AP 49. Dossiê 12. Artigo 5º. p.5. 7 ago 1940

<sup>533</sup> Idem. p.5.

<sup>534</sup> Discurso do Ministro Salgado Filho no Automóvel Clube ocorrido no dia 31 de dezembro de 1941 oferecido pelas Forças Armadas ao presidente Getúlio Vargas.

<sup>535</sup> LOCCHERY, 2014. *op.cit.* p.86.

<sup>536</sup> VARGAS, 1995, Vol. II. *op.cit.* p. 372

medidas que ele propunha contra os jornais *Correio da Manhã* e *Diário Carioca*. No dia 20 de janeiro de 1941, o *Correio da Manhã* amanhecia ocupado por tropas do Exército e, neste clima de efervescência, Vargas decretava a criação do Ministério da Aeronáutica, nomeando Salgado Filho como titular<sup>537</sup>.

Quanto à nomeação de Salgado Filho, Souza nos relata em sua obra uma versão distinta da registrada por Lochery. Segundo Souza, foram dados a Vargas diversos palpites do nome do novo ministro, gerando uma preocupação dele ao examinar os papéis que lhe eram submetidos<sup>538</sup>. Às vésperas da criação da Aeronáutica, os mais íntimos perguntaram ao presidente<sup>539</sup> quem seria o ministro da tão importante pasta e ele respondeu: “Será um civil, muito culto e inteligente e que, tenho certeza, saberá dirigir o Ministério” e voltando-se para seu genro, o aviador Rui da Costa Gama, Vargas acrescentou “Como vocês aviadores o desejam”. Por fim, Souza destacava que, embora o Estado-Maior da Marinha e do Exército tivessem apresentado restrições para a criação do novo ministério militar, o ato governamental de Vargas apresentou eficientes resultados “como provas do feliz empreendimento”<sup>540</sup>.

Segundo McCann, no começo de 1941, Vargas se empenhou em uma luta de contenção do poder do Exército. A força terrestre até aceitava a criação de um ministério do ar, mas sob o seu comando. Por sua vez a força naval não apenas contestava a ideia de um novo ministério como também não aceitava entregar seu braço aéreo<sup>541</sup>.

De acordo com Lochery<sup>542</sup>, a decisão de Vargas em nomear um civil para a Aeronáutica gerou protestos do Exército, e o general Dutra acusou o presidente de jogar as Forças Armadas umas contra as outras. McCann cita que vários generais redigiram um manifesto e enviaram a Getúlio Vargas por meio do general Francisco José Pinto, chefe do Gabinete Militar. Entretanto, mesmo o presidente enfrentando resistência, manteve o civil na pasta. O ministro da Guerra, de início, não quis entregar os aviões do Exército, mas, no fim, acabou cedendo<sup>543</sup>.

O general Góes Monteiro mais tarde comentaria que Getúlio buscava “manter as Forças Armadas enfraquecidas ou fracionadas, agindo com relação a elas como se fossem um

---

<sup>537</sup> Ibid. p.371.

<sup>538</sup> SOUZA, 1944. *op.cit.* p. 65.

<sup>539</sup> Vargas relatou em seu diário que convidou Salgado Filho para o ministério no dia 3 de outubro de 1940.

<sup>540</sup> Ibid. p. 67.

<sup>541</sup> Ibid. p.184.

<sup>542</sup> LOCCHERY, 2014. *op.cit.* p. 86.

<sup>543</sup> MCCANN, 1995. *op.cit.* p. 185.



corpo político ou um partido”<sup>544</sup> e pretendia, ao nomear um civil à frente da Aeronáutica fragilizar as instituições militares. Por fim, Góes Monteiro afirmava que Vargas com essa atitude deu um passo errado e no final ia lhe custar caro.

Como podemos observar, a resistência do Exército era pelo fato de não ter um dos seus militares à frente da Aeronáutica e não pela criação desta, o mesmo não acontecia na Marinha, que era contra a criação do novo ministério. Pautado em seu autoritarismo, Vargas contrariou as duas instituições militares, tanto por criar o ministério como por escolher um civil.

A deliberação do presidente Getúlio Vargas em instituir o Ministério da Aeronáutica, unificando as aviações naval e militar, como ocorreu nos países europeus, não foi algo recebido de forma unânime entre a alta cúpula das Forças Armadas. Com a instauração do Estado Novo, essa decisão ficou a cargo unicamente do presidente da República, pois naquele momento se tinha um Congresso fechado pela amplitude do regime de exceção em que se encontrava o País e Getúlio Vargas, ao propor um “Estado Novo”, propunha também “Forças Armadas novas”.

### **3.2. O debate na Marinha a respeito da criação do Ministério do Ar.**

A Missão Naval Americana no início da década de 1920 propôs ao ministro da Marinha Alexandrino de Alencar uma reorganização dos serviços navais. Em seu relatório de 1924 o ministro destacava que essa reorganização seria o primeiro ponto para atingir o objetivo de uma defesa eficiente da costa brasileira. Para Santos Val, a Missão Naval Americana acabou interferindo efetivamente em quase tudo que dizia respeito à organização da frota, pois não apenas havia carência de pessoal treinado, mas também de equipamentos básicos de esquadra<sup>545</sup>.

Para o ministro Alexandrino de Alencar, nações como o Brasil, que possuía reduzidos recursos financeiros, mas era rico de costas marítimas e fronteiras, encontravam na aeronáutica elementos notáveis para realizar uma defesa eficiente. Contudo, na visão dele, a forma em que se encontrava o progresso da aeronáutica no Brasil não era possível acompanhar a evolução dos planos gigantescos dos países abastados, mas em proporções razoáveis<sup>546</sup>. Assim, o ministro determinou em 1922 a criação do Comando da Defesa Aérea

---

<sup>544</sup> Idem. p.185.

<sup>545</sup> VAL, 2012. *op.cit.* p. 63.

<sup>546</sup> Revista Marítima Brasileira, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro. 1924 p. 851. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

do Litoral da República,<sup>547</sup> o qual devia ser subordinado ao Estado-Maior da Armada.

Um aspecto interessante no discurso do ministro Alexandrino em seu relatório era a hipótese da criação do Ministério do Ar durante a sua gestão, como havia acontecido na Inglaterra, onde foram colocados sob a direção única do ministro do Ar todos os serviços referentes à aeronáutica civil, comercial e militar<sup>548</sup>. Entretanto, o ministro Alexandrino ressaltava que a discussão travada na Inglaterra entre o Almirantado Britânico e o Ministério do Ar não criava expectativas para aplicação de tal medida no Brasil, além do fato de a aviação ainda ser “bastante jovem, apesar da transformação radical entre o início e o término do conflito europeu”<sup>549</sup>.

Alexandrino apontava que quando foi declarada a Primeira Grande Guerra, a ação do aeroplano ainda não estava suficientemente estudada, pois os alemães, franceses e ingleses empregavam os aparelhos aéreos apenas para reconhecimento, tentando um ou outro bombardeio, mas sem eficácia. O ministro citava ainda em seu relatório não serem conhecidos exemplos de manobras combinadas das tropas com aviões e finalizava ressaltando a visão do oficial britânico John Jellicoe em seu livro *The Grand Fleet*, o qual afirmava que diversas operações da esquadra inglesa ficaram sem efeito, devido aos avisos dos zeplins, que impossibilitaram ataques surpresa contra a esquadra adversária<sup>550</sup>.

Para o ministro Alexandrino, o Brasil devia seguir atento aos resultados das conquistas dos países mais bem providos de recursos, para assim orientar o caminho da aviação de forma definitiva. Percebemos no discurso do ministro a visão de que o Brasil devia acompanhar os países desenvolvidos, mas deveria se atentar também para a obsolescência dos seus aparelhos de aviação, sendo empregados novos aparelhos de forma contínua. Entretanto, tal modernização ficaria limitada na visão do ministro se fosse formado o Ministério do Ar, sendo preferível a existência dos serviços separados do Exército da Marinha e da Aeronáutica civil e comercial, devendo-se aguardar para julgar em definitivo as vantagens e desvantagens de um serviço único<sup>551</sup>.

---

<sup>547</sup> BRASIL. Decreto 15.847, de 18 de Novembro de 1922. Cria a Defesa Aérea do Litoral da República. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>548</sup> Revista Marítima Brasileira, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro. 1923 p. 850. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>549</sup> Ibid. p.852.

<sup>550</sup> Ibid. p. 853

<sup>551</sup> Ibid. p.854.

Notamos que o discurso do ministro Alexandrino em seu relatório se apresentava de uma forma curiosa pois, ao mesmo tempo em que era sugerida a criação de um ministério independente, era destacada a imaturidade da aviação naquele momento. Entretanto, podemos observar que não apenas o ministro da Marinha Alexandrino mas também os aviadores entusiastas da criação de uma aviação única miravam nos países europeus, possuidores do Ministério do Ar para defenderem a medida também no Brasil.

Ao descrever a trajetória da aviação e as influências externas, Falconi<sup>552</sup> destaca a Inglaterra como o primeiro país a criar o Ministério do Ar em 1918, e, posteriormente, a França. Entretanto, este autor afirma que a criação desses ministérios ocorreu de modos distintos. Na Inglaterra, a aviação embarcada ficou sob a responsabilidade do Almirantado, e a aviação terrestre controlada pelo Ministério do Ar. A França manteve a aviação naval como parte da estrutura da Armada, absorvendo o grupo de aviações (Embarcada e de Cooperação) sob a égide da Marinha, e a Aviação Naval Autônoma a cargo do Ministério do Ar.

Falconi<sup>553</sup> assinala que a Itália criou o Ministério do Ar um ano após a França e, diferentemente de outros países europeus, a Itália uniu a Aviação do Exército com a Aviação Naval, formando assim o Ministério do Ar. Segundo Falconi, este padrão foi o mais próximo do modelo brasileiro. Já nos países vizinhos ao Brasil, como o Chile, por exemplo, foi criado em 1930 a Subsecretaria de Aviação, que era subordinada ao Ministério do Interior<sup>554</sup>.

Diferentemente do Chile, na Argentina a aviação estava organizada operativamente em três forças aeronavais e um órgão de instrução especializado, sendo dividido da seguinte forma: Força Aeronaval nº 1, Força Aeronaval nº 2, Comando de Transportes Aeronavais e Escola de Aviação Naval, ficando assim a aviação subordinada à Marinha. No Uruguai e no Paraguai a Aviação Naval pertencia à Marinha. No primeiro país citado, a parte operativa da aviação estava subordinada ao Comando de Operações Navais, e no segundo o Comando de Aviação Naval compreendia o Comando do Grupo Aéreo e a Base da Aviação Naval<sup>555</sup>.

Na Marinha, a ideia de criar um Ministério do Ar independente vinha enfrentando resistência. Em 1929, era publicado um artigo na Revista Marítima Brasileira, no qual o autor

---

<sup>552</sup> FALCONI, 2009 op.cit. p.26.

<sup>553</sup> Ibid. p.28.

<sup>554</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. 1949 *Relatório da aviação de diversos países* escrito pelo Capitão de Fragata Agapito da Veiga. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>555</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Aeronáutica. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1931. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. p. 17.

não era identificado e tinha o seguinte título: *Haverá vantagem na criação de um ministério da Aeronáutica?* Eram apontados aspectos para combater a “ideia aventada de se constituir um departamento separado, sob a denominação de Ministério da Aeronáutica, autônomo e independente, em condições semelhantes aos Ministérios da Marinha e da Guerra, ou em outras palavras uma Força Aérea”<sup>556</sup>.

De acordo com a matéria, o tema de criação de uma força aérea única gerou comentários e discussões em algumas potências navais, as quais buscaram dar uma solução definitiva. Assim, o governo dos Estados Unidos nomeou uma comissão de técnicos para estudar e analisar o assunto, sendo ouvidos oficiais de patentes elevadas da Marinha e do Exército, membros do Parlamento, construtores de aviões e aviadores civis daquele país. Depois de estudos, a comissão chegou à conclusão de que a Aeronáutica não devia se constituir um ministério ou departamento à parte, seja no Exército, seja na Marinha<sup>557</sup>.

O autor da matéria apresentava os argumentos utilizados pela comissão, fazendo alusão ao Brasil. Era apontado que qualquer operação aérea da aviação estava atrelada forçosamente aos objetivos estratégicos da esquadra, não sendo o aeroplano por si só um agente independente de defesa ou ataque, mas sim uma arma auxiliar para ser empregada no momento necessário. Ainda de acordo com a matéria, nas operações navais as funções dos aeroplanos eram de observação, dando as indicações para os navios atiradores fazerem e corrigirem suas pontarias e como esclarecedores ampliavam o campo de visibilidade dos navios, comunicando assim os movimentos dos inimigos. Já as unidades aéreas de bombardeio transportariam bombas explosivas para atacar os navios inimigos, desempenhando assim funções análogas a dos canhões de grande alcance. Com essas considerações, era indicado que as operações aéreas eram apenas subsidiárias das operações navais<sup>558</sup>.

O autor da matéria ia além e afirmava que a ação do aeroplano no ar era semelhante à do submarino, o qual para cumprir sua missão tinha que mergulhar. Afirmava ainda que para ser um aviador naval eficiente era preciso ser também um excelente oficial de Marinha<sup>559</sup>.

