



## **UM BALANÇO DAS AÇÕES DO MINISTÉRIO DE SALGADO FILHO: A EXPOSIÇÃO DE AERONÁUTICA, DE 1944**

André Barbosa Fraga

Doutor em História pela UFF

andrebraga@yahoo.com.br

Nas décadas de 1930 e 1940, o Brasil passou por transformações profundas em todas as dimensões da vida social: política, econômica e cultural. Sem dúvida, uma das mudanças ocorridas mais significativas e que teve impacto direto nessas três instâncias foi a centralidade alcançada pelo avião. Nesse momento, os aparelhos aéreos, tanto no uso militar quanto no civil, seguindo uma tendência mundial, consolidaram-se como parte do cotidiano da população. O emprego estratégico do setor aéreo civil e militar, como meio de comunicação, de comércio e de defesa, revelou-se uma ação do primeiro governo Vargas (1930-1945) fundamental para a implantação de seu modelo de país, no qual questões-chave como a unidade nacional, a defesa nacional e a modernidade seriam melhor alcançadas ao passo que a nação caminhasse em busca da transformação do Brasil em uma potência aérea.

Diante do lugar fulcral que a aviação passou a ocupar, o governo procurou intensificar investimentos públicos e privados no setor por meio da elaboração de um projeto de Estado, ou seja, “conduta organizada para atingir finalidades específicas” (VELHO, 1994, p. 101), voltado à construção do que foi chamado na época de uma “mentalidade aeronáutica” (RODRIGUES, 1941). Ela consistia na tentativa de se expandir a conscientização geral da população a respeito do desenvolvimento da navegação aérea, despertando a união e a contribuição de todos os brasileiros à causa. Ou seja, a campanha tinha por intuito incentivar, de um modo geral, cada cidadão a colaborar da maneira que pudesse. Já nos jovens do sexo masculino, em particular, estimulava-se o interesse de seguirem futuramente alguma das ocupações militares ligadas ao campo aeronáutico.



Durante a década de 1930, as aviações no Brasil estavam divididas e controladas por três ministérios diferentes. O da Viação e Obras Públicas se responsabilizava pela navegação aérea civil, o da Guerra pela aviação do Exército, e o da Marinha pela aviação naval. Essa forma de organização sofreu críticas ao longo do tempo, principalmente após as principais potências mundiais criarem “Ministérios do Ar”, percebendo a necessidade de a aviação militar de seus países ser organizada de maneira independente e centralizada em torno de um único órgão. No Brasil, campanhas pela criação de um ministério responsável pela unificação de todas as aviações se intensificaram a partir de 1935. Uma delas, de ampla repercussão junto à imprensa, foi elaborada por uma comissão composta de aviadores do Exército e da Marinha, liderada pelos tenentes-coronéis Ivo Borges e Armando de Souza Ararigbóia, pelo capitão Antônio Alves Cabral e pelos capitães de corveta Amarílio Vieira Cortez, Luiz Leal Netto dos Reis e Álvaro de Araújo (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 213). Os adeptos de um ministério exclusivo para comandar as aviações apresentaram duas justificativas principais: dar uniformidade e trazer economia às atividades da aviação (*O RADICAL*, 1940, p. 4).

Contudo, foi após o início da Segunda Guerra e os resultados bem-sucedidos do emprego da aviação nela que o governo brasileiro ficou estimulado a cogitar efetivamente uma mudança estrutural no setor. Em 1940, Getúlio Vargas juntou a documentação sobre o assunto produzida por civis e militares e a entregou ao então capitão Nero Moura, seu piloto particular, para que este reunisse outros colegas aviadores e formulasse um parecer. Após reuniões com representantes da Aviação Militar, todos com quem conversou se mostraram favoráveis à criação do ministério (MOURA, 1996, p. 92 e 93). Concomitantemente, o presidente requisitou aos representantes do Exército, da Marinha e do Ministério da Viação e Obras Públicas pareceres favoráveis ou não à medida. O Estado Maior da Armada se apresentou contrário à unificação em memorando remetido ao Conselho de Segurança Nacional.<sup>1</sup> Já

