

A EXPANSÃO DO ESTADO BRASILEIRO: A INSTITUCIONALIZAÇÃO DO SETOR AERONÁUTICO MILITAR NO BRASIL (1930-1969).

CARLOS ROBERTO TORRES FILHO*

O projeto de desenvolvimento nacional do primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-1945), pautado pela instauração de uma infraestrutura gerida pelo Estado, em apoio à industrialização, foi o que deu impulso a todo o empreendimento brasileiro no setor aéreo. As atividades de aviação no Brasil foram originalmente compartilhadas pelo Exército, a Marinha e a empresa civil. A criação do Ministério da Aeronáutica (MAer), da Força Aérea Brasileira (FAB), do Centro Técnico da Aeronáutica (CTA), do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e da Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (EMBRAER), a partir da década de 1940, foi o resultado da associação de interesses de setores das Forças Armadas, de setores técnicos da burocracia estatal e de industriais brasileiros envolvidos em questões de segurança nacional geradas no contexto da Segunda Guerra Mundial e da subsequente Guerra Fria. A partir de então, esses órgãos passaram a dirigir de maneira centralizada a totalidade dos efetivos aéreos, numa ótica de defesa territorial. Considerava-se urgente a necessidade de implementar inovações tecnológicas, com a instituição do ensino, da pesquisa, da tecnologia e da indústria no campo da aeronáutica no país. A complexidade crescente das atividades desenvolvidas no setor faria surgir também um direito específico, vinculado principalmente à questão da navegação aérea internacional.

Voar é um sonho antigo da Humanidade! O mito de Ícaro, com suas asas artificiais, alude a essa afirmação. Dominar o espaço aéreo, quando o avanço tecnológico tornou possível essa aspiração, passou então a ser um corolário desse ideal. Como exercer o Poder Aéreo (e subsequente Poder Espacial) foi o tema abordado de maneira teórica por Giulio Douhet (1869-1930) em *Domínio do Ar* e William Billy Mitchell (1879-1936) em *Our Air Force* e *The Keystone of National Defense*. No Brasil, tais autores influenciaram o projeto de caráter estratégico elaborado por determinados setores envolvidos nessa atividade, a exemplo dos pilotos dos Correios Aéreos Militar e

* Mestrando em História Social da Faculdade de Formação de Professoras / Universidade Estadual do Rio de Janeiro (FFP / UERJ).

Naval, para desenvolver o setor aéreo brasileiro. Dessa forma surgiu a iniciativa de criar uma Força Aérea autônoma, em relação às demais Forças Armadas, o Ministério do Ar (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA / BRASIL, 1991: 35-73).

A primeira manifestação pública em favor do Ministério do Ar teria sido feita pelo Major Lysias Rodrigues por intermédio de um artigo publicado em *O Jornal* de 7 de outubro de 1928, intitulado “Uma premente necessidade: o Ministério do Ar”. Já em dezembro de 1930, a Missão Militar Francesa, contratada pelo Exército, elaborou quatro anteprojetos de decretos que indicavam como organizar a aviação brasileira, por meio de um órgão centralizador, no caso o Ministério da Guerra.

Nesse ínterim foi definida a criação e a organização, em 22 de abril de 1931, do Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), diretamente subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas (DECRETO N. 19.902, de 22 de abril de 1931). Getúlio Vargas, então Chefe do Governo Provisório, havia encaminhado essa iniciativa em resposta a demandas relativas à necessidade de dar organização aos serviços civis de navegação aérea, tendo em vista o fato de que a atividade aeronáutica envolvia questões técnicas, jurídicas e administrativas de feição inteiramente nova, à época, exigindo métodos e processos de trabalho diversos dos então adotados na administração pública. Também havia a consideração de que teriam de ser estabelecidas novas relações entre o governo brasileiro e organizações estrangeiras, especialmente a Comissão Internacional de Navegação Aérea, na forma dos convênios internacionais.