Por fim, era destacada a orientação da Marinha dos Estados Unidos, a qual entendia que as forças aéreas em uma batalha naval do futuro formariam um elemento vital ou uma

---

<sup>556</sup> Revista Marítima Brasileira, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro. 1929 p. 971. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>557</sup> Idem. p. 971

<sup>558</sup> Ibid. p. 973.

<sup>559</sup> Ibid. p. 974.

parte componente dessa batalha. Assim por si só a força aérea constituía uma parte das baterias dos navios<sup>560</sup>.

Na Marinha, o debate em torno da discussão de a criação do Ministério do Ar continuou e, no ano de 1931, era sugerido pelo diretor de Aeronáutica da Marinha em um relatório enviado ao ministro da pasta, que fosse criado o Ministério da Defesa Nacional. De acordo com o diretor, a ideia foi defendida por um “ilustre” general, o qual não tinha o nome citado no relatório e, depois de analisada e discutida dentro da Marinha, devia ser mantida a autonomia da Aviação Naval<sup>561</sup>.

Ainda no ano de 1931, foi publicada uma matéria na *Revista Marítima Brasileira* destacando a campanha da criação de um Exército do Ar integral. Nesta campanha era defendido o embarque dos oficiais aviadores de apenas um ano em navio-escola da Marinha. Entretanto, essa ideia era rebatida pelo autor da matéria com o argumento que o “metier de oficial de Marinha não podia ser aprendido em um ano, mas em longa prática.” Assim, a solução encontrada era a criação de um corpo de aviadores marítimos especializados com uma promoção própria nas suas carreiras e uma direção à parte. Contudo, chamava a atenção para o cuidado deste novo quadro não ser absorvido pelo Exército Aéreo terrestre, o qual, segundo a matéria, aspirava completa independência, considerando a força aérea autônoma como essencial e as aeronáuticas da Marinha e do Exército como acessórias<sup>562</sup>. Em 1932, o ministro Protógenes Guimarães criava o Corpo de Aviação da Marinha.

A matéria da *Revista Marítima* citava a França, onde eram encontrados entusiastas do Exército do Ar independente. E, ao se referir ao caso brasileiro, destacava que uma força aérea não podia ter uma ação militar independente, senão em operações defensivas ou ofensivas concernentes a territórios. Assim, um exército aéreo independente, proveniente do Ministério do Ar chegaria fatalmente a dividir em dois: um permanecendo territorial e independente e outro tendendo a se incorporar a um conjunto de forças navais. A matéria chamava a atenção ainda para a dualidade de comandos no caso de um Ministério do Ar e a aviação na Marinha.

Por fim, eram apresentadas na matéria duas soluções para o problema do pessoal da aviação. A primeira solução seria a organização de um corpo de aviadores marítimos especializa-

---

<sup>560</sup> Ibid. p.975.

<sup>561</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Aeronáutica. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1931. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. p. 17

<sup>562</sup> Revista Marítima Brasileira, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro. 1931 p. 963. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

dos, mas que traria graves inconvenientes, pois esses militares pertenceriam ao Ministério do Ar, sob a autoridade da Marinha. Já a segunda era considerada mais viável e consistia em fazer aviador a um oficial de Marinha, emprestando ao Exército Aéreo para as necessidades da Aeronáutica marítima. Segundo a matéria, essa última solução havia tido sucesso em dois países, Inglaterra e Itália<sup>563</sup>.

Em uma das matérias publicadas na Revista Marítima Brasileira no ano de 1933, o capitão de mar e guerra João Francisco de Azevedo Milanez<sup>564</sup> defendia que, se houvesse a unificação das aviações militar e naval, o controle deveria ficar por conta da Marinha. O oficial brasileiro afirmava que, na Inglaterra, o almirante Percy Scott declarou ter sido retirado da Marinha inglesa o seu instrumento essencial de ataque e defesa e, na opinião de Milanez, tal medida “significou uma terrível gaffe”. Nesta matéria, ele apresentava modelos de outros países, como o Chile, onde foi criado o Subsecretariado do Ar. Entretanto, o oficial brasileiro acreditava que o modelo ideal seria o francês.

Eis, porém que agora a França consegue criar o seu Exército do Ar, não só deixando intacta à Marinha a Força aérea especializada de que ela já dispõe para permitir às forças navais atingir seu máximo rendimento, como ainda pondo elementos daquele Exército para com ela cooperar<sup>565</sup>.

Lavenère Wanderley destacou também a defesa da criação do Ministério do Ar, feita pelo capitão de corveta aviador naval Luiz Leal Netto dos Reis em seu artigo *Ministério da Aeronáutica* no número de janeiro de 1936 da revista *Asas*. Este artigo também foi publicado no nº 84, referente ao 4º trimestre de 1935 do Boletim do Clube Naval. Lavenère Wanderley transcreveu em sua obra um trecho importante e entendemos a necessidade de transcrever no nosso trabalho:

Todo o nosso território, como o dos países da Europa, está sob a ameaça de ataques aéreos vigorosos, capazes de abalarem nossas resistências na superfície, sobre terra e sobre mar, de impregnarem de gases tóxicos os nossos grandes centros de população de destruírem as nossas riquezas; finalmente, de abaterem a nossa vontade de lutar, enfraquecendo-nos moral e materialmente. A custa de mil sacrifícios, erigimos uma proteção duvidosa sobre os fronts de terra e mar, mantendo-nos a descoberto pelo espaço aéreo: é uma armadura que não cobre o coração, para que o inimigo seja tentado a desferir o golpe

<sup>563</sup> Idem. p. 963.

<sup>564</sup> Revista Marítima Brasileira, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro. 1933 p. 387. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>565</sup> Revista Marítima Brasileira. Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro. 1933 p. 338. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

mortal. As opiniões que divergem sobre tal assunto baseiam-se exclusivamente, nas duas premissas abaixo:

- a) Os conservadores, que atribuem às aeronaves tão somente as missões auxiliares das Forças de Superfície (Exército e Marinha), porque as julgam ineficazes em suas missões independentes, além do front, com influência decisiva para a terminação da luta.
- b) Os progressistas que acreditam no emprego das aeronaves para o ataque eficaz dos pontos vitais de além-front com influência decisiva para a terminação da luta. Os primeiros não consideram as três dimensões em que se processa a guerra atualmente apegam-se às doutrinas do passado as duas dimensões da superfície. Os últimos estão convencidos de que jamais a humanidade desprezará a terceira dimensão do espaço, onde não há barreiras naturais e por onde é mais fácil atingir o inimigo em seus pontos vitais (...).

Quer que se considere a criação de um Ministério da Aeronáutica pelo prisma militar, político, financeiro, moral ou geral, é fácil provar que tal medida se coaduna, perfeitamente, as nossas necessidades e possibilidades presentes<sup>566</sup>.

Souza<sup>567</sup> assinalava que Luis Leal Netto dos Reys escreveu artigos para diversos jornais e usava o pseudônimo de “Piloto”. Neste aspecto, podemos observar a estratégia de não se expor, utilizada também por Lysias Rodrigues com o pseudônimo de “Observador Militar” em seus artigos. Assim, Souza transcreveu um dos importantes artigos de Netto dos Reys, publicado no nº 64 do Boletim do Clube Naval. No artigo, era destacado que a evolução da Aeronáutica tinha atravessado em todos os países o mesmo ciclo de organização que agitava os meios militares com relação à Marinha.

Percebemos nesse discurso que Netto do Reys acentuava os conflitos dentro da Marinha com a ideia da criação da arma aérea, de maneira que tal aspecto não era um caso isolado no Brasil. Na visão de Netto dos Reys, a evolução da arma aérea teve origem com a Primeira Grande Guerra Mundial, quando as nações em luta se sentiram ameaçadas pelas novas armas do espaço e se empenharam para a obtenção do domínio do ar.

Assim, Netto dos Reys destacava que foram paulatinamente sendo criados os departamentos especiais, depois as subsecretarias de Estado e finalmente os ministérios. Na Inglaterra, na França, na Itália, na Rússia e na Alemanha houve a criação de ministérios autônomos para a administração de suas aeronáuticas. Ele ainda destacava o fato de que as grandes potências mundiais possuíam ministérios autônomos do ar, exceto Japão e Estados Unidos, sendo

---

<sup>566</sup> Idem, p. 214

<sup>567</sup> SOUZA, 1944. *op. cit.* p.39.

que os Estados Unidos tinha três subsecretarias de Estado e vários órgãos complementares de suas três aviações: militar, naval e civil<sup>568</sup>.

Com a criação do Ministério da Aeronáutica em 1941, o aviador Luiz Leal Netto figurava na primeira relação dos militares transferidos para a nova pasta com o posto de tenente-coronel aviador. Coube a este militar o papel de ser um dos primeiros defensores na imprensa da decisão do presidente Vargas. No momento da criação da Aeronáutica, aquele militar se encontrava no posto de capitão de fragata na Marinha e estava no comando da Base da Aviação do Rio Grande. Entretanto, mesmo ainda estando no cargo de comando e, conseqüentemente, exercendo um papel de confiança do ministro da Marinha, não se furtou em elogiar a decisão presidencial. O jornal *A Noite* noticiou o seu discurso mas, antes de abordá-lo, achamos importante destacar como o periódico apresentava o militar: “capitão de fragata Netto do Reis é um dos mais entusiásticos batalhadores em prol do Ministério da Aeronáutica. Desde 1925, esse brilhante marinheiro, através de artigos de imprensa e conferências tem combatido pelo ideal que acaba de se transformar em realidade”. Podemos observar o reconhecimento do jornal da participação do militar na campanha pelo Ministério do Ar.

Quanto ao discurso do militar, se dirigia da seguinte forma sobre a criação do ministério:

E quais os maiores benefícios da criação do Ministério do Ar? O novo ministério permitirá a coordenação de todos os esforços para o desenvolvimento da aviação brasileira. Passaremos a ser orientados por uma verdadeira mentalidade aeronáutica. Os assuntos aeronáuticos exigem direção competente e especializada como os do Exército e da Armada. Para isso teremos de criar e formar uma unidade de doutrina, que será a doutrina e a obra do Estado-Maior das Forças Aéreas Nacionais<sup>569</sup>.

No discurso de Netto dos Reis percebemos um ponto que vinha de encontro a outros discursos como o de Lysias Rodrigues, o qual apontava como argumento a criação da Aeronáutica pela ausência de uma unidade doutrinária.

A campanha pelo Ministério da Aeronáutica tinha como argumentos a economia que seria realizada com um único órgão coordenando as três aviações no país. Assim pôde ser observado que, após a criação do ministério, a receita orçamentária da Marinha teve um leve

---

<sup>568</sup> Ibid. p. 40.

<sup>569</sup> *A Noite* 23 de janeiro de 1941. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 19 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.



declínio no ano de 1941 no entanto, no ano seguinte, a Marinha teve um relativo aumento em sua dotação orçamentária<sup>570</sup>. É importante chamar atenção que inferir se essa queda no orçamento tem relação com a decisão presidencial requer estudos minuciosos, pois não podem ser desconsiderados os acontecimentos da Segunda Grande Guerra Mundial.

Podemos observar nesses pronunciamentos as tensões iniciadas nos bastidores da Marinha acerca da criação do Ministério da Aeronáutica. Embora, fossem publicados artigos contrários à ideia na *Revista Marítima Brasileira*, em outros meios da imprensa se tinha a defesa de uma força aérea única por militares da Marinha. Posteriormente, a decisão unilateral de Vargas, pautada no seu projeto autoritário, acabou se concretizando.

O presidente Getúlio Vargas citava uma reunião no início de 1939 com os ministros militares, na qual o da Marinha, Aristides Guilhem não teria ficado satisfeito pelo fato de o presidente ter discordado de um projeto de lei proposto pelo ministro sobre a Aviação.<sup>571</sup> Três meses depois dessa reunião, o vice-almirante José Machado de Castro e Silva, chefe do Estado-Maior da Armada, remeteu um parecer a respeito da criação do Ministério do Ar ao Conselho de Segurança Nacional<sup>572</sup>.

José Machado de Castro e Silva ingressou na Escola Naval em 1895 sendo, promovido a primeiro-tenente em 1911, quando foi incorporado ao Corpo de Infantaria da Marinha. Como capitão-tenente, serviu no cruzador Rio Grande do Sul, no qual participou da repressão à Revolta da Chibata. Como capitão de corveta, foi designado vice-diretor do Serviço de Submersíveis e Aviação em 1915, ficando até 1918, sendo substituído por Protógenes Guimarães. Foi promovido a vice-almirante em 1936 e dois anos depois assumiu a chefia do Estado-Maior da Armada.

Castro e Silva iniciava seu parecer reconhecendo a necessidade de organizações capazes de tornarem eficientes as aeronáuticas militar e naval, como também as atividades civis de aviação. Podemos observar neste aspecto do discurso a aproximação com as queixas dos aviadores, no tocante à falta de uma organização, ou seja, de uma diretiva que atendesse às demandas dos diferentes ramos da aviação. Contudo, logo em seguida, o chefe do Estado-Maior

---

<sup>570</sup> Ver Caminha, Anexo ao Cap. III Orçamentos Gerais e navais anuais (Fonte: Coleção Leis do Brasil) p.112.

<sup>571</sup> VARGAS, 1995, *op.cit.* p.195

<sup>572</sup> Órgão criado pelo artigo 162 da Constituição de 1937 com a função de estudar todas as questões relativas à segurança nacional ([www.fgv.br/cpdoc/](http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/) acervo/dicionários/verbete-tematico/ CPDOC – FGV Acesso em 06 de abril de 2019).

da Armada citava não ser imprescindível o fato de todas as atividades da aviação ficarem sob uma única direção administrativa<sup>573</sup>.