---

<sup>1</sup> Esse parecer do Estado Maior da Armada pode ser consultado em: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 1, pacote 1, doc. 2. Arquivo Nacional.



o Exército e o Ministério da Viação e Obras Públicas se mostraram favoráveis à iniciativa.<sup>2</sup>

No final daquele ano, o chefe de Estado aprovou a proposta de unificação e de criação de um novo ministério encarregado de administrar todas as aviações existentes no país. Dessa forma, em 20 de janeiro de 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica e escolhido para chefiar a pasta o político gaúcho Joaquim Pedro Salgado Filho. Este aproveitou a “Semana da Asa” de 1941, ocorrida em outubro, para sintetizar em uma frase a meta que havia traçado com o intuito de estimular e desenvolver na população uma mentalidade aeronáutica: “Pilotos para o Brasil, aviões para os pilotos e técnicos para os aviões. Esta é a flâmula aeronáutica” (*A MANHÃ*, 1941, p. 13).

Ou seja, para conscientizar a população sobre o assunto e reestruturar a navegação aérea, o novo ministro investiu no aumento do número de pilotos civis e militares (concedendo subvenções aos aeroclubes e às escolas de aviação civil e criando a Escola de Aeronáutica), no crescimento da quantidade de aviões disponíveis para treinamento (estimulando a Campanha Nacional de Aviação, de doação de aviões para treinamento civil, e a construção da Fábrica Nacional de Aviões e da Fábrica Nacional de Motores) e na elevação da proporção de jovens e de militares interessados nas profissões técnicas, como as de engenharia e mecânica para a aviação (fundando campeonatos de aerodelismo e a Escola de Especialistas de Aeronáutica) (FRAGA, 2017). O objetivo deste trabalho é analisar uma exposição voltada exclusivamente à navegação aérea montada pelo Ministério da Aeronáutica em 1944, a qual serviu como uma espécie de prestação de contas do ministro a respeito das atividades exercidas por sua pasta.

O avançar da Guerra, na década de 1940, e o nítido protagonismo que a aviação havia conquistado naquele conflito estimularam no governo brasileiro a organização de uma exposição voltada exclusivamente à navegação aérea e montada diretamente pelo

---

<sup>2</sup> Para acessar o parecer do Estado Maior do Exército e o ofício do ministro da Guerra Eurico Gaspar Dutra, ver: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 6, pacote 15, dossiês 12 e 13. Arquivo Nacional. Por sua vez, os ofícios com os projetos de autoria do Departamento de Aeronáutica Civil e do Conselho Nacional de Aeronáutica estão depositados em: Fundo Salgado Filho, R0, caixa 6, pacote 15, dossiês 14 e 15. Arquivo Nacional.



órgão responsável pela aviação à época, o Ministério da Aeronáutica. Dessa forma, a mostra corroborava a centralidade e a independência adquiridas pelo setor ao longo do primeiro governo Vargas. Ela fazia parte do programa de comemorações do sétimo aniversário do regime instituído em 10 de novembro de 1937. Portanto, no momento em que o Ministério da Aeronáutica já atuava havia quase quatro anos, a inauguração de tal projeto, em novembro de 1944, é bem representativa do interesse dos dirigentes da ditadura não apenas em continuar criando as condições necessárias para se despertar na população uma mentalidade aeronáutica, mas também em apresentar os resultados que demonstravam como, em grande parte, esse desejo já havia sido concretizado.

