

**A AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA NO PERÍODO DE 1930 – 1940:**  
Um artigo na Revista Cultura Política

**BRAZILIAN CIVIL AVIATION IN THE PERIOD AMONG 1930 - 1940:**  
An article in the Political Culture Journal

**João dos Santos Filho<sup>1</sup>**

A linha de pesquisa que desenvolvo junto a Universidade Estadual de Maringá, denominada História da Hospitalidade e do Turismo no Brasil e América Latina, me aproximou de três leituras fundamentais, que me permitiram compreender a importância política e histórica do presidente Getúlio Vargas, e passar a admirá-lo como um estadista de perfil autoritário, conservador e nacionalista, mas também, arrojado na montagem e administração do aparelho ideológico de Estado.

A primeira dessas leituras foi o **Diário**, elaborado por Celina Vargas do Amaral Peixoto, neta de Getúlio Vargas, livro publicado em 1995. Este título é importante dentro da historiografia nacional, pois o personagem da História que trabalhamos é o próprio narrador do fato, portanto, conhece a situação que expõe e focaliza o seu instante presente. A segunda leitura foi o livro **Getúlio Vargas, meu pai**, escrito por sua filha, Alzira Vargas do Amaral Peixoto, que ocupou o cargo de auxiliar de gabinete junto à Casa Civil de 1937 até 1945, portanto, constituindo-se em fonte de imenso valor histórico, pois é um relato familiar publicado em 1960. A terceira leitura é a **Revista Mensal de Estudos Brasileiros**, publicada pela Divisão de Imprensa e Propaganda – DIP, entre 1941 a 1945. A Revista era responsável pela propaganda oficial do governo, promoção pessoal do presidente, censura e divulgação cultural. Editada por Almir de Andrade, é considerada o principal órgão de divulgação do Estado Novo.

Existem inúmeras páginas na história brasileira, referentes a esse personagem nacionalista, carismático, autoritário e populista chamado Getúlio Dorneles Vargas, que depôs o governo do presidente Washington Luís por meio de um movimento armado de oposição, e governou o Brasil de 1930 a 1945 e de 1951 a 1954. Suas ações no campo econômico, político, cultural e social, transformaram o aparelho de Estado em instrumento de controle para a implantação do Estado Novo, política formatada numa perspectiva de atuação conjunta com a classe

<sup>1</sup> **João dos Santos Filho** – Possui graduação em Turismo, pelo Centro Universitário Ibero-Americano de São Paulo (Unibero) e graduação em Ciências Sociais, pela PUC/SP; mestrado em Educação: História e Filosofia da Educação, pela PUC/SP. Atualmente é professor-convitado na Faculdade de Filosofia e Letras da Universidad Nacional de Heredia (UNA), em San José da Costa Rica; professor concursado pela Universidade Estadual de Maringá. Autor do livro **Ontologia do turismo: estudo de suas causas primeiras** (Caxias do Sul: EDUCS). E-mail joaofilho@onda.com.br

trabalhadora, como forma de domesticar a força de trabalho para o caminho de um processo de industrialização.

A Constituição de 1934 dissolve o Congresso Nacional em 1937, instalando o Estado Novo, e Getúlio passa a governar com poderes plenos, dando ao governo a suas características de centralizador, controlador e proprietário do aparelho de Estado. Cria o DIP para controlar e exercer a censura plena nas manifestações contrárias ao seu governo. Segundo o historiador brasileiro Thomas Skidmore (1982, p.58):

Com exceção de umas poucas instituições, como o Departamento de Imprensa e Propaganda, o DIP, para a propaganda oficial e para a censura da imprensa, além da polícia secreta, a estrutura administrativa do Estado Novo era uma resposta ao desafio de governar efetivamente e, rapidamente, transformar o país, tanto quanto era um conjunto de dispositivos para facilitar o poder pessoal de Vargas.

Amado pelo proletariado e por alguns setores da burguesia nacional, Getúlio alimenta a idéia do forte ufanismo político com base em um modelo de pretensões fascistas, associado ao culto da personalidade nacionalista patriarcal, usado para governar a sociedade brasileira. Com esse perfil de político parceiro das necessidades do trabalhador, consegue construir um marketing de “Pai dos Pobres” com a ajuda do controle dos meios de comunicação e intelectuais que produzem uma literatura que busca estar sempre à frente das necessidades da população. Com isso, consegue para si a imagem de estadista que orienta fraternalmente o povo brasileiro, numa atitude do grande pai.