A percepção de que esses objetivos não podiam ser atingidos, com propriedade e eficiência, por nenhuma das repartições do Ministério da Viação e Obras Públicas justificava, nesse sentido, a necessidade da criação de um órgão da administração federal destinado a superintender os serviços aeronáuticos civis. O funcionamento do DAC seria atendido com recursos próprios, decorrentes da execução dos serviços aeronáuticos e constituídos pela parte que cabia à União na arrecadação da sobre taxa postal aérea, então sem aplicação¹.

¹ A respeito deste último tópico foi determinado que a partir do exercício de 1932 a parte que cabia ao Governo na arrecadação da sobre taxa postal aérea seria incorporada à receita da União, logo que fosse incluída, no orçamento do Ministério da Viação e Obras Públicas, verba própria para ocorrer às despesas do Departamento de Aeronáutica Civil.

No regulamento do DAC foi definido que a finalidade do novo órgão era a de superintender os serviços relativos à aeronáutica civil e comercial. Sua organização estava estruturada em Divisões cumprindo diversas competências específicas, entre elas os assuntos jurídicos, que mais à frente seriam da alçada da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), vinculada ao Ministério da Aeronáutica. O DAC responderia por um amplo conjunto de tarefas, como a coletânea e anotação da legislação nacional e estrangeira relativa à aeronáutica civil e comercial; o estudo e anotação das convenções internacionais de navegação aérea e dos assuntos referentes ao direito aéreo; e a elaboração de regulamentos e instruções para execução das convenções internacionais e das leis brasileiras relativas à aeronáutica civil e comercial. Seriam realizados, também, o estudo dos programas dos congressos e conferências internacionais ou nacionais de aeronáutica civil e comercial e o preparo de teses e instruções para orientar a ação dos delegados do Governo nessas assembléias; o exame da situação jurídica das sociedades que pretendessem concessões ou licenças para execução de serviços aeronáuticos; o estudo das questões decorrentes dos direitos e obrigações dos aeronautas, entre si e em relação aos proprietários ou armadores das aeronaves; a manutenção das relações e correspondência do departamento com as entidades internacionais e as administrações de aeronáutica civil e comercial estrangeiras, na forma das convenções, acordos ou tratados firmados pelo Brasil; e a correspondência com as repartições civis que interferissem na aviação civil e comercial no Brasil e com as sociedades e instituições dedicadas à aeronáutica. Por fim, eram da competência do DAC o exame e o parecer sobre a criação e o funcionamento das escolas de aviação civil e das fábricas de aeronaves; a fiscalização desses serviços, o estudo do estabelecimento e exploração das linhas de navegação aérea, as concessões de tráfego aéreo e as licenças especiais para a execução de vôos das aeronaves civis nacionais ou estrangeiras (DECRETO N. 19.902, de 22 de abril de 1931).

O órgão funcionava em colaboração com as pastas militares, uma vez que os Ministérios da Guerra e da Marinha nele mantinham dois oficiais aviadores, sendo um da Aviação Militar e o outro da Aeronáutica Naval, como elementos de ligação no estudo das questões de aeronáutica e no desempenho de funções técnicas especializadas.

Em 1934, as reivindicações a favor da criação do Ministério do Ar prosseguiram. Recém chegados de estágios na Itália, o Capitão-de-Mar-e-Guerra

Antônio Augusto Schorcht, da Aviação Naval, e os Capitães Antônio Alves Cabral e José Vicente Faria Lima, da Aviação Militar, dedicaram-se a defender os benefícios de reunir as aviações militar, naval e comercial sob um ministério único. O movimento intensificou-se no ano de 1935, havendo muitos pronunciamentos a esse respeito nos meios de comunicação. Se até então o debate se restringira aos meios governamentais, a partir daquele período o tema passou a ganhar espaço na esfera pública e na sociedade civil.