O lugar necessário para abrigar a exposição foi muito bem escolhido, tanto no que diz respeito à localização privilegiada e de fácil acesso quanto do ponto de vista simbólico. Para apresentar aos brasileiros os avanços significativos alcançados em pouco tempo pelo transporte aéreo mais moderno, optou-se por sediar o evento no prédio de estética modernista recém-construído na Esplanada do Castelo, no centro da capital da República: o edifício-sede do Ministério da Educação e Saúde, o qual leva hoje o nome de Palácio Gustavo Capanema. Ao longo do período ditatorial, a Esplanada do Castelo serviu como um dos principais espaços cênicos cultivados pelo regime Vargas. A escolha desse lugar está relacionada a uma forte carga simbólica de local de fundação, uma vez que teria se iniciado ali a ocupação urbana responsável pela origem da cidade do Rio de Janeiro (PARADA, 2009, p. 82).

Projetado por Lúcio Costa e passando pela assessoria e intervenção de Le Corbusier, o prédio tornou-se um marco na arquitetura brasileira e teve como intenção representar o Brasil novo, em construção (LISSOVSKY; SÁ, 2000, p. 49-71). Portanto, ainda que a edificação tenha sido inaugurada oficialmente no dia 3 de outubro de 1945, ela abriu as portas de seu Salão de Exposições no penúltimo mês do ano anterior, para servir de vitrine ao desenvolvimento do setor aeronáutico, justamente aquele que, na ótica do governo, melhor seria capaz de viabilizar esse Brasil novo, rumo ao progresso.

Liberada ao público a partir das 10 horas do dia 14 de novembro, após ter sido inaugurada pelo ministro Salgado Filho, a exposição foi concebida pelo aviador civil



José Garcia de Souza, com a colaboração de inúmeras autoridades da aviação militar, bem como de elementos da aviação civil e comercial. Na abertura, estiveram presentes vários oficiais da FAB: o major-brigadeiro Armando Trompowsky e o coronel-aviador Armando Ararigbóia, respectivamente, chefe e subchefe do Estado Maior; o coronel Lisias A. Rodrigues e os tenentes-coronéis Armando Menezes e Casemiro Montenegro. Além deles, prestigiaram o evento o ministro Gustavo Capanema, grande número de aviadores civis, representantes e diretores de companhias de navegação aérea comercial. O detentor da Pasta da Aeronáutica percorreu todos os espaços da mostra demonstrando bastante interesse. Satisfeito com o resultado, ao cumprimentar os organizadores, afirmou que nada havia sido feito anteriormente em exposições desse gênero comparável ao que se apresentava ali.

O acompanhamento da repercussão da exposição em diferentes jornais do Rio de Janeiro e em matéria da revista *Cultura Política* permitiu identificar as várias motivações que estimularam o Ministério da Aeronáutica a promover tal evento. Um primeiro intuito da organização dessa mostra foi o de conceder ao público uma ideia da evolução da aeronáutica, apresentando as experiências e descobertas dos pioneiros e inventores da área no mundo inteiro e, acima de tudo, com especial interesse, mostrar o extraordinário desenvolvimento e avanço da aviação nacional. Perseguindo esse propósito, na entrada encontrava-se uma maquete do monumento ao aviador, erguido no cemitério São João Batista, seguida por uma série de mostruários e painéis com gravuras e fotografias reproduzindo diversas fases da conquista do ar pelo homem, desde as primitivas e pitorescas experiências, passando pelos balões a ar quente e a oxigênio, pela descoberta da dirigibilidade e do aeroplano, pelo voo no mais pesado do que o ar, de Santos Dumont, assim como pelas travessias do Canal da Mancha, do Atlântico Norte e Sul, até chegar à situação da realidade do tempo presente, na qual a máquina voadora desfrutava de franco progresso e segurança.