De acordo com o parecer, a organização da aviação naval não era a mais conveniente e poderia ser modificada a fim de melhor atender as suas necessidades reais, conforme o desenvolvimento e progresso da arma. Entretanto, argumentava-se a dificuldade na obtenção dos elementos indispensáveis, caso a aviação naval fosse absorvida pelo Ministério do Ar. Quanto à criação de um comando único para a aviação, o parecer apresentava restrições. Afirmava que tal medida não traria nenhuma vantagem para a Marinha e implicaria ter sob a direção do Ministério do Ar a orientação das forças navais aéreas. Essa medida era compreendida como inadmissível, pois o comandante em chefe das forças navais precisava ter sob o seu comando imediato todos os elementos que agiam com a Esquadra, o que incluía também a aviação naval<sup>574</sup>.

Para o Estado-Maior da Armada, nada impedia que a Aviação Naval e a Aviação Militar se desenvolvessem separadamente, desde que fossem tomadas as providências administrativas convenientes por ministério responsável. Era apresentado o exemplo dos Estados Unidos, onde a eficiência das aviações próprias do Exército e da Marinha e o desenvolvimento das atividades da aviação civil se apresentavam sem igual em qualquer outro país<sup>575</sup>. Neste sentido, ao comparar o Brasil com outros países, era destacado que a posição estratégica brasileira tinha caráter defensivo-ofensivo, de modo que as forças navais de outros países apenas seriam atacadas se elas se opusessem à realização da missão da Armada brasileira<sup>576</sup>.

De acordo com o parecer, o plano geral de operações da Marinha indicava não haver necessidade de navios aeródromos. Entretanto, tal aspecto não significava que a Esquadra não precisasse de auxílios, como os existentes nas esquadras de outros países. Inglaterra, Estados Unidos e França tinham o navio aeródromo como meio essencial pelo seu caráter mais ofensivo, havendo a necessidade de conduzir suas forças navais para locais mais afastados. Para o Estado-Maior da Armada o fato do Brasil não possuir navio aeródromo não era algo determinante para deixar de existir a aviação naval e elucidava da seguinte maneira:

---

<sup>573</sup> Parecer Reservado nº36 do Estado-Maior da Armada a respeito da criação do Ministério do Ar Remetido ao Conselho de Segurança Nacional em abril de 1939 – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro. 1939. p. 1. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>574</sup> Ibid. p. 2.

<sup>575</sup> Ibid. p.3.

<sup>576</sup> Ibid. p.4.

A aviação que necessitamos para realização das nossas operações navais não precisa ter como base um navio aeródromo; com maiores vantagens táticas e estratégicas, consoante com o caráter das nossas operações, ficará a aviação naval localizada em bases terrestres, no litoral. Embarcados, a esquadra só terá os aviões próprios dos encouraçados e cruzadores. Assim, a força naval aérea necessária a uma esquadra, e que as grandes potências mantêm consigo, levada pelos navios aeródromos, para nós representa a que devemos ter estacionada nas bases do litoral, ao longo do qual terão de ser realizadas as nossas operações<sup>577</sup>.

Embora já tenha sido destacado anteriormente de forma breve o Ministério do Ar em outros países, entendemos ser importante apresentar a descrição feita pelo chefe do Estado-Maior da Armada no parecer. Era feita uma comparação buscando rechaçar a ideia no Brasil, argumentando os problemas surgidos nos países, que a adotaram. Assim, iniciava apresentando o caso da Inglaterra, onde segundo o parecer, a Marinha inglesa foi privada da direção imediata de quase toda sua força aérea. No início, o Almirantado britânico aceitou, entretanto depois de uma trajetória de conflitos entre aquele órgão e o Ministério do Ar, o governo inglês determinou, no ano de 1937, a abertura de um inquérito para apurar questões envolvendo o serviço de aviação. O resultado do inquérito foi conhecido em julho daquele ano e dava a solução que a Marinha britânica ficasse com a completa direção de toda a força aérea embarcada não mais dependendo do Ministério do Ar<sup>578</sup>.

Depois era apresentado o caso da França, onde apesar da criação do Ministério do Ar, a Marinha conservou a sua aviação naval, na qual existia o Conselho Superior de Aviação, tendo como dois dos seus membros o chefe do Estado-Maior da Armada e uma autoridade designada pelo Ministério do Ar. Assim, podia-se dizer que a organização da aviação naquele país permitia ao Ministério da Marinha ter uma completa direção sobre as forças aéreas<sup>579</sup>.

Ao apontar a Itália, era destacado que no fim da Primeira Grande Guerra os serviços de aviação naval ficaram subordinados diretamente ao Ministério da Marinha, até ser criada em 1923, a Régia Aeronáutica, sob a direção imediata do primeiro-ministro Benito Mussolini. Em 1929, foi criado o Ministério do Ar, o qual passou a ser um órgão militar de cooperação no Supremo Conselho de Defesa, junto aos Ministérios da Marinha e da Guerra. Segundo o parecer, a Itália não possuía navios aeródromos, e a aviação embarcada era reduzida aos apa-

---

<sup>577</sup> Ibid. p.6

<sup>578</sup> Ibid. p. 9

<sup>579</sup> Idem. p.9.

relhos dos couraçados e cruzadores. Quanto às forças aéreas que operavam com a Marinha, essas tinham suas bases em terra e estavam subordinadas a ela na realização de suas operações<sup>580</sup>.

Ao apresentar a Alemanha, destacava o fato de toda a força aérea daquele país se encontrar subordinada ao Ministério da Defesa. A força aérea alemã era dividida em seis comandos, sendo cinco para as diferentes regiões do país e um compreendendo a aviação embarcada, a qual tinha o comando exercido por um oficial da Força Aérea, atendendo diretamente as necessidades da Marinha<sup>581</sup>.

Por fim, o parecer apresentava os países que não possuíam Ministério do Ar, como o Japão, Estados Unidos, Argentina e Chile. Quanto ao Japão, era descrito da seguinte forma: “Esta potência asiática até hoje não possui Ministério do Ar as opiniões, principalmente da parte das autoridades navais, têm sido contrárias à introdução deste departamento na administração do país”<sup>582</sup>. Estrategicamente, o parecer apresentava que, em 1936, havia sido sugerida a fundação do ministério do ar japonês, mas as autoridades militares se opuseram e a Marinha daquele país apresentou textualmente as suas razões e, entre outras, existia que a separação das forças aéreas do Exército e da Marinha em outros países tinha se mostrado duvidosa<sup>583</sup>.

Ao apresentar os Estados Unidos, o parecer destacava que nesta nação não existia Ministério do Ar, e o Ministério da Marinha exercia uma completa direção das forças navais aéreas, as quais eram embarcadas ou concentradas em bases espalhadas ao longo das costas banhadas pelo Atlântico e Pacífico. Na visão apresentada no parecer, o caso americano era a prova evidente da eficiência da organização no grau de desenvolvimento e progresso técnico da aviação norte-americana, de modo a não existir nenhuma probabilidade de mudança na orientação até então seguida<sup>584</sup>.

Após apresentar os países o parecer apresentava o caso brasileiro. Analisava inicialmente o aspecto administrativo, e destacava não ser aceitável em tempos de paz a reunião das atividades civis e militares administrativamente, chamando atenção assim da relação com o Ministério de Viação e Obras Públicas, coordenador da aviação civil. Assim citava a separação das funções civis e militares e apontava que estava perfeitamente de acordo com a tradi-

---

<sup>580</sup> Ibid. p.14.

<sup>581</sup> Ibid. p.15.

<sup>582</sup> Ibid. p.16.

<sup>583</sup> Idem. p.16.

<sup>584</sup> Ibid. p.17.

onal política interna brasileira e a reunião destes serviços apenas causaria perturbações prejudiciais<sup>585</sup>.

Logo após era analisado o aspecto econômico, o qual seria provavelmente ponderável se fosse possível dentro do país fabricar com os próprios recursos todas as espécies de aviões necessários. Contudo, isto não era possível por não haver uma indústria aeronáutica e pelo fato do Exército e da Marinha utilizarem aeronaves diferentes. Quanto à despesa com o pessoal seria fatalmente aumentada, pois haveria um novo ministro com seus auxiliares, uma nova organização com gabinetes, diretorias civis e militares, novos serviços auxiliares, saúde, construção, fazenda, etc. Assim seria preciso ampliar o quadro de pessoal, onde forçosamente traria como consequência imediata um aumento de despesa<sup>586</sup>.

Ao apresentar o aspecto técnico militar, era destacado primeiramente que a instrução do aviador naval apresentava-se com aspectos bem diferentes dos necessários aos pilotos civis e aos aviadores do Exército. Citava que a aviação naval operando no ar teria ação também sobre o mar e, assim, o oceano devia ser sempre considerado para a instrução do pessoal. Segundo o parecer, era imprescindível para o aviador naval a perfeita adaptação com o oceano e com os navios da esquadra<sup>587</sup>. Era enfatizado ainda no documento que a simples operação de pousar um avião de guerra em um navio aeródromo demandava uma experiência bem diferente da adquirida por um hábil aviador civil ou do Exército<sup>588</sup>. Notamos neste ponto do discurso uma contradição, pois, anteriormente, o chefe do Estado-Maior da Armada citava não serem necessários navios aeródromos nas operações navais. Por fim, era exemplificado que a Marinha norte-americana não possuía um quadro separado e não permitia que seus oficiais iniciassem o curso de aviadores sem antes passar alguns anos na Esquadra.

Assim o Estado-Maior da Armada concluía o parecer desfavorável da seguinte forma:

- a) - Que a criação do Ministério do Ar no Brasil só desvantagens oferece para o desenvolvimento das diversas atividades da aviação, quer civis, quer militares.
- b) - Que, mesmo assim, levada a efeito a organização do Ministério do Ar, a eficiência da Marinha exige a completa independência administrativa de suas próprias forças aéreas<sup>589</sup>.

Na tentativa de retomar o “braço aéreo” da Marinha, o ministro Aristides Guilhem, por

---

<sup>585</sup> Ibid. p.26.

<sup>586</sup> Ibid. p.28.

<sup>587</sup> Ibid. p.29

<sup>588</sup> Ibid. p.30.

<sup>589</sup> Ibid. p.32.

meio do seu relatório de 1941, fazia uma verdadeira propaganda dos investimentos da força naval na aviação durante a década de 1930. Iniciava afirmando que a aviação no Brasil havia nascido na Marinha, na qual, segundo ele, um grupo de oficiais iniciou a aprendizagem em pequenos aparelhos adquiridos por aquele ministério, tendo o auxílio de um mecânico norte-americano. De acordo com o ministro após a guerra europeia de 1914, a aviação naval foi se desenvolvendo, deixando as instalações modestas da Ilha das Enxadas e passando para as vastas acomodações da Ponta do Galeão na Ilha do Governador<sup>590</sup>.

Conforme consta em seu relatório de 1941, Guilhem apontava a construção de 40 aviões durante a década de 1930, os quais, na visão do ministro, deram excelentes resultados, trazendo um grande auxílio para a formação dos pilotos aviadores. Assim, animados com os resultados obtidos, foi feita, pelo Ministério da Marinha, a aquisição de 25 aviões bimotores tipo *Fock-Wulf*, destinados ao treinamento avançado dos pilotos. Simultaneamente, foram adquiridos seis aviões norte-americanos e reparados vários aviões abandonados<sup>591</sup>.

O ministro Aristides Guilhem destacava ainda no seu relatório de 1941 que as atividades da Aviação Naval após o ano de 1936 e o programa de treinamento deram ao pessoal da Aviação certo entusiasmo e esperanças em seu desenvolvimento. Notamos a preocupação do ministro em destacar que o entusiasmo dos aviadores estava atrelado às atividades da aviação, de modo que se essas estivessem remotas, os aviadores não estariam entusiasmados. O ministro em seu discurso tentava demonstrar ao presidente que a aviação vinha trilhando o melhor caminho dentro da Marinha.

Ainda na tentativa de apresentar a preocupação da Marinha com a aviação e, conseqüentemente, a expectativa dos aviadores, o ministro citava diversas providências tomadas para o preparo de campos de aviação em várias localidades do litoral sul. Além da intensificação do Correio Aéreo Naval, sendo melhoradas as Bases Aéreas do Rio Grande do Sul, Florianópolis e Santos com a aquisição de grandes faixas de terra. Era destacada a construção de pavilhões na Base do Galeão para aparelhos de treinamento, de um Hospital com equipamento especializado moderno, de uma pista de concreto e o início do aterro do mangue para aumento do aeródromo<sup>592</sup>.

---

<sup>590</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1941, p. 79. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>591</sup> Ibid. p.80.

<sup>592</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1941, p. 79. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Um aspecto importante no discurso do ministro era a preocupação em apresentar a origem dos recursos investidos na Aviação Naval. Segundo ele, todas as melhorias citadas haviam sido executadas com o auxílio dos recursos orçamentários do Fundo Naval e constituíam o início do grande desenvolvimento ao qual se pretendia dar à Aviação Naval, sendo na visão dele indispensável às operações navais da Esquadra<sup>593</sup>. Nesse discurso, podemos observar a argumentação do ministro de que a Marinha chegou a investir com seus próprios recursos na sua arma aérea e estava vendo ela se esvaír para outro ministério.