Dentre as inúmeras produções literárias existentes sobre os feitos de Getúlio Vargas, nesse período, podemos destacar como a mais importante de todas, a revista **Cultura Política - Revista Mensal de Estudos Brasileiros**, que tinha por objetivo a promoção da nova concepção de cultura, unindo a ordem política e social sob a égide do Estado Novo, e a prestação de contas das ações do governo esclarecendo as transformações econômicas, políticas e sociais em curso no país. Foi numa dessas leituras da Revista Cultura Política ano I, número 2, de Abril de 1941, Rio de Janeiro, que me deparei com um artigo assaz interessante, e repleto de informações e, acredito, muitas delas tidas como perdidas. O artigo intitula-se “A aviação civil brasileira no período de 1930 - 1940”, da professora de Belo Horizonte, Iolanda de Araújo Nobre. Devido a sua importância, o artigo é publicado, na íntegra, para que outros pesquisadores possam utilizá-lo como fonte primária de pesquisa.

ANO I

NUM. 2

# CULTURA POLÍTICA

REVISTA MENSAL DE  
ESTUDOS BRASILEIROS

ABRIL DE 1941

RIO DE JANEIRO



Em 1931 a "Panair do Brasil" iniciou os seus serviços.

O "Aérolóide Iguassú" em 1933 estabeleceu uma linha entre S. Paulo e Curitiba, a qual em 1935 foi prolongada até Florianópolis.

Em Março de 1934 a "Luftschiffban Zeppelin G. M. B. H." estabeleceu uma linha de dirigíveis entre o Brasil e a Europa, executado por algum tempo a título de experiência.

Fundou-se a "VASP" em 1934 com o objetivo de viagens regulares no interior de S. Paulo e que hoje faz a linha S. Paulo-Rio.

Inaugurou a "Panair do Brasil" nesse mesmo ano a sua linha de Belém-Manáus.

Iniciou-se dessa maneira, em nossa terra, a navegação aérea, que num grande crescente a colocará na vanguarda das grandes nações da América. As linhas aéreas que possuímos com algumas linhas transoceânicas prestam relevantes serviços, como sejam: ligação entre as Américas, e ainda a do Brasil com o Chile, Bolívia, Equador, etc., trazendos correspondência da Europa em comunicação com as grandes linhas transcontinentais. O progresso dessas companhias impulsiona rapidamente a navegação civil aérea brasileira.

Atualmente é o seguinte o número de linhas de Aviação existentes no Brasil:

"VASP" — Viação Aérea de S. Paulo.

Linhas: S. Paulo-Minas, S. Paulo-Rio, S. Paulo-Rio Grande do Sul, S. Paulo-Paraná.

"VARIG" — Viação Aérea Rio-grandense.

Linhas: Para a fronteira, litoral e interior.

"AEROLLOYD IGUASSÚ" — Paraná-S. Paulo.

Linhas: Escalas nas principais cidades dos dois Estados.

"PANAIR DO BRASIL" — com linhas para Minas, S. Paulo, Norte, etc.

"SINDICATO CONDOR DO BRASIL" — com várias linhas para todo o interior do Brasil.

Todas essas Companhias são brasileiras com serviços de carga, passageiros e correspondência.

Estão incorporadas à S. A. N. T. A., Sociedade Anônima de Transportes Aéreos.

Companhias estrangeiras, existem:

A "Deutsch Lufthansa de G. ou Condor" alemã.

A "Pan American Airway System" ou Panair americana.

"Air France" francesa.

"Loyd Aéreo Boliviano".

"Ala Litoria" — italiana.

"L. A. T. I. — Linhas aéreas transcontinentais italianas.

Teem essas Companhias linhas para o exterior, cargas, passageiros e correspondência.