Portanto, estava contida também nessa motivação uma espécie de prestação de contas, de balanço das ações empreendidas pelo Brasil na área da aviação desde a chegada de Vargas ao poder, com destaque para as empreendidas após a criação do



Ministério da Aeronáutica, em janeiro de 1941. Uma matéria do *Jornal do Brasil* descreveu ao público justamente as principais ações do Ministério da Aeronáutica em seus, então, mais de três anos de existência apresentadas na exposição: aumento considerável do número de aparelhos de combate e instrução, disseminação de campos de pouso, escolas de aviação e clubes aéreos em todo o país, ampliação dos serviços do Correio Aéreo, instituição da indústria aeronáutica, organização da Escola de Aeronáutica e instalação de novas escolas de especialistas e aumento dos efetivos da Aeronáutica (*JORNAL DO BRASIL*, 1944a, p. 3). O jornal *Correio da Manhã* também chamou atenção para o impacto obtido na área, ao afirmar que a exposição demonstrava como a pasta de Salgado Filho realizou, em período curto, avanços significativos, colocando a força aérea do país no mesmo nível daquelas pertencentes aos demais integrantes do bloco dos Aliados, ratificando as razões do brilho com que os aviadores brasileiros estavam atuando no *front* europeu. Ou seja, para o periódico, a exposição teve o mérito de revelar aos visitantes como o Brasil havia se colocado “entre as nações mais preocupadas com o amplo desenvolvimento desse meio de comunicações que encurta distâncias e melhor aproxima povos” (*CORREIO DA MANHÃ*, 1944, p. 4).

Nesse sentido, no que diz respeito ao progresso da aviação brasileira, a exposição apresentou, sobre a esfera militar, as informações julgadas relevantes por meio de mostruários da Escola de Aeronáutica, da Escola Técnica de Aviação de São Paulo, da Fábrica do Galeão e de outras dependências e departamentos do Ministério da Aeronáutica. Além disso, também havia um espaço reservado ao desenvolvimento da aviação comercial e civil, com destaque para os avanços significativos ultimamente alcançados em relação ao aeromodelismo. Entre alguns dos objetos em exposição, destacam-se os desenhos originais do dirigível “Pax”, de Augusto Severo (1864-1902), considerado um dos pioneiros na navegação aérea brasileira, e as primeiras cartas geográficas utilizadas em viagens aéreas no Brasil, por Edu Chaves e pelo Correio Aéreo Militar. Na foto abaixo, é possível observar Salgado Filho, primeiro à esquerda, no ato inaugural de abertura, visitando o *stand* da empresa Navegação Aérea Brasileira (NAB).



Fonte: Jornal *A Manhã*, Rio de Janeiro, sexta-feira, 17 de novembro de 1944. P. 11.

Além disso, tornar melhor conhecidos importantes documentos e objetos da história da aviação brasileira e mundial aparece como uma segunda finalidade da exposição. As peças a serem exibidas foram reunidas por meio de colaborações individuais e de instituições. Por exemplo, o tenente-coronel-aviador engenheiro Jussaro de Souza, superintendente da Fábrica de Aviões de Lagoa Santa, emprestou uma coleção de livros e gravuras de interesse geral da aeronáutica. Já a Biblioteca Nacional contribuiu com alguns livros considerados raros e preciosos, como um exemplar contendo uma descrição das experiências da máquina aerostática de Montgolfier, produzido em 1783 por Fanjar de Saint-Foud; uma obra de Dupuy de Lome, autografada, oferecida a D. Pedro II, contendo notas sobre o aeróstato a hélice; e o livro *A locomoção entre os animais, ou marcha, natação e voo, seguida de uma dissertação sobre a Aeronáutica*, de J. Bell Pettigrew, editado em Paris, em 1874. Juntando-se a esses, esteve presente também um documento considerado singular: a reprodução do desenho de uma espécie de “helicóptero” produzido por aquele que talvez tenha sido o



primeiro homem no mundo a imaginar uma máquina de voar, Leonardo da Vinci, cujo original encontra-se no Museu de Roma.

A foto abaixo registra a visão de parte da exposição, com a presença de Salgado Filho.



Fonte: Fundo Agência Nacional. BR RJANRIO EH.0.FOT, AEO.134 (07). Arquivo Nacional.