O ministro argumentava ao presidente o retorno da aviação naval utilizando os exemplos de outras nações. Guilhem destacava os estudos realizados nas Escolas de Guerra Naval de diversos países, os quais ele não nominava em seu relatório. Para ele, esses estudos e experiências demonstravam o quanto era imprescindível à aviação nas operações navais, havendo assim uma necessidade de uma solução, a qual permitisse a Marinha de Guerra dispor de uma Força Aérea que cooperasse intimamente nas suas operações. E, por fim, afirmava que sem a providência do retorno da aviação, as Forças Navais se encontrariam sempre em inferioridade na presença do inimigo<sup>594</sup>.

O ministro Guilhem, em um determinado momento de seu discurso, destacava o progresso trazido pelos investimentos no material da aviação, mas reconhecia a falta de uma diretriz firme na arma aérea, algo questionado nos discursos dos aviadores. O ministro culpava os aviadores pelo espírito esportivo e destacava da seguinte forma: “a aviação naval vinha progredindo sempre com a aquisição de novo material; sofria, contudo, uma desorientação por falta de uma diretriz firme e, mais ainda, pelo espírito esportivo do seu pessoal”<sup>595</sup>. Quanto ao espírito esportivo dos aviadores, destacado por Guilhem, o brigadeiro Teixeira definia cerca de quarenta anos depois da criação da Aeronáutica, da seguinte forma: “A aviação naval, assim como a aviação militar na época, antes do ministério, era um refúgio dos boêmios, dos meio indisciplinados”<sup>596</sup>.

No ano seguinte à criação do Ministério da Aeronáutica, o ministro da Marinha citava em seu relatório as dificuldades enfrentadas pelo Estado-Maior da Armada por conta da falta da Aviação Naval, à qual julgava ser um elemento imprescindível. Para o ministro, a guerra

---

<sup>593</sup> Ibid. p. 80.

<sup>594</sup> Ibid. p. 81.

<sup>595</sup> Ibid. p. 79.

<sup>596</sup> TEIXEIRA, Francisco, Rio de Janeiro (depoimento 1983/1984) Rio de Janeiro; (Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. CPDOC) 1992. p. 21.

no mar nos moldes modernos só podia ser realizada com eficiência pelas esquadras integrais e chamava a atenção para a composição da esquadra com diversas forças-tarefa. Isto é, forças ligeiras, submarinas e aéreas. Ele relatava que essas forças auxiliares, consideradas subsidiárias eram indispensáveis na maioria das situações de guerra<sup>597</sup>.

Na visão do ministro, qualquer força-tarefa moderna apenas merecia ostentar tal nome se tivesse em sua composição uma força-aérea dotada de um ou mais navios aeródromos ou porta-aviões. Para Guilhem, a Segunda Grande Guerra revelava tais questionamentos:

O êxito inicial da esquadra japonesa, a bem-sucedida campanha naval que ora realizam as esquadras americanas e a atuação sempre eficaz evidenciada pelas Esquadras Britânicas, foram fruto do sábio aproveitamento das forças aéreas e da sua integração as forças de superfície e submarinas. Contudo nessas três grandes Esquadras, esse aproveitamento foi conseguido pela integração das forças aéreas e não pela utilização eventual de forças aéreas extra Marinha<sup>598</sup>.

Guilhem acreditava no ressurgimento da Aviação Naval, pois, os exemplos apresentados pela guerra e a experiência das grandes nações aliadas eram mais que suficientes para demonstrar o erro cometido em extinguir a arma aérea na Marinha. O ministro justificava, ainda, que, se analisassem os predicados de um avião naval, seria verificada a necessidade de um treinamento longo e constante em um ambiente marítimo. Assim, um avião treinado para as operações de terra jamais poderia, “na altitude de cinco ou seis mil metros, distinguir e informar a classe de um navio, o rumo em que navega e a sua velocidade, e muito menos a composição de uma Força naval inimiga”<sup>599</sup>. De acordo com o ministro, tais dados eram indispensáveis ao comandante de uma Força Naval e, por fim, ele destacava que a falta de coesão dos serviços da Força-Aérea, com os da Marinha, motivada pela falsa mentalidade de independência, resultava em grande prejuízo para a ação conjunta.

Na visão do ministro Aristides Guilhem depois da criação da Aeronáutica, a Marinha ficou lamentavelmente desprovida da arma aérea e, segundo ele, as forças aéreas chamadas de cooperação, ou seja, aquelas pertencentes ao Ministério da Aeronáutica, não conseguiam resolver o problema da eficiência naval. Para Guilhem, o pessoal da aviação deveria pertencer à Marinha sem qualquer distinção de quadro, de modo que os aviadores deveriam ter o mesmo status dos artilheiros e submarinistas<sup>600</sup>. O ministro finalizava a parte da Aviação

<sup>597</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1942 a 1944, p. 29. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>598</sup> Ibid. p.30.

<sup>599</sup> Ibid. p. 31.

<sup>600</sup> Idem. p. 31.



Naval em seu relatório de 1942, demonstrando a esperança de que “após esta guerra os fatos concretos façam que reviva a Aviação Naval para completar a eficiência da Marinha e guarnecer os navios porta-aviões que fazem parte do seu Programa Naval”<sup>601</sup>.

No sentido de demonstrar a sua confiança no retorno da aviação para Marinha, o ministro Aristides Guilhem assinalava que a Missão Naval Americana continuava prestando relevantes serviços. Para o ministro, seria de grande auxílio a presença de oficiais especializados oriundos desta missão em atividades antiaéreas e antissubmarinos e, pelo menos, um oficial especializado em aviação para colaborar com o Estado-Maior da Armada no preparo e formação do primeiro núcleo de aviadores destinados a futura Aviação Naval<sup>602</sup>.

A preocupação do ministro da Marinha com a questão do pessoal estava relacionada ao decreto de criação do Ministério da Aeronáutica<sup>603</sup>. Tal decreto determinava que todos os militares e o pessoal civil, permanente e extranumerário, da arma de aeronáutica do Exército e do Corpo de Aviação Naval, inclusive os reservas, passavam a constituir uma corporação única subordinada ao novo ministério. Era transferido também o pessoal do Departamento de Aeronáutica do Ministério de Viação e Obras Públicas.

O decreto, em seu artigo 21, determinava que os oficiais médicos, diplomados em medicina de aviação, como também os oficiais intendentes do Exército e da Marinha passariam a prestar serviços para o Ministério da Aeronáutica. Neste aspecto, o ministro da Marinha Aristides Guilhem se queixava ao presidente da República, em seu relatório de 1941, e destacava que tal medida causou uma profunda desorganização no pessoal da Marinha<sup>604</sup>. De acordo com o ministro, além da transferência do pessoal especializado, praças, oficiais, médicos e intendentes que serviam nos departamentos da Aviação Naval, foram transferidos militares de outras especialidades que serviam a bordo dos navios e estabelecimentos navais, causando grande perturbação dos serviços navais<sup>605</sup>.

O ministro citava ainda a transferência de um grande número de segundos-tenentes e aspirantes do segundo ano superior da Escola Naval. Tal fato levou a administração naval a

---

<sup>601</sup> Ibid. p. 32.

<sup>602</sup> Ibid. p. 38.

<sup>603</sup> BRASIL. Decreto-Lei nº 2961 de 20 de janeiro de 1941. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>604</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1941, p. 160. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>605</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1941, p. 161. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

abrir concurso para admissão de médicos e intendentes na Escola Naval. Entretanto, para o ministro, as providências tomadas só teriam efeitos depois de um determinado tempo, causando um prejuízo aos serviços médicos e de fazenda<sup>606</sup>.

### **3.3 – Para o progresso e segurança da nação nasce a Aeronáutica.**

Com a anuência do Exército e a resistência da Marinha, a Aeronáutica foi criada em 20 de janeiro de 1941. Conforme constava no decreto<sup>607</sup> de criação do novo ministério, era considerada a necessidade de ampliar as atividades da aviação nacional, devido ao desenvolvimento alcançado por esta, cabendo àquele ministério coordenar tecnicamente e economicamente. Considerava-se ainda que a eficiência e o aparelhamento eram decisivos para o progresso e para a segurança da nação e, sob uma orientação única, os objetivos podiam ser atingidos de forma mais rápida e com menos dispêndio.

A campanha dos aviadores teve papel importante na criação da nova arma. Para a historiadora Maria Cecília Spina Forjaz, foi usado como argumento pelos defensores da ideia o fato de haver um desperdício decorrente da existência de três aviações operando e sendo gerenciadas em separado<sup>608</sup>. Assim, era considerada não apenas a economia, mas o fato que a evolução tecnológica da indústria aeronáutica e de armamentos tornaria a aviação cada vez mais importante na defesa nacional, “principalmente num país de dimensões continentais e totalmente carente de infraestrutura de transportes e comunicações”<sup>609</sup>.

Fraga aponta que as ações em prol da aviação por Getúlio Vargas não devem ser interpretadas como uma ação particular do presidente nem como algo implantado unicamente no Brasil, mas estão inseridas em um cenário marcado pelas consequências das duas guerras mundiais<sup>610</sup>. Neste sentido, Souza destacava que o presidente Vargas apreciou o desenrolar dos acontecimentos mundiais e, sob a sua orientação, soube imprimir a expansão progressista da aviação civil e militar. Ao enxergar as exigências que o país atravessava em face da situação mundial, o presidente não hesitou em organizar com bases sólidas o Ministério da

---

<sup>606</sup> BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1941, p. 162. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>607</sup> BRASIL. Decreto-Lei nº 2.691 de 20 de janeiro de 1941. Criação do Ministério da Aeronáutica. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>608</sup> FORJAZ, Maria Cecília Spina. *As Origens da Embraer*. In Tempo Social, revista de sociologia da USP. V. 17 n°1. p. 282.

<sup>609</sup> Idem. p.282

<sup>610</sup> FRAGA, 2017, *op.cit.* p.12.

Aeronáutica<sup>611</sup>. O desenvolvimento da aviação, na visão do escritor, sofria com o entrave político existente entre o Exército, Marinha e a Aviação Civil.

Ainda na obra de Souza, foi descrita uma entrevista feita ao presidente Getúlio Vargas em 1941 por Alice Rogers Hager, escritora americana e autora de obras sobre a aviação. Nessa entrevista, Vargas iniciava assinalando o progresso realizado pela Aviação Militar e Naval, sendo aquela arma para o presidente um baluarte da defesa nacional<sup>612</sup>. O presidente citava o avanço das atividades aeronáuticas no Brasil como, exemplo, a formação do primeiro grupo de Aviação em 1931, a fundação dos Serviços das Bases Aéreas em 1933, a multiplicação de postos militares aéreos durante a década de 1930. Segundo Vargas, os postos militares se encontravam em locais mais remotos e chegavam a operar 900 voos por ano, transportando 50.000kg de correio aéreo. Ele citava que a aviação nacional ligava o centro ao norte do país e já fazia um total de 700.000km de voos anuais, tendo os serviços comerciais estendidos às principais cidades brasileiras, transportando além de passageiros, toneladas de mala aérea<sup>613</sup>.

Depois de fazer uma forte propaganda dos serviços aéreos, o presidente buscava demonstrar uma modéstia no seu discurso para a entrevistadora, afirmando que aqueles dados representavam apenas um estágio inicial. Naquele momento, ainda estava começando a operação da indústria de aço, a construção da fábrica de aviões em Minas Gerais e a preparação para a manufatura de motores de aviões no Rio de Janeiro. Entretanto, Vargas destacava que precisava do auxílio técnico e da experiência norte-americana<sup>614</sup>.

Quando o presidente se referiu ao apoio dos Estados Unidos para o desenvolvimento da aviação no Brasil, Alice Rogers procurou “enquadrá-lo” citando as empresas de aviação Sindicato Condor<sup>615</sup> e LATI que operavam no Brasil através do Atlântico Sul<sup>616</sup>. A escritora perguntou ao presidente se ele pretendia estabelecer um controle nacional completo nos serviços aéreos internos do Brasil, como foi feito para as escolas, jornais e outras organizações<sup>617</sup>. Vargas, de forma categórica, respondeu a Alice Rogers: “Em um futuro ainda não determinado, tencionamos nacionalizar a aviação comercial do Brasil; isso não significa

<sup>611</sup> SOUZA, 1944, *op.cit.*p. 68.

<sup>612</sup> Ibid. p.75.

<sup>613</sup> Idem. p.75.

<sup>614</sup> Ibid. p.76.

<sup>615</sup> Empresa de aviação subsidiária da empresa alemã Lufthansa.

<sup>616</sup> O Brasil apenas iria declarar guerra contra os países do Eixo em 22 de agosto de 1942.

<sup>617</sup> Ibid. p.76.

que dispensaremos a cooperação norte-americana”<sup>618</sup>. Para Souza, a resposta de Vargas representou um prognóstico importante para as relações interamericanas.

Nessa perspectiva, pode ser observado que os americanos se empenharam em eliminar as linhas aéreas controladas pelos países do Eixo (Alemanha e Itália) na América Latina. Em meados de 1940, Vargas manobrava entre o Eixo e os Estados Unidos e a questão do controle sobre as linhas aéreas não ficou alheia a essa manobra. Naquele momento, o Brasil dependia de decisões americanas referentes à construção da usina siderúrgica e ao problema do fornecimento de armas<sup>619</sup>.