#### *Apóio do govérno à aviação civil*

O govérno brasileiro tudo tem feito em pról do desenvolvimento aeronáutico do país. Atestado irrefutável do apóio do govérno à aviação civil, são as estatísticas apuradas de todo o movimento aeronáutico, no período 1930-1940.

O incremento dos transportes aéreos foi-se desenvolvendo numa escala ascendente.





Em 1930 era bem precária a nossa situação aeronáutica.

Em 1931 criou-se o Departamento de Aeronáutica Civil pelo Decreto n. 19.902, de 22 de Abril do mesmo ano.

O Departamento de Aeronáutica Civil veio centralizar e dirigir o objetivo de superintender os serviços relativos à aeronáutica civil e comercial.

Nessa mesma data foram traçadas normas para os serviços de aviação civil e comercial.

O tráfego das linhas aéreas, até então existentes, tiveram um surto promissor, justificando o interesse e a acolhida do Governo a tudo quanto se refere a esse empreendimento.

Em 1933-1934 o movimento de passageiros chegou a ser de 14.000 sem um desastre pessoal, sendo que o transporte da correspondência elevou-se a perto de 117.000 quilos!

As iniciativas que de 1930 para cá se realizaram foram de grande importância para o desenvolvimento da Aeronáutica Nacional.

Entre elas cumpre salientar a escolha do Rio de Janeiro para o ponto terminal das linhas de dirigíveis do tipo *Zeppelin*, tornando a Capital centro de convergência das linhas aéreas dos restantes países da América do Sul.

Eleva-se, porém, a tôdas as iniciativas a construção do aeroporto do Rio de Janeiro, na ponta do Calabouço.

Foram iniciadas as obras projetadas com o crédito de 3.000:000\$000 até que fosse pos-

sível dispor do fundo especial, alcançado com a venda do selo postal correspondente — e de 1934 a 1936 o problema da navegação aérea, de suma importância para um país tão extenso como o nosso, iniciado e continuado com o maior interesse, já apresenta resultados lisonjeiros.

As aerovias em tráfego cruzam em vários sentidos o território nacional, exploradas não só por companhias estrangeiras transcontinentais, como por diversas empresas brasileiras, todas elas orientadas e auxiliadas pelo poder público, salientando-se ainda os serviços regulares do Correio Militar.

E favorecendo o desenvolvimento da aeronáutica, espalharam-se nas zonas interessadas, um número enorme de campos de pouso, trabalhando-se na instalação da fábrica de aviões de Lagôa Santa, havendo sido inaugurado o aerodromo "Bartolomeu de Gusmão", o maior do mundo para dirigíveis, e, em construção na Capital do País, o grande e formoso aeroporto "Santos Dumont".

*Um novo período para a aeronáutica nacional*

Cada vez mais se intensifica o progresso da aeronáutica civil brasileira e o final do ano de 1938 marca de maneira definitiva o início de um novo período na evolução aeronáutica nacional.

Até este momento o desenvolvimento da aviação civil brasileira em nosso país não seguiu uma diretriz preestabelecida, tendo somente acompanhado com alguma





eficiência o alargamento natural das linhas aéreas existentes no Brasil.

O vasto plano elaborado pelo Departamento de Aeronáutica Civil de dotar o país inteiro de aeroportos, campos de pouso e aparelhamento para facilitar a navegação aérea, plano que foi iniciado intensivamente este ano, a começar pelo Aeroporto Santos-Dumont e abrangendo as mais recônditas e longínquas localidades, vem sendo executado com uma precisão que honra a capacidade de execução dos brasileiros, constituindo um dos inúmeros motivos que assinalam o ano de 1938 como início de uma nova fase criadora e propulsora no domínio da organização aeronáutica brasileira.

Em seguida vem o processo da nacionalização da aviação comercial brasileira, medida esta que, graças à colaboração da maior parte das companhias de transportes aéreos nacionais, pode ser levada a efeito em tempo relativamente pequeno, substituindo por brasileiros os antigos navegantes estrangeiros de nossas linhas.

Já o decreto-lei n. 20.914, de 6 de Janeiro de 1932 determina seja a tripulação das aeronaves nacionais constituída por brasileiros.

Para a resolução desse problema, procurou o Governo um meio prático, que o vem preocupando desde o início da navegação aérea no Brasil.