Por fim, o último motivo para a existência daquele evento foi dar continuidade à grande meta imposta por Salgado Filho à sua Pasta ministerial assim que a inaugurou: estimular nos jovens o desejo de tornarem-se profissionais da aviação, com destaque à formação de novos pilotos e técnicos. O jornal *A Manhã*, repercutindo em uma de suas matérias a inauguração da exposição, evidenciou justamente a justificativa mais importante para a montagem do evento: “É um modo sugestivo o que ora utiliza o Ministério da Aeronáutica a fim de mostrar ao povo o que somos e o que fomos nos domínios de aviação. E, ao mesmo tempo, desperta as vocações aeronáuticas (...)” (*A MANHÃ*, 1944, p. 4). Esse objetivo estava, inclusive, diretamente anunciado e estampado em grandes painéis afixados ao fundo do salão da exposição, ao lado dos quais havia um enorme mapa do Brasil e dois retratos a *crayon* do presidente Getúlio



Vargas e do ministro Salgado Filho (*A NOITE*, 1944, p. 10; *JORNAL DO BRASIL*, 1944b, p. 6).

Nesses grandes painéis, que localizados estrategicamente podiam ser vistos de qualquer ponto do ambiente no qual havia sido montado o evento, foram registrados dizeres sobre a aviação extraídos principalmente de discursos proferidos pelo Chefe de Estado, pelo titular da Aeronáutica e pelo ministro da Educação e Saúde. Tais frases de efeito foram escolhidas com o intuito de sensibilizar as famílias para a necessidade de se envolverem cada vez mais com o progresso da aviação brasileira e estimularem os seus filhos a serem seduzidos por esse universo. A principal delas, de autoria de Salgado Filho, não foi outra senão a que serviu de guia e programa à sua Pasta ministerial desde que foi cunhada na “Semana da Asa” de 1941, ao conseguir resumir, em poucas palavras, a mais importante meta perseguida por ele ao longo de sua administração para estimular e desenvolver na população uma mentalidade aeronáutica: “Pilotos para o Brasil, aviões para os pilotos e técnicos para os aviões. Esta é a flâmula aeronáutica” (*A NOITE*, 1944, p. 10; *JORNAL DO BRASIL*, 1944b, p. 6).

Já os dois painéis restantes apresentaram palavras de estímulo às profissões ligadas à aeronáutica. Um deles, utilizando um trecho do discurso “O avião como educador”, feito, como visto, por Gustavo Capanema, em 1941, na solenidade de batismo do avião “Engenheiro Frontin”, atentou para os ensinamentos que o aparelho aéreo podia passar aos jovens, ao formar no coração da juventude os atributos da resistência, da bravura e da prudência. Apontando na mesma direção, o outro trazia o trecho de um dos discursos do presidente Getúlio Vargas, no qual se podia ler o seguinte: “A aviação é uma carreira sedutora, porque põe à prova a saúde do corpo e do espírito. Reclama agilidade física e mental, inteligência e nervos, arrojo e serenidade” (*A NOITE*, 1944, p. 10; *JORNAL DO BRASIL*, 1944b, p. 6). O painel ainda acrescentou: “Os nossos pilotos possuem essas qualidades. Entre eles já contamos com heróis e mártires, dignos do nosso respeito e da nossa exaltação patriótica” (*A NOITE*, 1944, p. 10; *JORNAL DO BRASIL*, 1944b, p. 6).



Para os organizadores, todos os dados e as informações estatísticas disponíveis em murais e mostruários na exposição, bem como os livros e pequenos objetos exibidos com o intuito de contar ao público visitante a evolução da navegação aérea mundial e brasileira, eram fundamentais ao objetivo de inserir no cotidiano da população os assuntos ligados ao desenvolvimento da aviação. Somando-se a essas medidas, uma outra ação engendrada foi empregada, junto às demais, para estimular o fortalecimento de uma mentalidade aeronáutica, principalmente por dispor de considerável apelo visual e representar, aos olhos do governo, a exata materialização de todo esse esforço: a montagem, no pátio do Ministério da Educação e Saúde, de aviões. Ou seja, é possível demarcar dois ambientes projetados para se complementarem, um no lado de dentro e o outro no lado de fora. Na parte externa, o público visitante tinha a oportunidade de observar na prática todos os avanços descritos ao longo da exposição e apresentados com detalhes no pavilhão da mostra, situado no interior do prédio sede da pasta conduzida pelo ministro Gustavo Capanema.