Assim, embora desejasse cooperar com o objetivo americano de suprimir as linhas aéreas alemãs e italianas, Vargas não estava disposto a cancelar completamente os serviços da Condor, pois a empresa americana Panair não dispunha de aeronaves suficientes para absorver todas as rotas<sup>620</sup>. De acordo com McCann, Vargas argumentava que a Condor havia prestado excelentes serviços ao país, como também as autoridades brasileiras suspeitavam que os americanos quisessem destruir esta empresa para criar um monopólio da Panair do Brasil<sup>621</sup>. Importante destacar que a empresa aérea Condor era uma subsidiária da empresa alemã Lufthansa no Brasil e foi criada por um grupo de capitalistas brasileiros, contando com a operação de industriais alemães. Neste contexto, os Estados Unidos exigiam a eliminação de toda influência alemã na Condor, Vasp e Varig.

McCann destaca ainda que, no início de 1941, os americanos desenvolveram uma política de oferecer aeronaves, créditos financeiros e assistência técnica em troca da chamada “desgermanização”<sup>622</sup>. A Vasp e a Varig dispensaram todo o pessoal alemão, mas a Condor permaneceu como alvo dos americanos e não conseguia nada dos fornecedores. O brigadeiro Eduardo Gomes, que estava à frente da Diretoria de Rotas Aéreas, teve que supri-la de gasolina dos estoques do Exército, colocando os aviões para voar em missões militares<sup>623</sup>. Por fim, Souza assinala que a Condor, em 1942, teve o seu tráfego paralisado durante três meses, sendo reorganizada por iniciativas dos próprios quotistas brasileiros, passando a se chamar Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda em 16 de janeiro de 1943<sup>624</sup>.

---

<sup>618</sup> Ibid. p.77.

<sup>619</sup> MCCANN, 1995, *op. cit.* p. 178.

<sup>620</sup> Idem, p.178.

<sup>621</sup> Idem, p.179.

<sup>622</sup> Idem, p.179.

<sup>623</sup> Idem, p.179.

<sup>624</sup> SOUZA, 1944, *op.cit.* p. 220.

Souza apontava, ainda, que a criação da Aeronáutica havia sido noticiada não apenas na imprensa brasileira, mas também nos Estados Unidos por meio da *Aero Digest*, revista de aviação com maior circulação mundial na época. Segundo Souza, a revista publicou um editorial aconselhando o governo americano a seguir o exemplo do governo brasileiro ao criar o Ministério da Aeronáutica, proporcionando enormes vantagens e benefícios para a aviação brasileira. Para reforçar o seu discurso da impressão internacional, Souza destacou o editorial e acreditamos ser importante também descrever:

“Conquanto até agora hesitemos em adotar uma moderna organização para a nossa aviação militar, agravado o caso pelas dificuldades criadas ao rápido progresso da nossa Aviação pela subdivisão do controle entre o Exército e a Marinha, um dos nossos vizinhos sul-americanos, os empreendedores Estados Unidos do Brasil, acabam de estabelecer por si mesmos um Ministério do Ar, o primeiro em Nação do nosso hemisfério, demonstrando com este ato progressista que a Aviação em posição independente pode exercitar-se com mais rapidez em todos os sentidos. O Presidente Vargas, arguto observador de tudo quanto de bom e útil ocorre no resto do mundo, tem feito muito pela aviação brasileira. Em razão do seu conhecimento profundo do assunto e da sua orientação pessoal, tanto a aviação militar, como a aviação civil tem se expandido e progredido no mais alto grau. Mais largos desenvolvimentos da aviação estão em projeto, destinando-se a melhorar as condições da economia brasileira e a reforçar sua posição militar. Pelos últimos atos sabemos que qualquer que seja a política que Vargas adote, essa será dirigida no sentido da expansão da aviação no seu país, de acordo com a legenda nacional brasileira: ”Ordem e Progresso”<sup>625</sup>.

Alguns aspectos do editorial são bastante interessantes. Primeiro ponto a ser destacado é o fato de a revista apontar o Ministério da Aeronáutica brasileiro como um modelo a ser seguido. Devemos chamar a atenção para os destaques aos problemas nos Estados Unidos, reconhecidos com a divisão da aviação entre a Marinha e o Exército. Destaca-se também a condição de progressista do Brasil por ser o pioneiro no hemisfério a criar o ministério, onde a decisão de Vargas condizia com o lema do país Ordem e Progresso.

Souza aponta que o general Francisco José Pinto, chefe do Gabinete Militar, sempre empenhava seus esforços no sentido de apoiar as aspirações dos aviadores. Segundo Souza, foi do general Pinto o pontapé inicial para os estudos preliminares da organização do ministério. Pinto solicitou as impressões do diretor da Aeronáutica Militar general Isauro Reguera, do presidente do Aero Clube do Brasil coronel Ivan Carpenter Ferreira, do diretor da

---

<sup>625</sup> SOUZA, 1944, *op.cit.* p.69.

Aeronáutica Naval contra-almirante Armando Trompowsky e do general Sérgio Pederneiras, membro do Conselho Nacional de Aeronáutica<sup>626</sup>.

O decreto<sup>627</sup> criava uma secretaria de estado com a denominação de Ministério da Aeronáutica, ao qual era atribuído o estudo e o despacho de todos os assuntos relativos à atividade da aviação nacional. Ainda de acordo com o decreto, o titular da nova pasta deveria ter as mesmas honras, prerrogativas e vencimentos dos demais ministros e deviam ser transferidos para sua subordinação os elementos existentes nas aeronáuticas da Marinha e do Exército e no Departamento de Aeronáutica Civil. Assim, as instituições, repartições, órgãos e serviços referentes à atividade da aviação nacional que se encontravam subordinados aos Ministérios da Marinha, Guerra e Viação e Obras Públicas passavam para a jurisdição do novo ministério.

Para Schwartzman, a criação do Ministério da Aeronáutica foi um gesto necessário, sábio e patriótico, mas que acarretou sérias dificuldades: falta de pessoal; falta de material aéreo; falta de escolas e meios de instrução. Neste sentido, Lavenère Wanderley<sup>628</sup> aponta que logo ao ser criado o novo ministério foi observada a necessidade de intensificar a formação de pessoal, devido à expansão da Força Aérea decorrente das necessidades da Segunda Grande Guerra Mundial.

Quanto à formação de pessoal do novo ministério, nos primeiros anos, o curso para os oficiais continuou ocorrendo nas instalações da antiga Escola de Aeronáutica do Exército no Campo dos Afonsos. O decreto-lei n° 3142 de 25 de março de 1941 determinava que a nova escola fosse organizada inicialmente com o pessoal, material e recursos da antiga<sup>629</sup>. Já a formação dos praças, passou a acontecer na Escola de Especialistas da Aeronáutica, a qual no início funcionava nas instalações da extinta escola de Aviação Naval na Ponta do Galeão<sup>630</sup>.

Lavenère Wanderley ressalta que, devido à participação do Brasil na Segunda Grande Guerra, a Escola de Aeronáutica não conseguia formar o número de oficiais suficientes.

---

<sup>626</sup> SOUZA, 1944 op.cit. p.34.

<sup>627</sup> BRASIL. Decreto-Lei n° 2.691 de 20 de janeiro de 1941. Criação do Ministério da Aeronáutica. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>628</sup> LAVENÈRE WANDERLEY, 1975, op. cit. p.219.

<sup>629</sup> BRASIL. Decreto-Lei n° 3.142 de 25 de março de 1941. Criação da Escola de Aeronáutica. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>630</sup> BRASIL. Decreto-Lei n° 3.141 de 25 de março de 1941. Criação da Escola de Especialistas de Aeronáutica. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Assim, foi criado em 1942 o Centro de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica com funcionamento na Base Aérea do Galeão. Além dessa iniciativa, teve também a cooperação norte-americana, com a qual foram oferecidas as escolas de aviação dos Estados Unidos para a formação de pilotos brasileiros, de maneira que todos os alunos concludentes do curso, tanto no exterior quanto no Brasil, foram declarados aspirantes aviadores da Reserva, sendo convocados para o serviço da Força Aérea Brasileira<sup>631</sup>.

Em 1942, ficou evidente que o local de funcionamento da antiga escola não tinha condições topográficas e meteorológicas para o desenvolvimento de uma academia destinada à formação de oficiais aviadores. E, por meio do decreto n° 4.698 de 18 de novembro de 1942, ficava estabelecido um local para a nova sede da Escola de Aeronáutica, ficando o governo do Estado de São Paulo autorizado a proceder com as desapropriações que se fizessem necessárias.

Ao tratar da nomeação de Salgado Filho para o novo ministério, é importante acentuar que Vargas não satisfiz as instituições militares. Como também já destacamos, tal decisão foi possível por conta do seu projeto autoritário de Estado. Salgado Filho era advogado e havia apoiado a candidatura de Vargas em 1930, o qual, ao assumir a chefia da Nação por meio da revolução, lhe nomeou delegado auxiliar da Polícia do Distrito Federal e, em seguida, chefe da Polícia Federal. Ao deixar este cargo, Salgado Filho foi nomeado ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, em que se manteve até ser eleito deputado federal em 1934. Em 1937, Salgado Filho apoiou o golpe do Estado Novo e, no ano seguinte, foi nomeado ministro do Superior Tribunal Militar, último cargo até ser empossado ministro da Aeronáutica, lhe dando o argumento de afirmar que tinha ligações com os militares.

Salgado Filho reconhecia a sua nomeação dada pelo presidente e buscava demonstrar confiança nos seus subordinados, que eram os aviadores, a quem ele dava a responsabilidade da organização e execução da nova pasta. Segundo Schwartzman, a hostilidade entre aviadores militares e navais em outros países chegou a impedir a criação do Ministério do Ar em outras nações, mas no Brasil este aspecto não foi problema, pois sempre houve estreitos laços de amizade entre os pilotos militares e navais brasileiros<sup>632</sup>.

Lavenère Wanderley destacava que Salgado Filho revelou-se um grande

---

<sup>631</sup> LAVENÈRE WANDERLEY, 1975, *op. cit.* p.220.

<sup>632</sup> SCHWARTZMAN, 1983, *op.cit* p. 279.

administrador, um chefe hábil e conhecedor dos problemas de liderança, pois ao enfrentar as delicadas questões resultantes da fusão de duas corporações militares, ele soube fazer com que lhe respeitassem. Assim o ministro conseguiu encontrar soluções adequadas para os complexos problemas decorrentes da expansão do Ministério da Aeronáutica<sup>633</sup>.

A busca de soluções de Salgado Filho se iniciou com a nomeação de seu gabinete técnico, no qual Fraga aponta que o ministro buscou evitar rivalidades entre os oficiais oriundos da Marinha e do Exército, repetindo assim o mesmo gesto do presidente Vargas quando lhe nomeou. Assim montou o gabinete com três oficiais de cada força, do Exército: o tenente-coronel Vasco Alves Secco, o major Nelson Freire Lavenère Wanderley e o major-aviador José Vicente de Faria Lima. Da Marinha: o capitão de fragata Luiz Leal Netto dos Reys, o capitão de corveta Ismar Pftalzgraff Brasil e o capitão-tenente Hélio Costa, do Ministério da Viação e Obras Públicas dois civis: Cesar da Silveira Grillo e Jorge Moniz<sup>634</sup>.

A tarefa de Salgado Filho de organizar o novo ministério era muito complexa, mesmo contando com um gabinete experiente. Vargas escrevia em seu diário que o ministro Salgado Filho havia lhe apresentado o seu gabinete e que a criação do ministério havia tido uma excelente repercussão em todo o país <sup>635</sup>.

Entre os primeiros trabalhos do gabinete, coube a discussão da nomeação dos postos dos militares da Aeronáutica. Havia um grupo favorável das designações serem completamente novas, sem relação com as anteriores adotadas na Marinha e no Exército. Depois de longo debate, prevaleceu a ideia dos postos permanecerem os mesmos do Exército acompanhados da palavra aviador. Já para os oficiais gerais foram adotados o nome brigadeiro, o qual segundo Lavenere Wanderley era cheio de tradições do passado<sup>636</sup>.

---

<sup>633</sup> Ibidem, p.217.

<sup>634</sup> FRAGA, 2017, op.cit. p.21.

<sup>635</sup> VARGAS, 1995, Vol. II. *op.cit.* p. 373.

<sup>636</sup> LAVENÈRE WANDERLEY, 1975 op.cit. p.240.



O decreto-lei nº 3.047 de 13 de fevereiro de 1941 trazia a seguinte nomenclatura e equiparação dos postos da hierarquia militar:

AERONÁUTICA	EXÉRCITO	ARMADA
Soldado, 2ª classe	Soldado	Marinheiro, 2ª classe
Soldado, 1º classe	-	Marinheiro, 1ª classe
Cabo	2º Cabo	Cabo
-	1º Cabo	-
3º Sargento	3º Sargento	3º Sargento
2º Sargento	2º Sargento	2º Sargento
1º Sargento	1º Sargento	1º Sargento
-	Sargento Ajudante	-
Suboficial	Subtenente	Suboficial
Cadete de Aeronáutica	Cadete	Aspirante
Aspirador Aviador	Aspirante	Guarda Marinha
2º Tenente Aviador	2º Tenente	2º Tenente
1º Tenente Aviador	1º Tenente	1º Tenente
Capitão Aviador	Capitão	Capitão-Tenente
Major Aviador	Major	Capitão de Corveta
Tenente Coronel Aviador	Tenente Coronel	Capitão de Fragata
Coronel Aviador	Coronel	Capitão de Mar e Guerra
Brigadeiro do Ar	General de Brigada	Contra-Almirante
Major Brigadeiro do Ar	General de Divisão	Vice-Almirante
Marechal do Ar	Marechal	Almirante

Ainda em 1941, foram organizados os corpos do pessoal militar da Aeronáutica,<sup>637</sup> distribuídos entre o Corpo de Oficiais da Aeronáutica e Corpo do Pessoal Subalterno da Aeronáutica. O Corpo de Oficiais da Aeronáutica ficou dividido entre:

I – Combatentes

- a) Quadro de Oficiais Aviadores.
- b) Quadro de Infantaria de Guarda.
- c) Quadro de Oficiais Auxiliares.