Nesse mesmo ano foi lançada a *Campanha pela Criação do Ministério da Aeronáutica*, que associou aviadores navais e militares sob a liderança dos Tenentes-Coronéis Ivo Borges e Armando de Souza Mello Ararigboia, dos Capitães-de-Corveta Amarílio Vieira Cortez, Luiz Leal Netto dos Reys e Alvaro Araújo, e do Capitão Antônio Alves Cabral. A eclosão da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), quando se fez amplo uso da aviação militar, serviu para reforçar a idéia da necessidade de dar origem ao Ministério da Aeronáutica.

Não havia, no entanto, consenso a esse respeito nos diversos setores da Forças Armadas, surgindo forte oposição ao projeto, liderada pelo Vice-Almirante José Machado de Castro e Silva, então chefe do Estado-Maior da Armada. Em abril de 1939, Machado de Castro e Silva apresentou ao Conselho de Segurança Nacional um *Parecer a Respeito da Criação do Ministério do Ar*, manifestando-se contrariamente àquela proposta.

Em 1940, Getúlio Vargas, incumbiu o Capitão Nero Moura de organizar um grupo de trabalho que, tomando por base os diversos projetos já elaborados, relativos à criação do Ministério do Ar, expressasse um parecer sobre o assunto². Em 23 de agosto desse ano a presidência da República iniciou uma série de ajustes institucionais nas Forças Armadas (DECRETO-LEI N. 2.525, de 23 de agosto de 1940).

Como consequência dessas iniciativas, pelo Decreto-lei n. 2.961, de 20 de janeiro de 1941, foi criada uma Secretaria de Estado, denominada Ministério da Aeronáutica (DECRETO-LEI N. 2.961, de 20 de janeiro de 1941: p. 1-5). No mesmo ano, foi lançada a “Campanha Nacional de Aviação”, amparada pelos *Diários Associados* de Assis Chateaubriand.

² Esse grupo acabou sendo composto pelos Majores Clóvis Monteiro Travassos e Nelson Freire Lavenère-Warderley, e pelos Capitães José Vicente Faria Lima, Miguel Lampert e Arnaldo da Câmara Canto.

A criação da nova pasta foi justificada face à necessidade de racionalizar e otimizar o setor aéreo, garantindo maior segurança e promovendo o aprimoramento tecnológico de todo o setor aeronáutico brasileiro:

DECRETO-LEI N. 2.961, de 20 de janeiro de 1941 – Cria o Ministério da Aeronáutica.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição:

Considerando o desenvolvimento alcançado pela aviação nacional e a necessidade de ampliar as suas atividades e coordená-las técnica e economicamente;

Considerando que a sua eficiência e aparelhamento são decisivos para o progresso e segurança nacionais;

Considerando, finalmente, que sob uma orientação única esses objetivos podem ser atingidos de modo mais rápido e com menor dispêndio;

DECRETA:

Art. 1º Fica criada uma Secretaria de Estado com a denominação de Ministério da Aeronáutica.

Art. 2º Ao Ministério da Aeronáutica compete o estudo e despacho de todos os assuntos relativos à atividade da aviação nacional, dirigindo-a técnica e administrativamente.

Art. 3º O novo Ministro de Estado terá as mesmas honras, prerrogativas e vencimentos dos outros Ministros.

Art. 4º Ficarão pertencendo ao novo Ministério, constituído inicialmente com os elementos existentes nas aeronáuticas do Exército e da Marinha e no Departamento de Aeronáutica Civil, os estabelecimentos, instituições e repartições públicas que se proponham à realização de estudos, serviços ou trabalhos especificados no art. 2º.

Art. 5º As instituições, repartições, órgãos e serviços referentes à atividade da aviação nacional, atualmente subordinados aos Ministérios da Guerra, da Marinha e da Viação e Obras Públicas, passam, a contar da publicação do presente decreto-lei, à jurisdição do Ministério da Aeronáutica (DECRETO-LEI N. 2.961, de 20 de janeiro de 1941).