As primeiras companhias que iniciaram o caminho para as novas rotas aéreas eram estrangeiras

ou tidas como "nacionais", empregando somente tripulações de origem daquêles países.

Dada a impossibilidade das empresas exploradoras de transporte aéreo encontrarem aeronautas brasileiros, tecnicamente habilitados para preencherem a vaga dos estrangeiros, que ficavam, por lei, impossibilitados de exercer a função a bordo das aeronaves brasileiras, e desejoso o Governo de nacionalizar o quanto antes a tripulação das aeronaves brasileiras, procurou um meio que se ajustasse às necessidades do momento, expedindo a Portaria n. 828, de 8 de Dezembro de 1936, que solucionou em tempo relativamente pequeno a nacionalização da aviação brasileira.

Registrou a aviação civil nesse ano o aparelhamento dos terrenos de Lagôa Santa para a construção da futura Fábrica Nacional de Aviões, assim como a abertura de concorrência pública para a sua edificação e exploração; o aparecimento do Código Brasileiro do Ar pelo Decreto-lei n. 483 de 9 de Junho de 1938, regulamentando as atividades aeronáuticas em geral e a criação do Conselho Nacional de Aeronáutica; a concessão de subvenções aos Aéro-Clubes, clubes de planadores e escolas civis de aviação pelo Decreto-lei n. 678, de 12 de Setembro de 1938, destinadas a estimular as atividades aeronáuticas entre nós.

Foi criado o curso de Engenharia Aeronáutica na Escola de Engenharia da Universidade do Brasil, além do auxílio do Ministério da Guerra, doando aos Aéro-Clubes do interior aviões escola "MUNIZ-7" de fabricação nacio-



nal, para a instrução e aprendizagem de pilotagem.

Além dessas realizações existem outras de menor importância, que bem demonstram o quanto de progresso e impulsionamento o ano de 1938 marcou na evolução da aeronáutica brasileira.

*O que fez pela aviação o  
Presidente Vargas*

Devido à nítida compreensão que o Presidente Getúlio Vargas possui das necessidades presentes da aviação e trazendo em mente que a preponderância do Brasil, como grande Nação, está alicerçada na do Brasil como grande potência aérea, tudo tem ele feito em prol, não somente da aviação militar e naval, mas também da aviação civil.

Os Aéro-Clubes, com as suas escolas de pilotagem, estão naturalmente destinados a constituir o primeiro e utilíssimo estágio na formação da Reserva Aeronáutica, e já constituem núcleos de instrução para a aviação comercial e para a aviação desportiva.

Deles sairão constantemente, e em número cada vez maior, os elementos que hão de dar ao Brasil a segurança permanente de que, atrás da defesa aérea de primeira linha, como atrás das Unidades de outras armas, há uma vigilância conciente, guarda e força da Nação unida.

O decreto-lei n. 1.735 de 3 de Novembro de 1939, a que se denominou Lei do Ensino Militar, participa do plano mais vasto que já favoreceu a recente organização do Aéro-Clube do Brasil e

cente de novos aéro-clubes em todos os Estados brasileiros.

Já podemos formular a profecia alviçareira de que o Brasil terá em breve tempo uma verdadeira e eficiente Reserva Aeronáutica Militar.

Antes de findar o ano de 1939, pelo decreto-lei n. 1.678, em Outubro, foi oficializado o Aéro-Clube do Brasil, fazendo-se da aviação civil um contingente real e progressista, transformando-se ela também em reserva Militar e Naval.

O Aéro-Clube do Brasil e as suas filiais, disseminadas por todos os Estados, organizados dentro dos princípios estabelecidos em lei, atendem perfeitamente aos fins visados pelo Presidente Getúlio Vargas: a realização comercial e desportiva.

Vemos, ao findar o ano de 1939, que o número de aviões em tráfego no Brasil tem aumentado sensivelmente nestes últimos anos, quer mercantes ou de turismo, devendo-se isso ao auxílio prestado pelos poderes públicos à aviação esportiva e mercante.