A imponência dos exemplares de aviões estacionados em uma área aberta localizada no centro da cidade do Rio de Janeiro e, portanto, frequentada por milhares de pessoas diariamente, funcionava como um importante chamariz à exposição. Ainda que muitos não a visitassem internamente, apenas o contato, ainda que breve, com os aviões já surtia algum resultado para o projeto conduzido pelo regime estadonovista. Nesse sentido, cabe evidenciar, com esse exemplo da montagem de aeronaves em um local de grande circulação, e com tantos outros já apresentados anteriormente, os quais tinham os jovens como público privilegiado, o estímulo à curiosidade foi uma das ferramentas estratégicas mais utilizadas pelo governo na intenção de disseminar em todas as classes o interesse pelas questões aeronáuticas. Dentre as aeronaves escolhidas para exibição, foram selecionados tanto exemplares modernos quanto de valor histórico, como o “Coudron”, modelo vindo para o Brasil em 1912, e o “Curtiss”, de 140 HP, a bordo do qual os então tenentes-aviadores Nelson Wanderley e Casimiro Montenegro efetuaram o primeiro voo do Correio Aéreo Militar, em 12 de junho de 1931, ao fazerem o percurso Rio-São Paulo (*CULTURA POLÍTICA*, 1945, p. 104).



### Referências bibliográficas

A *MANHÃ*. “Asas e Motores”. Rio de Janeiro, domingo, 19 de outubro de 1941. P. 13.

A *MANHÃ*. “A Exposição de Aeronáutica”. Rio de Janeiro, sexta-feira, 17 de novembro de 1944. P. 4.

A *NOITE*. “A Exposição de Aeronáutica”. Rio de Janeiro, terça-feira, 14 de novembro de 1944. P. 10.

*CORREIO DA MANHÃ*. “A aviação e o Brasil”. Rio de Janeiro, quinta-feira, 16 de novembro de 1944. P. 4.

*CULTURA POLÍTICA*. “Um mês de realizações governamentais”. Ano V, num. 48, janeiro. Rio de Janeiro: DIP, 1945.

FRAGA, André Barbosa. *O Brasil tem asas: a construção de uma mentalidade aeronáutica no governo Vargas*. Tese de doutorado em História. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2017.

*JORNAL DO BRASIL*. “As realizações da aviação brasileira”. Rio de Janeiro, quinta-feira, 16 de novembro de 1944a. P. 3.

*JORNAL DO BRASIL*. “Inaugurada a Exposição de Aeronáutica”. Rio de Janeiro, quarta-feira, 15 de novembro de 1944b. P. 6.

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



LISSOVSKY, Mauricio; SÁ, Paulo Sérgio Moraes de. “O novo em construção: o edifício-sede do Ministério da Educação e Saúde e a disputa do espaço arquitetável nos anos 1930”. In: GOMES, Angela de Castro (org.). *Capanema: o ministro e seu ministério*. Rio de Janeiro: FGV, 2000. Pp. 49-71.

MOURA, Nero. *Um voo na história*. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

*O RADICAL*. “Ministério do Ar”. Rio de Janeiro, quarta-feira, 11 de dezembro de 1940. P. 4

PARADA, Maurício. *Educando corpos e criando a nação: cerimônias cívicas e práticas disciplinares no Estado Novo*. Rio de Janeiro: PUC-Rio/Apicuri, 2009.

RODRIGUES, Lisias A. “Evolução aeronáutica brasileira – Futuro aeronáutico do Brasil”. *Dos Jornais*, ano I, n.º. 6, novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 75-77.

VELHO, Gilberto. *Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.