II – Serviços:

- a) Quadro de Intendência da Aeronáutica.

<sup>637</sup> BRASIL. Decreto-lei nº 3810 de 10 de novembro de 1941. Organização dos Corpos do Pessoal Militar da Aeronáutica. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

- b) Quadro de Saúde da Aeronáutica.
- c) Quadro de Oficiais Engenheiros.
- d) Quadro de Oficiais Mecânicos.

Já o Corpo de Pessoal Subalterno compreendia os seguintes quadros:

I – Combatentes:

Ramo de Aeronáutica:

- a) Quadro de mecânicos de avião.
- b) Quadro de mecânicos de rádio.
- c) Quadro de mecânicos de armamento.
- d) Quadro de Fotógrafos.
- e) Quadro de Artífices.
- f) Quadro de Manobra.

Ramo de Infantaria de Guarda:

- a) Quadro de Infantaria de Guarda.

II – Dos Serviços:

Ramo dos Serviços:

- a) Quadro de Enfermeiros.
- b) Quadro de Escreventes Almojarifes.

Ramo de Taifa

- a) Quadro de taifeiros.

Coube também ao ministro Salgado Filho, juntamente ao seu gabinete a missão de criar as Zonas Aéreas, as quais foram referendadas pelo decreto-lei nº 3762 de 25 de outubro de 1941. E dividia a jurisdição da Aeronáutica da seguinte forma:

– Primeira Zona Aérea com sede na cidade de Belém: Estados do Amazonas, Pará, Maranhão e Acre.

– Segunda Zona Aérea com sede na cidade de Recife: Estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia.

– Terceira Zona Aérea com sede no Rio de Janeiro: Estados do Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Goiás e o Distrito Federal.

– Quarta Zona Aérea com sede em Porto Alegre: Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Quinta Zona Aérea com sede na cidade de Campo Grande: Estado de Mato Grosso.

Na posse de Salgado Filho, o ministro interino da Justiça Negrão de Lima defendeu a decisão de Vargas na criação do novo ministério. Para ele tal ato, representava uma honra gloriosa para o Estado Novo e afirmava que os destinos do mundo estavam sendo decididos no ar. Ainda segundo o ministro da Justiça, a guerra em curso revelava que a aviação era a arma heroica mais importante daqueles tempos. Por sua vez, Salgado Filho ressaltava a importância do cargo em que estava sendo confiado:

Avalio bem a responsabilidade que me foi confiada. Basta pensar que recebo um acervo glorioso das mãos de um general Dutra, de um almirante Guilhem e do general Mendonça Lima (...) Foi o Sr. Presidente da República, o benemérito brasileiro Getúlio Vargas, buscar-me na mais alta corte de Justiça Militar para entregar-me o destino desta pasta no seu encaminhamento inicial (...) Aos denodados aviadores que vão constituir um corpo único das forças aéreas nacionais, confio em absoluto os destinos de minha pasta, porque a sua organização e a sua execução a eles em grande parte caberão, sendo eu apenas o coordenador, aquele a quem cabe assumir a responsabilidade<sup>638</sup>.

Importante acentuar o discurso do ministro no que se referia ao material recebido das aviações naval e militar, os quais passavam a fazer parte do novo ministério. De acordo com Schwartzman, o ministro Salgado Filho agiu para que a passagem dos elementos de outros ministérios ocorresse sem balbúrdia e atropelos<sup>639</sup>.

Durante a República, houve casos de civis à frente das pastas militares.<sup>640</sup> Cascardo destaca que Epitácio Pessoa decidiu não nomear militares para os Ministérios da Marinha e da Guerra. Durante o seu mandato, a Marinha teve três ministros civis: Raul Soares; Joaquim Ferreira Chaves e João Pedro da Veiga Miranda e o Exército teve Pandiá Calógeras. Passado o governo de Epitácio Pessoa, os ministérios militares voltaram a ser ocupados por militares, inclusive durante o governo Vargas, desde a posse por meio da revolução de 1930. Assim, Salgado Filho era visto com estranheza pelos militares, mas Vargas para dar legitimidade a sua decisão se referia a Salgado Filho como homem culto e inteligente<sup>641</sup>. Fraga assinala que, com a nomeação de Salgado Filho, Vargas buscava não provocar desnecessariamente uma

<sup>638</sup> *Diário de Notícias* 24 de janeiro de 1941. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 19 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>639</sup> SCHWARTZMAN, 1983, *op.cit* p.279.

<sup>640</sup> Durante o Império, houve casos de civis a frente do Ministério da Guerra também.

<sup>641</sup> SOUZA, 1944 *op. cit.* p.94.

rivalidade entre o Exército e a Marinha, e a escolha de um civil levava em conta também que o cargo englobava o controle do setor aéreo comercial<sup>642</sup>.

Por sua vez, o ministro da Aeronáutica buscava afirmar suas ligações com o meio militar, e em seus discursos destacava a sua passagem pela caserna. No dia 31 de dezembro de 1941, foi oferecido pelas Forças Armadas um almoço ao presidente Getúlio Vargas. O almoço aconteceu no Automóvel Clube na capital federal. Estavam presentes os ministros da Marinha da Guerra e da Aeronáutica. A *Revista Marítima Brasileira* noticiou o evento que contou com centenas de senhoras e figuras destacadas da sociedade carioca. Coube ao ministro Salgado Filho saudar o presidente da República em um discurso bastante curioso. Vejamos:

Senhor Presidente: A alta distinção que me foi conferida pelos meus ilustres colegas General Dutra e Almirante Guilhem de, em nome das Forças Armadas do país, saudar Vossa Excelência e dedicar-lhe esta homenagem, que exprime a despedida feliz do ano de 1941 e o reconhecimento pelo muito feito por elas pelo seu governo, deixou-me pela primeira vez na vida hesitante(...) Desvaneceu-se porém, a vacilação num rápido exame retrospectivo. Descendente de uma família de militares, com a formação do meu espírito no meio militar acudira eu (...) Na caserna, no convívio nobilitante do nosso soldado, jamais saindo dos quadros do Exército, embora licenciado e na reserva. Além disto, fui Juiz da Corte Suprema Militar, donde saí para honrosa investidura em uma Pasta Militar, a da Aeronáutica. Não sou porém um estranho às Forças Armadas e, embora não seja um cidadão fardado, sou um militar à paisana. Cumpro de consciência tranquila e sem constrangimento, o serviço para qual fui escalado<sup>643</sup>.

Salgado Filho defendia ainda a decisão de Vargas em criar a Aeronáutica e afirmava: “Com a clarividência que sempre assinala seus atos, Vossa Excelência sentiu que a fusão das três Aeronáuticas, assegurando-lhes unidade e direção, era imprescindível a maior eficiência à arma aérea.” E, por fim, Salgado Filho afiançava ao presidente que a Força Aérea Brasileira continuava com o ritmo das forças de origem e mantinha solidariedade e cooperação com as demais pastas militares<sup>644</sup>.

---

<sup>642</sup> FRAGA, 2017 *op.cit.* p.19.

<sup>643</sup> *Revista Marítima Brasileira*, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro, 1941. p.3686. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

<sup>644</sup> *Idem*, p. 3688.

### **Considerações Finais**

As tensões político-militares ocasionadas por conta da criação do Ministério da Aeronáutica podem ter influenciado ou não na derrocada do regime varguista quatro anos depois, no entanto tal discussão carece de estudos mais aprofundados. No nosso trabalho, buscamos abordar essas tensões com a decisão de Vargas em criar mais um ministério militar, ocasionando a transferência de todo o aparato aéreo pertencente à Marinha e ao Exército para a Aeronáutica.

Apropriamos como aporte metodológico dos usos na análise de discurso, utilizados por Bakhtin, José de Assunção de Barros e Durval Muniz, este último teve a inspiração de Foucault ao fazer sua abordagem teórica. Com base nos estudos desses teóricos, analisamos os editores e receptores do discurso, os quais vão desde o presidente, aos ministros, aos aviadores e a outros indivíduos que em suas falas nos auxiliam a interpretar o contexto ao qual estavam inseridos.

Quanto ao aporte teórico, fizemos uma discussão dos conceitos para assim entender o caráter do Estado Novo. A apropriação do conceito de bonapartismo no regime varguista, amplamente estudado na tese *O Longo bonapartismo brasileiro (1930-1964): Autonomização relativa do Estado, populismo, historiografia e movimento operário*, de Felipe Demier, nos auxiliaram a compreender as ações de Vargas. Tal conceito assinalou a presença do autoritarismo e a burocracia em um regime apoiado pelas Forças Armadas. Por outro lado, a abordagem organizacional proposta por Coelho nos auxiliou no entendimento das relações entre as instituições militares e o governo, ao abordarmos as tensões político-militares por conta da criação do Ministério da Aeronáutica.

Antes de entrar no debate das instituições militares acerca da criação da Aeronáutica, apresentamos a situação das Forças Armadas na década de 1930. Com essa abordagem tivemos como objetivo destacar a relação da alta cúpula militar com o presidente Getúlio Vargas, pois assim conseguimos entender em que contexto foram decididos os novos rumos das Forças Armadas. Assim, os relatórios ministeriais serviram para elucidar os problemas e avanços da Marinha, como também, em destaque menor, os do Exército.

Ao apresentar a trajetória das aviações naval e militar, percebemos os avanços que culminaram na independência da arma aérea. As autoridades da Marinha e do Exército se preocuparam no investimento da formação dos aviadores, com a criação de escolas e no envio

de militares para a realização de cursos no exterior. A contratação de missões estrangeiras também esteve no escopo da trajetória das aviações. Ao Exército coube o auxílio da Missão Militar Francesa, e à Marinha a orientação da Missão Naval Americana. Assim, atendendo às sugestões das missões e, em consonância com os avanços da aviação no país, foi sendo paulatinamente criada uma independência da arma aérea.

A Marinha foi pioneira ao criar a Escola de Aviação Naval depois do fracasso da Escola Brasileira de Aviação. Entretanto, o Exército saiu na frente ao criar a arma de Aviação em 1927, vindo à força naval criar um corpo de aviação apenas quatro anos depois. A criação das novas armas dentro das instituições militares, além de assegurar a carreira dos aviadores, os quais se encontravam cada vez mais distantes de suas armas de origem, veio também a fomentar um espírito de independência.

Os aviadores ganharam o apoio da imprensa que, desde o começo do século XX demonstrava entusiasmo com o progresso da aviação no Brasil. Assim, muitos integrantes da aviação naval e militar organizaram o movimento conhecido como Campanha pelo Ministério do Ar, sendo que alguns deles escreveram abertamente artigos defendendo a criação de uma força aérea única. Os aviadores eram os verdadeiros entusiastas da criação da Aeronáutica. Entre outros argumentos, eles se queixavam da falta de uma unidade doutrinária. Paulatinamente, as autoridades civis e militares foram sendo convencidas pelo discurso dos aviadores. Góes Monteiro e Dutra, generais que estiveram à frente do Exército durante o governo Vargas, davam o entendimento que concordavam com as aspirações dos aviadores.

Assim, o Ministério da Guerra apresentava declarações favoráveis à ideia defendida pelos aviadores, e quando o Exército foi convocado para dar um parecer sobre a reforma da aviação, se mostrou favorável. Entretanto, os generais manobravam a ideia de uma transitoriedade na criação do novo ministério e propunham uma subsecretaria, tendo à frente um de seus membros. As tensões político-militares se concentram nessas relações da alta cúpula militar, Dutra e Góes Monteiro articularam com tanta veemência que chegaram a redigir uma minuta de decreto de criação da subsecretaria de Estado da Aeronáutica, poupando a presidência daquele trabalho. Assim, ficava claro que este departamento ficaria subordinado ao Exército até que fosse criada de fato a nova arma, contudo não apresentavam a continuidade daquela situação. Tamanha foi a demonstração de benefício próprio daqueles

gerais que o presidente Vargas chegou a afirmar que o projeto era contraditório e incompleto.

Por sua vez, a Marinha já havia remetido ao Conselho de Segurança Nacional no ano anterior um parecer desfavorável, com argumentos técnicos de que a criação do Ministério do Ar não era positiva para o país. Os almirantes não conseguiam aceitar a ideia de ter que transferir seu aparato aéreo para uma nova arma, problema esse, não isolado no Brasil, pois como o próprio parecer destacava a criação do Ministério do Ar era algo conflituoso nos demais países que colocaram a ideia em prática. Além do parecer elaborado pelo chefe do Estado-Maior da Armada, o ministro da Marinha externava sua insatisfação com a decisão do presidente Vargas por meio dos relatórios.