No Ministério da Viação, estão matriculados 167 aeronaves, de todos os tipos e em ótimas condições de voo. Dêsse total, 113 são de turismo, pertencentes às escolas civis de aviação e aos aéro-clubes; 44 são comerciais, divididas pelas várias empresas e 10 são administrativas, sendo que 5 servem ao D. A. C., 2 à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e 2 ao Território do Acre, onde são empregadas no serviço postal.

Aumenta dia a dia a nossa reserva aérea.



aparelhos tem trazido, em proporções ainda maiores, o aumento de pilotos, mecânicos, radiotelegrafistas, etc., o que, sem dúvida, concorre para o enriquecimento de nossa reserva aérea.

Existem, já brevetados pelas escolas de vários Estados e do Aéro-Clube do Brasil, cerca de 250 aviadores civis, entre mercantes e de turismo.

Cresce o número de campos de pouso. As autoridades de todos os Estados do Brasil, no sentido de desenvolver a aviação nos territórios que lhes estão afetos, não tem descansado no trabalho de construção de pousos.

Em 1936, em território nacional, existiam apenas 117 pistas de aterragem e, em 1939, contávamos com 347 pistas em boas condições, num total de 4.095 quilômetros.

Auxiliando a aeronáutica civil, o Governo tem tomado medidas imediatas, incentivando as suas atividades, doando aos Aéro-Clubes do Brasil aviões não só do Exército como da Marinha, aumentando, assim, as suas possibilidades materiais.

Tem sido doados não só aviões tipo Waco Y. F. Moths, etc., como também aviões de construção nacional, M. 7, M. 9.

Entre outros esforçados pioneiros do nosso desenvolvimento aeronáutico, o maior de todos, que é de justiça ressaltar, é o Presidente Getulio Vargas.

Nada mais acertado do que o título que lhe deram de "Amigo da aviação". Cumpre notar uma particularidade interessante na vida do nosso Chefe. É o único Presidente que se ser-

ve normalmente do transporte aéreo.

Foi o primeiro Chefe de Estado a utilizar o avião para o seu transporte pessoal.

#### *O correio aéreo militar*

Não se pode deixar de mencionar o Correio Aéreo Militar, trabalho executado por brasileiros, em benefício exclusivo do Brasil, como o precursor das linhas aéreas comerciais. Como fato comprovante, temos as linhas que estão sendo utilizadas pelo Sindicato Condor, entre Terezina e Floriano, no interior do Piauí, e a linha Rio-Goiana, atualmente explorada pela VASP.

Entrando em função, no ano de 1931, a primeira linha do Correio Aéreo Militar, a rota a ser percorrida era bem pequena, representando, porém, naquele tempo, uma grande conquista.

O tempo foi passando e a eficiência do serviço foi admiravelmente comprovada. Outras linhas foram surgindo e com elas novos tipos de aviões, possantes e mais modernos.

Aumentou consideravelmente o número da correspondência, e, bem assim, o número de viagens e de aparelhos em circulação.

Foi seu fundador o coronel Eduardo Gomes, o único sobrevivente dos 18 do Forte de Copacabana.

#### *A aeronáutica comercial*

A aviação comercial tem recebido incentivo constante do governo, traduzido em medidas que visam a sua ampliação, para ser-



vir a todo o território nacional, promovendo a sua comunicação interna, como também externa.

Foi somente em Junho de 1937 que teve início a primeira linha comercial aérea no Brasil.

Logo em seguida à criação da VARIG, a primeira companhia aérea nacional, apareceram os franceses, em Novembro de 1927, com a LACTÉCOËRE, e um mês mais tarde, os alemães, com a CONDOR.

Iniciaram os norte-americanos, em 1930, as suas atividades entre nós por intermédio da NYRBA, que, logo após, se transformou na PANAIR.

Uma nova companhia brasileira foi criada, 3 anos mais tarde: o AEROLLOYD IGUASSÚ e surge afinal, em 1934, a VASP, também nacional.

As estatísticas relativas aos progressos da aviação comercial no Brasil são muito expressivas.

Em 1929, quando havia apenas 4 companhias operando no território nacional, a extensão das linhas exploradas não ia além de 7.245 kms., total que já em 1938 se elevava a 52.809 kms.

Em 1929 o número de vôos foi de 1.476, elevando-se a 8.052 em 1938.

O percurso feito em 1929 equivaleu a 1.140.130 quilômetros, contra 7.919.651 quilômetros em 1938. O número de passageiros também aumentou, de modo sensacional, em idêntico período: de 3.651 para 65.423.

Entre 1935 e 1938 o peso bruto do correio duplicou. Contra somente 7.778 quilos de cargas transportadas em 1929, foram as-

E' insubstituível o papel que a aviação comercial representa no processo da defesa nacional. Nessa missão é valioso o concurso da aviação comercial, quasi tanto como da militar, pois enquanto uma se ocupa da defesa propriamente dita, a outra se encarrega dos trabalhos intensos de abastecimento, tendo, ainda, assinaladas missões a desempenhar.

#### *O turismo aéreo*

Um outro ramo se destaca na aviação civil, ampliando-se consideravelmente, dia a dia: o turismo aéreo.

As linhas aéreas que cortam o céu do Brasil, auxiliadas pelo Governo, estão cada vez mais se aperfeiçoando, não só na parte que concerne ao conforto, como também na que se refere à brevidade.

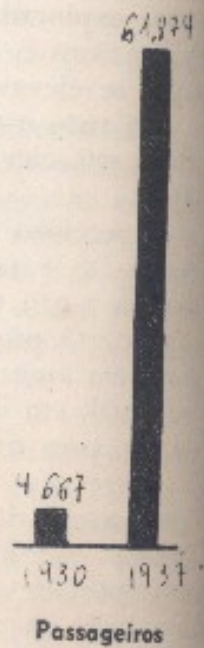
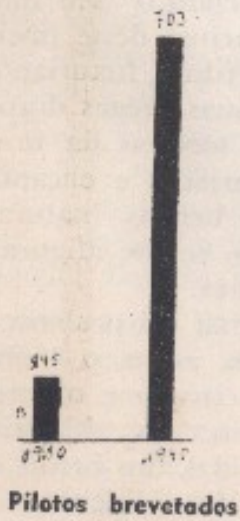
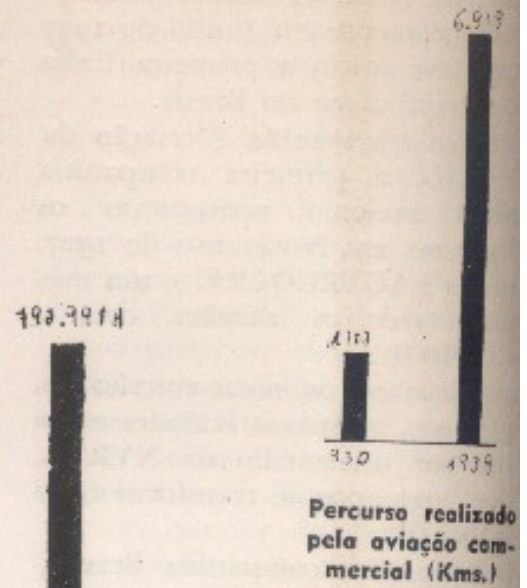
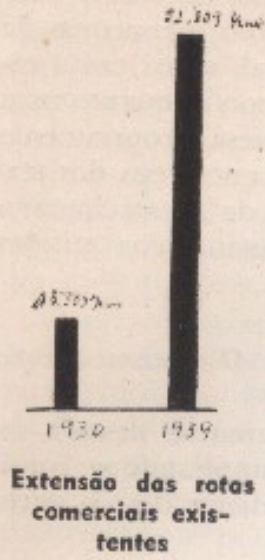
E podemos observar um surto propulsor nunca visto nas viagens aéreas turísticas.