Assim, depois da decisão de Vargas, o ministro da Marinha, entre outros argumentos, apontava que o êxito das atividades navais estava ligado diretamente às atividades aéreas. A Marinha questionava que a relação das atividades navais com as atividades aéreas sob a égide da Aeronáutica poderia ficar comprometida.

Contrariando a Marinha e em certa medida o Exército, que acreditava no novo ministério sob sua subordinação, Vargas cria o ministério da Aeronáutica e nomeia um civil estranho às duas instituições militares. A decisão de Vargas estava atrelada ao seu projeto de Estado, pautado no autoritarismo, o qual havia sido chancelado pelas próprias instituições militares.

O nosso trabalho envidou esforços em demonstrar que a criação da Aeronáutica, embora não tenha tido embates nítidos, não foi algo recebido com tranquilidade pela Marinha, que por meio do seu ministro usou os relatórios para demonstrar ao presidente da República a sua insatisfação.

## FONTES

### **Documentos Oficiais do Ministério da Marinha.**

*Boletim de Corpos e Quadros dos Oficiais da Marinha*, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro. 1929. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

*Boletim de Corpos e Quadros dos Oficiais da Marinha*, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro. 1930. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

*Boletim de Corpos e Quadros dos Oficiais da Marinha*, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro. 1931. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

*Boletim de Corpos e Quadros dos Oficiais da Marinha*, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro. 1932. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

*Boletim de Corpos e Quadros dos Oficiais da Marinha*, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro. 1933. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1920. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1922. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1923. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1925. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1933. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1935. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1936. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1937 a 1939. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.



BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1940. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1941. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1942 a 1944. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso nº 3.856, de 4 de novembro de 1916. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Estado-Maior da Armada. Ordem do Dia nº 254 de 15 de agosto de 1918. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso nº 4455 de 28 de fevereiro de 1917. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso nº 4593 de 8 de novembro de 1918. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Ordem do Dia nº 97 de 5 de dezembro de 1921. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Ordem do Dia nº 106 de 28 de dezembro de 1922. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso nº 6.016 de 23 de dezembro de 1922. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso nº 5433 de 25 de novembro de 1922. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Ordem do Dia nº 18 de 21 de fevereiro de 1923. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Ordem do Dia nº 73 de 23 de agosto de 1923. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Aviso nº 2.894 de 10 de novembro de 1932. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Estado-Maior da Armada. 3º Despacho de 16 de setembro de 1926 A-2, referente ao Ofício encaminhado ao Ministro da Marinha de 10 de setembro de 1926 da Missão Naval Americana. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Estado-Maior da Armada. Ofício S/Nº ao Ministério da Marinha de 5 de outubro de 1926. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Aeronáutica. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1931. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Centro de Aviação Naval. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1931. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Oficina de Aviação Naval. Ofício nº 190 de 22 de setembro de 1933. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Ministério da Marinha. Estado-Maior da Armada. Parecer Reservado nº 36 a respeito da criação do Ministério do Ar remetido ao Conselho de Segurança Nacional em abril de 1939. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

### **Outros documentos.**

Relatório da aviação de diversos países escrito pelo capitão de fragata Agapito da Veiga 1949. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

### **Documentos Oficiais do Ministério da Guerra.**

– BRASIL. Ministério da Guerra. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1936. Disponível em <http://ddsnnext.crl.edu/titles/>. Acesso em 13 out 2018,

– BRASIL. Ministério da Guerra. *Relatório de atividades*. Rio de Janeiro. 1939. Disponível em <http://ddsnnext.crl.edu/titles/>. Acesso em 14 set 2018.

Contrato, Eurico Gaspar Dutra e outros, firmado com autorização do presidente da República do Brasil, entre os Ministérios da Guerra e da Fazenda e a firma Krupp A. G de Essen, Alemanha para o fornecimento de material de artilharia ao Exército brasileiro. Rio de Janeiro. 1938 – Série: - Confidencial. Microfilmagem: rolo 18 fot. 1039 a 1066 (Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. CPDOC.) 25 mar 1938.

Memorando. Documentos relativos à compra de armamentos da Alemanha pelo Brasil, principalmente com fábrica Krupp, abrangendo desde o início das negociações até a pressão internacional para o fim do contrato, com a Segunda Guerra Mundial. Contém também documentos relativos à firma Wermeill e Cia. Rio de Janeiro. 1936 – Série: - Vida Pública. Data de produção 23/11/1936 a 28/05/1945. Microfilmagem: rolo 1 fot. 1226 a 1402. (Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. CPDOC.) 23 nov 1936.

Ofício Embaixada da Alemanha. Tradução feita pela Secretaria de Estado. Rio de Janeiro 28 de março de 1938. Rio de Janeiro. 1938 – Série: - Vida Pública 1936. Data de produção 23/11/1936 a 28/05/1945. Microfilmagem: rol 18 fot. 1226 a 1402 (Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. CPDOC.) 28 mar 1938.

BRASIL. Ministério da Guerra. Parecer Reservado nº 1239/963 do Estado-Maior do Exército ao Ministério da Guerra. Arquivo Nacional-Fundo Salgado Filho – RO antigo AP 49. Dossiê 12. Rio de Janeiro. 7 ago 1940. p.2

Minuta do decreto-lei. Cria a Subsecretaria de Estado de Aeronáutica, subordinada ao Ministério da Guerra. Arquivo Nacional – Fundo Salgado Filho – RO antigo AP 49. Dossiê 12. Rio de Janeiro. 7 ago 1940.

BRASIL. Ministério da Guerra. Ofício Reservado nº 34-22 do Ministério da Guerra a Presidência da República. Arquivo Nacional – Fundo Salgado Filho – RO antigo AP 49. Rio de Janeiro. 22 ago 1940.

### **Documentos oficiais do Ministério de Viação e Obras Públicas.**

BRASIL. Ministro de Viação e Obras Públicas. *Relatório de Atividades*. Rio de Janeiro. 1927. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 19 de fevereiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

### **Periódicos e Revistas.**

*Diário de Pernambuco*. 23 de maio de 1930. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 11 de outubro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*Diário de Pernambuco*. 10 de maio de 1930. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 11 de outubro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*O Commercio*. 15 de janeiro de 1931. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de agosto de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*O Commercio*. 16 de janeiro de 1931. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de agosto de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*República*. SC. 11 de março de 1932. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 14 de outubro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*Correio da Manhã*. 15 de março 1932. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 16 de novembro de 2017: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*Correio da Manhã*. 14 de julho de 1932. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*O Jornal*. 6 de agosto de 1932. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 9 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*Correio da Manhã* 7 de setembro de 1932. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*A Noite*. 4 de abril de 1934. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*A Noite*. 12 de maio de 1934. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 20 de abril de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*O Jornal* 15 de abril de 1934. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 10 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*O Jornal* 29 de abril de 1934. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 10 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*O Jornal*. 16 de junho de 1934. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 10 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*O Jornal*. 23 de janeiro de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 11 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*Jornal do Brasil*. 22 de fevereiro de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 19 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*O Jornal*. 21 de março de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 12 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*A Noite*. 19 de agosto de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*O Jornal*. 3 de setembro de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 11 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*A Noite*. 3 de dezembro de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*A Noite*. 5 de dezembro de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*A Noite*. 6 de dezembro de 1935. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*O Jornal* 13 de maio de 1936. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 14 de dezembro de 2017: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*A Noite*. 1 de setembro de 1936. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*O Globo*. 30 de novembro de 1936. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 18 de março de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*Folha da Manhã*. 1º de outubro de 1937. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 14 de dezembro de 2017: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*O Jornal*. 21 de janeiro de 1941. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 19 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*A Noite*. 23 de janeiro de 1941. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 19 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*Diário de Notícias*. 24 de janeiro de 1941. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 19 de dezembro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*Cultura Política Revista Mensal de Estudos Históricos*. 1941-1945. Abril de 1941. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 15 de março de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

*Revista Marítima Brasileira*, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro, 1914. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

*Revista Marítima Brasileira*, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro, 1923. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

*Revista Marítima Brasileira*, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro, 1924. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

*Revista Marítima Brasileira*, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro, 1929. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

*Revista Marítima Brasileira*, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro, 1931. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

*Revista Marítima Brasileira*, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro, 1933. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

*Revista Marítima Brasileira*, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro, 1935. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

*Revista Marítima Brasileira*, Imprensa Naval – Ministério da Marinha. Rio de Janeiro, 1941. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

*Revista Marítima Brasileira*. Serviço de Documentação Geral da Marinha – Vol. I – Rio de Janeiro, 1989.

#### **Anais.**

BRASIL. *Anais da Assembleia Nacional Constituinte*. Rio de Janeiro. Disponível na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Acesso em 22 de janeiro de 2018: <https://bndigital.bn.gov.br>.

#### **Dossiês.**

MONNERAT, Mario Roberto. Resumo Histórico da Aviação Naval (1916-1931) Vol I. Lata 160. Doc 8311101. Acervo Fundo Personalidades. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

#### **Leis, decretos, regulamentos, anuários.**

BRASIL. Decreto nº 703 de 30 de agosto de 1890. Dá um novo regulamento ao Corpo de Fazenda da Armada. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 3.843 de 5 de dezembro de 1900. Cria o Patrão-Mor. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 12.167, de 23 de agosto de 1916. Criação das Escolas de Aviação e Submersíveis. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 12.364 de 17 de Janeiro de 1917. Regulamento da Escola de Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 13.417 de 15 de janeiro de 1919. Abre, ao Ministério da Guerra, o crédito especial de 2.000:000\$000, para a organização do serviço de aviação militar. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 13.451 de 29 de janeiro de 1919. Estabelecimento das bases para a reorganização do ensino militar e criação de cursos de aviação, veterinária e outros. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 14.551 de 16 de dezembro de 1920. Regulamento da Escola de Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 15.415, de 25 de março de 1922. Desapropria lotes de terras e prédios contíguos aos terrenos da Colônia de Mesquita, na Ponta do Galeão, na ilha do Governador. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 15.672 de 7 de setembro de 1922. Estabelecimento de sistema de defesa do litoral da República com cinco bases navais e um porto militar e dá outras providências. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 15.847 de 18 de novembro de 1922. Criação da Defesa Aérea do Litoral da República. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 16.237 de 5 de dezembro de 1923. Estabelece as bases das alterações a serem feitas na reorganização administrativa do Ministério da Marinha e dá outras providências. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 16.600 de 17 de Setembro de 1924. Regulamento da Diretoria de Aeronáutica do Ministério da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 16.683 de 26 de novembro de 1924. Suspende a execução do decreto n. 16.237, de 5 de novembro de 1923, na parte a que se refere o regulamento aprovado pelo decreto n. 16.600, de 17 de setembro de 1924, provisoriamente. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 17.153 de 23 de dezembro de 1925. Revoga o decreto nº 16.683, de 26 de novembro de 1924, restabelecendo a Diretoria de Aeronáutica. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 16.998, de 12 de Agosto de 1925. Regulamento para o pessoal subalterno do serviço geral de Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 17.153, de 23 de Dezembro de 1925. Revoga o decreto nº 16.683, de 26 de novembro de 1924, restabelecendo a Diretoria de Aeronáutica. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 17.388 de 21 de julho de 1926. Regulamento da Escola de Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Lei nº 5.168 de 13 de janeiro de 1927. Cria a Arma de Aviação no Exército. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 17.818, de 2 de junho de 1927. Estatuto da Aviação Militar do Exército. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 18 075 de 20 de janeiro de 1928. Concede permissão a Sociedade Mercantil brasileira, Sindicato Condor Limitada para estabelecer tráfego aéreo no território nacional. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 2533 de 7 de julho de 1928. Reforma de oficial. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 232, de 31 de dezembro de 1928. Regulamento para Aviação Naval de 1928. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 19.395, de 8 de novembro de 1930. Concede anistia a todos os civis e militares envolvidos nos movimentos revolucionários ocorridos no país. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 19.475 de 11 de dezembro de 1930. Regulamento provisório para a Força Aérea da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 19.902 de 22 de abril de 1931. Dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 20.015 de 21 de Maio de 1931. Regulamento para a Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 20.016 de 21 de maio de 1931. Regulamento da Escola de Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 20.090 de 11 de junho de 1931. Criação do Estandarte da Aviação Naval Brasileira. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 20.605 de 4 de novembro de 1931. Regulamento de uniformes para o Corpo da Armada. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 20.479, de 3 de Outubro de 1931. Cria o Corpo de Aviação da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 20.765 de 10 de dezembro de 1931. Aprova o regulamento para o Corpo de Aviação da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 20.923, de 8 de Janeiro de 1932. Criação do Fundo Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 21.066, de 19 de Fevereiro de 1932. Criação do quadro de Contadores Navais Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 21.070 de 22 de fevereiro de 1932. Aprova o regulamento para o quadro de contadores navais. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 21.099 de 25 de fevereiro de 1932. Reorganização dos quadros de oficiais da Armada. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 21.106 de 29 de Fevereiro de 1932. Criação do Corpo de Fuzileiros Navais. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 21.139 de 10 de março de 1932. Criação da Flotilha Mista Independente de Aviões de Patrulha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 21.430 de 19 de maio de 1932. Aprova e manda executar o regulamento de uniformes para os suboficiais e sargentos do Corpo de Aviação da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 21.514 de 11 de junho de 1932. Institui um crédito orçamentário para o Programa Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 21.542 de 16 de Junho de 1932. Dissolução da Flotilha Mista Independente de Aviões de Patrulha Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 21.543 de 16 de Junho de 1932. Criação da Força Aérea da Defesa do Litoral. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 21.681 de 28 de Julho de 1932. Aprovação e execução das Bases de Reorganização da Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 2.894 de 10 de novembro de 1932. Criação das Divisões de Patrulha Aviso do Ministro da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.