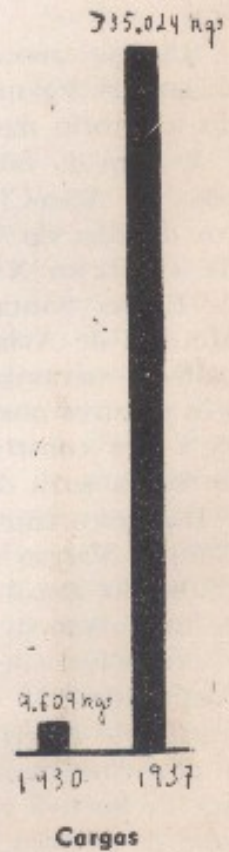
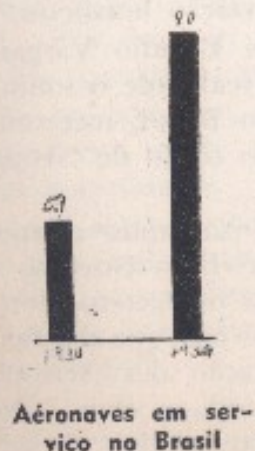
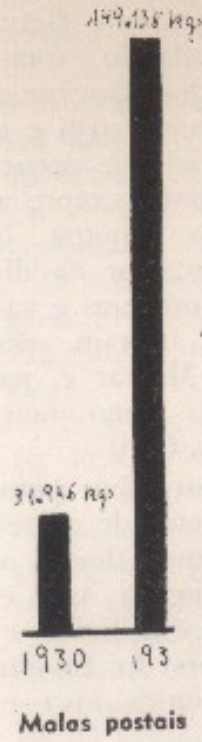
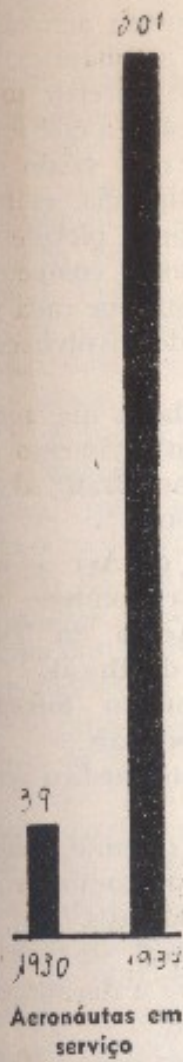
E os olhos ávidos, interrogadores e analisadores do turista se extasiam na sucessão caleidoscópica e maravilhosa de nosso país, quando, percorrendo o seu interior, pairando acima desse imenso tapete de verdura luxuriante, descortina, em suas prégas drapejadas ao sopro moreno da brisa dos trópicos, variadas e encantadoras cidades e belezas naturais que, à distância, se lhe afiguram crômos multicores.

E a aviação civil vai promovendo e facilitando, assim, o conhecimento, a penetração e o intercâmbio turísticos, no histórico país das esmeraldas, dos heróis do



ESTATÍSTICAS DEMONSTRATIVAS DA NOSSA AVIAÇÃO CIVIL







*Realizações, iniciativas,  
atividades*

Desde que o Presidente Getúlio Vargas, estimulando como sempre a Aeronáutica, sancionou a lei de 4 de Julho de 1936 e o "Dia do Aviador", lei que perpetua e homenageia para sempre a memória de Santos Dumont, o genial brasileiro, inventor da dirigibilidade aérea, inúmeras e variadas realizações se fizeram, não só na Aeronáutica Militar e na Aeronáutica Naval, como também na Aeronáutica Civil.

Basta lançarmos os olhos para a construção e projetos de centenas de aeroportos que, desde o Amazonas, Território do Acre e Rio Grande do Sul, unificam e centralizam os ideais do Estado Novo, numa força única, viva e real.

Linhas aéreas comerciais e mercantis ligam todos os pontos do território nacional.

E além da fabricação de aviões para os Aéro-Clubes, nos Estaleiros da ilha do Viana, temos ainda a Fábrica Nacional de Aviões de Lagôa Santa e a Fábrica de Motores de Aviação, na qual trabalham ativamente os brasileiros e os técnicos norte-americanos, para a sua construção, nos contrafortes da serra do Mar.

Do descortínio do Presidente Getúlio Vargas recebeu o Aéro-Clube do Brasil as linhas básicas de um plano de trabalho, seguro e executável dentro das nossas possibilidades, resumidas numa legislação especializada que visa o desenvolvimento da Aeronáutica desportiva e a criação de escolas de aviação, preparando com

eficiência as nossas reservas aéreas, incentivando o ensino aeronáutico, propagando a aeronáutica, enfeixando numa só diretriz todas as atividades inerentes a este setor.

Esta legislação está sendo elaborada com inteligência, cultura e critério, por uma plêiade de inteligências moças e competentes, — iniciativa esta que cada vez mais alargará o desenvolvimento da aviação civil.

Dentre as atividades que surgiram com o desenvolvimento da navegação aérea no Brasil, devemos ainda mencionar:

- a) A "Semana da Asa" — instituída pela comissão de Turismo Aéreo do Touring Clube do Brasil.
- b) O levantamento topográfico do nosso país.
- c) O movimento médico aeronáutico.
- d) A difusão cultural, intercâmbio e unificação nacional de nosso país, etc., e uma infinidade de iniciativas, que dia a dia surgem e se realizam.

Todo o progresso que a Aviação Civil tem obtido, no período de 1930 a 1940, deve-o ao Presidente Getúlio Vargas, o pioneiro da aviação brasileira.

Foi Getúlio Vargas quem tornou realidade o sonho aeronáutico do Brasil, merecendo por justiça o título de "Amigo da Aviação".

Continuando a apoiar a aviação civil, o Governo Federal expediu o Decreto-lei n. 1.683 de 14-10-1939 que dispõe sobre a organização dos Aéro-Clubes, reconhecendo-os como de Utilidade Pública.



E fechando com chave de ouro as nossas realizações aeronáuticas, o Presidente brasileiro corporificou o sonho e a aspiração dos aeronautas por meio do Decreto-lei 2.961 de 20 de Janeiro de 1941, criando o Ministério da Aeronáutica, que controlará a aviação Civil, Militar e Naval, sendo todos êsses contingentes aéreos subordinados a uma corporação única — as Forças Aéreas Nacionais.

É ministro da Aeronáutica o sr. Joaquim Pedro de Salgado Filho, que compreendendo os ideais aeronáuticos e coparticipando na grande construção da Ideologia Nacional, pronunciou entre outras as seguintes palavras na importante entrevista concedida à imprensa, no dia 21 de Janeiro de 1941:

“Uma das minhas maiores preocupações será, sem dúvida, a de dotar o Brasil do maior número de pilotos. Criando, em todos os Estados e municípios, escolas de pilotagem, com uma instrução racionalizada em cursos à altura de todas as bolsas, poderemos, no fim de um prazo curto, ter milhares de jovens aviadores. Os aéro-clubes que até agora mereceram do Presidente um grande carinho, além dos 100 aviões já mandados construir por s. excia., terão também um aparelhamento moderno e de acôrdo com as suas necessidades. Campos de pouso serão espalhados por todo o país, assim como será coberto o sólo com um sistema de comunicações de telegrafia, para contrôle do serviço”.

Diz, depois:

“A fabricação de motores terá sua

construção apressada, para que possa, dentro em breve, suprir nossas deficiências. A industria civil nacional de matéria que interessar à aviação também gozará de favores, dentro das normas a serem estabelecidas. Por outro lado, dessa forma, dentro do programa do Presidente Getulio Vargas, visaremos a melhor aparelhar as forças aéreas nacionais”.

O ministro Salgado Filho faz uma série de comentários e lembra vários problemas da aeronáutica.

“O Correio Aéreo Militar vai ter suas rotas ampliadas não só para transporte de cartas, como também, sempre que possível, de passageiros. Utiliza-lo-emos, assim, como ao Correio Naval, de modo que não haja um só ponto do país que fique sem um meio de comunicação rápido com a capital da República. So aí se verificará a grande importância que está reservada ao Ministério da Aeronáutica”.

Em rápidas palavras, o ministro Salgado Filho esclarece o programa do Ministério:

“O esforço de todos os homens da aeronáutica se desenvolverá no sentido de tornar o Brasil cada do o centro, o sul, o oeste e o norte à Capital, para que não haja vez mais uno e mais forte, ligando a necessidade de se falar em meses ou dias, mas, sim, em horas e minutos. Quando se conseguir isso, a nova pasta terá conseguido o seu supremo esforço, e o objetivo do Presidente Getulio Vargas, que é o de tornar o Brasil crescentemente mais uno, mais feliz, mais progressista e mais útil a si mesmo e a seus milhões de filhos”.