BRASIL. Decreto nº 22.072 de 10 de novembro de 1932. Criação das Bases de Aviação Naval em Porto Alegre – RS e Ladário – MT. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 22.551 de 17 de março de 1933. Regulamento de uniformes para as praças do Corpo de Aviação da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 22.551, de 17 de Março de 1933. Regulamento de Uniformes para o Corpo de Oficiais da Armada e Classes Anexas. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 22.552 de 17 de março de 1933. Regulamento de Uniformes da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 22.569 de 23 de março de 1933. Criação da Base Naval em Belém – PA. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 22.570 de 23 de março de 1933. Criação de cinco setores aéreos na Defesa Aérea do Litoral. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 22.998, de 27 de julho de 1933. Criação da Reserva Naval Aérea de Segunda Categoria. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 24.069 de 31 de março de 1934. Celebração de contrato com “Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H” para o estabelecimento regular de uma linha aérea com dirigíveis entre o Brasil e a Europa. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 240 de 17 de junho de 1935. Regulamento da Escola de Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 232, de 12 de julho de 1935. Dá novo regulamento geral para a Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 297 de 15 de Agosto de 1935. Regulamento para as Bases de Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 299 de 15 de Agosto de 1935. Regulamento da Diretoria de Aeronáutica do Ministério da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 1.150 de 16 de outubro de 1936. Dá a denominação de “Santos Dumont”, “Bartholomeu de Gusmão” e “Augusto Severo” dos aeroportos situados, respectivamente, na Ponta do Calabouço, e em Santa Cruz, nesta capital, e em Recife, no Estado de Per-

nambuco. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 1.868 de 9 de Agosto de 1937. Regulamento da Diretoria de Aeronáutica do Ministério da Marinha. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 2.182 de 16 de dezembro de 1937. Regulamento da Escola de Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto-lei nº 483 de 9 de junho de 1938. Institui o Código Brasileiro do Ar. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto-lei nº 483 de 8 de junho de 1938. Criação do Código Brasileiro do Ar. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto-lei nº 678 de 12 de setembro de 1938. Criação do Conselho Nacional de Aeronáutica e escolas civis de aviação. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto-lei nº 1683 de 12 de setembro de 1938. Organização dos Aero-Clubes reconhecendo como utilidade pública. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto nº 3.136 de 7 de outubro de 1938. Regulamento da Escola de Aviação Naval. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.691 de 20 de janeiro de 1941. Criação do Ministério da Aeronáutica. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.047 de 13 de fevereiro de 1941. Denominação aos postos da hierarquia militar das Forças Aéreas Nacionais. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.141 de 25 de março de 1941. Cria no Ministério da Aeronáutica a Escola de Especialistas de Aeronáutica. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.142 de 25 de março de 1941. Criação da Escola de Aeronáutica. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto-lei nº 3810 de 10 de novembro de 1941. Organização dos Corpos do Pessoal Militar da Aeronáutica. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

BRASIL. Decreto-lei nº 4.968 de 18 de novembro de 1942. Estabelecimento do local para futura construção da Escola de Aeronáutica. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro. Disponível na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

### **Bibliografia**

AMARAL, Antônio José de Azevedo. *O Estado Autoritário e a Realidade Nacional*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1938.

ARENDT, Hannan. *Origens do Totalitarismo*. Tradução de Roberto Barroso. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

BAKHTIN, Mikhail. *Marxismo e Filosofia da Linguagem*. Trad. Michel Lahud e Yara Frateschi. 8º ed. Ed. Hucitec, São Paulo. 1997

BARROS, José D'Assunção. *O campo histórico*. Ed. Celta. Rio de Janeiro. 2002.

BELLINTANI, Adriana Iop. *O Exército Brasileiro e a Missão Militar Francesa: instrução, doutrina, organização, modernidade e profissionalismo (1920-1940)*. Tese de Doutorado. Brasília: UNB 2009. p. 314.

BOBBIO, Norberto. *Liberalismo e Democracia*. Tradução Marco Aurélio Nogueira. São Paulo: Brasiliense, 2000.

\_\_\_\_\_. PASQUINO Gianfranco; MATTEUCCI, Nicola *Dicionário de política I* Tradução de Carmen C, Varriale. - Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1º ed., 1994.

CAMBESES, Manoel Júnior. *O Emprego do Avião na Revolução Constitucionalista de 1932*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. 2008.

CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha na República*. Coord. De Vicente Tapajós. Brasília – Rio de Janeiro. Fundação Centro de Formação do Servidor Público. Serviço de Documentação da Marinha, 1989.

CAMPOS, Francisco. *O Estado Nacional: sua estrutura, seu conteúdo ideológico*. Brasília: Senado Federal, 2001.

CAPELATO. O Estado Novo: o que trouxe de novo? In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (Orgs.). *O Brasil Republicano: o tempo do nacional-estatismo – do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

CASCARDO, Francisco Carlos Pereira. *O Tenentismo na Marinha: os primeiros anos – (1922 a 1924)*. Paz e Terra: São Paulo, 2005.

CARNOY, Martin. *Estado e teoria política*. Campinas: Papyrus, 1986.

CARVALHO, José Murilo de, Vargas e os Militares. In *Repensando o Estado Novo*. PANDOLFI, Dulce Chaves (org.). Rio de Janeiro: Editora FGV, 1999.

\_\_\_\_\_. *Forças Armadas e política no Brasil*. 2.ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

COELHO, Edmundo Campos. *Em busca de identidade: o Exército e a política brasileira*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

- D'ARAUJO, Maria Celina Soares. *O Estado Novo*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.
- DAROZ, Carlos Roberto Carvalho. *Um céu cinzento: a história da aviação na Revolução de 1932*. 2.ed.rev. – Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2017.
- DEMIER, Felipe Abranches. *O Longo bonapartismo brasileiro (1930-1964): Autonomização relativa do Estado, populismo, historiografia e movimento operário*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.
- DUTRA, Eliana de Freitas. *O ardil totalitário: imaginário político no Brasil dos anos 30*. Rio de Janeiro: UFRJ; Minas Gerais: UFMG, 1997.
- FALCONI, Paulo Gustavo. *Aviação naval brasileira: rivalidades e debates (1941-2001)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de São Paulo, São Paulo, 2009.
- FAUSTO, Boris. *A Revolução de 1930: historiografia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (org.). *O Brasil Republicano: o tempo do nacional-estatismo – do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo*. Livro 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- FERREIRA, Raquel França dos Santos. *Dossiê guerras, conflitos e tensões uma história da campanha nacional da aviação (1940-1949): o Brasil em busca do seu 'Brevêt'*. 2012. Disponível em [www.uff.br/cantareira](http://www.uff.br/cantareira) Acesso em 20/11/2016.
- FLORES, Jackson Júnior. *Aviação Naval Brasileira*, Action Editora Ltda: Rio de Janeiro. RJ
- FONSECA, Pedro Cezar Dutra. *Vargas: o capitalismo em construção 1906-1954*. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- FONTES, Rejane de Souza e FAY, Cláudia Musa. *O papel do Aeroclube do Brasil na construção de uma política nacional de aviação brasileira (1911-1972)*
- FORJAZ, Maria Cecília Spina. *As Origens da Embraer*. In Tempo Social, revista de sociologia da USP. V. 17 n 1.
- FRAGA, André Barbosa. *O Brasil tem asas: a construção de uma mentalidade aeronáutica no governo Vargas* Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017.
- GOMES, Ângela de Castro. *Autoritarismo e corporativismo no Brasil: o legado de Vargas*. Revista USP, São Paulo, n 65, p 105-119, março/maio 2005.
- HUNTINGTON, Samuel. *O Soldado e o Estado – Teoria e política entre civis e militares*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1996.
- LAVENÉRE-WANDERLEY, Nelson. *História da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975.
- LINHARES, Antonio Pereira. *Aviação Naval Brasileira 1916-1941*. 2 Ed. Rio de Janeiro: SENAI, 2001.
- LOCHERY, Neil. *Brasil Os frutos da guerra*. Trad. Lourdes Sette. 1º Ed. Editora Intrínseca. Rio de Janeiro. 2014.

- MARTINI, Fernando Ribas De. *Da Grande Guerra à Ilha Grande: a derradeira tentativa, no pós-guerra de levar o Novo Arsenal de Marinha para fora da Guanabara*. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 13, nº 26, p. 129-142 – 2017.
- MARTINS, Helio Leoncio. *A Marinha na Era Vargas*, RJ, Revista Marítima Brasileira, v 110, 1/3, jan – mar, 1990. p. 75-86
- MARTINS, Helio Leôncio. História Marítima Brasileira, Serviço de Documentação Geral da Marinha. 1989, p.126. MCCANN, Frank D. *A aliança Brasil-Estados Unidos, 1937-1945*/ trad. Jayme Taddei e José Lívio Dantas. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.
- \_\_\_\_\_. *A história do Exército brasileiro, 1889-1937*. Tradução de Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2009.
- MENDONÇA, Sonia Regina de. *Estado e economia do Brasil: opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 1985.
- MIALHE, Jorge. *O Contrato da Missão Militar Francesa de 1919: direito e história das relações internacionais*. Cadernos de Direito, Piracicaba, v.10 (18). 89-119. jan-jun 2010. p.104
- MILIBAND, Ralph. *O Estado na sociedade capitalista*. Tradução: Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.
- MUNIZ, Durval Albuquerque Junior, A Dimensão retórica da historiografia. In: *O historiador e suas fontes*. PINSKY Carla Bassanezi, LUCA Tania Regina de (org). São Paulo: Ed. Contexto, 2009.
- OLIVEIRA, Lúcia Lippi e outros. *Estado Novo: Ideologia e poder*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.
- POULANTZAS, Nicos. *O Estado, o poder, o socialismo*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1985.
- \_\_\_\_\_. *Fascismo e Ditadura a III Internacional face ao fascismo*. Tradução de João Quintela e Fernanda Granado. Porto: Portucalense, 1972.
- PINTO, Sérgio Murilo Lima da Silva. *Exército e política no Brasil: origem e transformação das intervenções militares (1831-1937)*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2016.
- RODRIGUES, Fernando da Silva. *Uma carreira: as formas de acesso à Escola de Formação de Oficiais do Exército Brasileiro no período de 1905 a 1946*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: UERJ, 2008.
- RODRIGUES, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro o resgate de sua memória*. Sociedade de Pesquisa Memória do trem. Rio de Janeiro-RJ.2004
- RODRIGUES, Rogério Rosa. *Veredas de um grande sertão: a Guerra do Contestado e a modernização do Exército brasileiro*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS, 2008.
- ROUQUIÉ, Alain. *O Estado Militar na América Latina*. Trad. Leda Cintra Ferraz. São Paulo: Alfa-Omega, 1984.
- SADER, Emir. *A militarização do Estado na América Latina*. São Paulo: Editora Pólis, 1982.
- SCHWARTZMAN, Simon. *Estado Novo, um autorretrato*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1983.

SILVA, Hélio. *Todos os golpes se parecem*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1970.

SILVA, Misael Henrique. *O desenvolvimento da Marinha brasileira e as relações militares entre Brasil e EUA a partir da missão naval americana de 1922*. Revista Diálogos, v.10, n 02 jul-dez 2016. P. 52.

SODRÉ, Nelson Werneck. *História Militar do Brasil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

SOUZA, José Garcia de. *A Verdade sobre a História da Aeronáutica*. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S.A 1944, p.144.

SKIDMORE Thomas. *Brasil de Getúlio a Castelo*. Ed. Editora Saga, 1969.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Construção Naval no Brasil*. FEMAR-Fundação de Estudos de Mar. Rio de Janeiro. 2001.

VAL, Sylvio dos Santos. *Para além do átomo: trajetória institucional da ciência e da tecnologia da Marinha do Brasil*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

\_\_\_\_\_. *O Périplo do Cisne Negro: poder, política e tecnologia na Marinha do Brasil*. 1º ed. Rio de Janeiro Gramma, 2016.

VARGAS, Getúlio. *A nova política do Brasil*. Vol. V. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1938.

\_\_\_\_\_. *Diário Vol I 1930-1936*. Ed. Siciliano FGV, Rio de Janeiro, 1995.

\_\_\_\_\_. *Diário Vol II 1937-1942*. Rio de Janeiro. Editora Siciliano. 1995.

VIANNA, Marly de Almeida Gomes. *Revolucionários de 1935: sonho e realidade*. 3ª ed. São Paulo: Expressão Popular. 2011.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército. 1985.

### **Artigos em sites**

Fundação Dinarco Reis. Disponível em <https://fdinarcors.org.br/fdr/2012/06/22/o-movimento-da-anl-1935-1985/>. Acesso em 13 de agosto de 2018.

LAUX, Paulo F. *A memorável passagem do Zeppelin pelo Brasil*. Revista AeroMagazine 221. Outubro/2012. Disponível em [www.aeromazine.com.br](http://www.aeromazine.com.br). Brasil ano IV nº 329.

### **Entrevista**

TEIXEIRA, Francisco, Rio de Janeiro (depoimento 1983/1984) Rio de Janeiro; (Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. CPDOC) p.21.