Joaquim Pedro Salgado Filho³ foi escolhido por Vargas para ocupar a nova pasta. Sendo um político civil gaúcho e pessoa da confiança do presidente, caberia a ele contornar as desavenças entre o Ministério da Guerra, o Ministério da Marinha e o Ministério da Viação e Obras Públicas no tocante à aviação, compondo as bases de apoio ao governo na pasta recém criada.

³ Joaquim Pedro Salgado Filho nasceu em Porto Alegre em 2 de julho de 1888. Foi o primeiro ministro da Aeronáutica, posto que assumiu em 20 de janeiro de 1941. Nesse cargo, teve por incumbências a unificação dos serviços e centros de treinamento aéreos da Marinha e do Exército e a formação de quadros destinada à política de expansão da Força Aérea Brasileira. Deixou o cargo em 29 de outubro de 1945, com a deposição de Getúlio Vargas, transferindo a pasta para o brigadeiro Armando Figueira Trompowsky de Almeida. Faleceu em 30 de julho de 1950. Joaquim Pedro Salgado Filho (verbete). *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro*. FGV / CPDOC. Disponível em: <<http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/Busca/BuscaConsultar.aspx>>. Acesso em: 19 nov. 2010.

Ao longo de sua gestão como Ministro da Aeronáutica, que se estendeu até a deposição de Vargas, em 1945, Salgado Filho tomou uma série de decisões destinadas ao aparelhamento do setor aeronáutico brasileiro. Ainda em fevereiro de 1941, com a contribuição decisiva do então coronel Eduardo Gomes, foi criado o Correio Aéreo Nacional (CAN), resultante da fusão do Correio Aéreo Militar com o Correio Aéreo Naval. No mês seguinte, foram extintas a Escola de Aviação do Exército e a Escola de Aviação Naval, sendo organizada, em seguida, a Escola de Especialistas da Aeronáutica, localizada na ponta do Galeão, no Distrito Federal, dedicada à formação de sargentos. Teve incremento também a política de aquisição de equipamentos e aviões, pois os que existiam — tanto os de instrução quanto os do CAN, os de transporte e os de guerra — eram considerados insuficientes (DICIONÁRIO HISTÓRICO-BIOGRÁFICO BRASILEIRO. FGV / CPDOC. Joaquim Pedro Salgado Filho / verbete).

Em 25 de março de 1941 foi criada a Escola de Aeronáutica no Campo dos Afonsos, também no Distrito Federal, vinculada ao Ministério, que se destinava à formação dos oficiais das Forças Aéreas Nacionais. A Escola de Aeronáutica teve sede nas antigas dependências da extinta Escola de Aeronáutica do Exército e foi organizada, inicialmente, com o pessoal, o material e os recursos dessa escola (DECRETO-LEI N. 3.142, de 25 de março de 1941). No mês de julho o Ministério da Aeronáutica abriu crédito especial para atender às despesas de material com os trabalhos que seriam executados na Fábrica do Galeão (iluminação das oficinas e envidraçamento térmico) (DECRETO-LEI N. 3.386, de 3 de julho de 1941).

Por fim, em 2 de dezembro, no intuito de atender à necessidade de dar início à organização administrativa da nova pasta, foi aprovado o Regulamento da Diretoria do Pessoal do Ministério da Aeronáutica (DECRETO N. 8.288, de 2 de dezembro de 1941). Este órgão tinha por objetivo orientar, regular e fiscalizar as questões relativas ao pessoal militar e civil do Ministério, excetuadas as que dissessem respeito a pagamento e ensino. Para a regulamentação desse último foi criada uma Sub-Diretoria de Ensino, que tratava da orientação, direção, fiscalização e regulamentação de tudo que dissesse respeito ao ensino nas escolas e cursos do Ministério da Aeronáutica (a exemplo da Escola de Especialistas de Aeronáutica, da Escola de Aeronáutica e das Escolas de Aperfeiçoamento de Aeronáutica). A mesma Sub-Diretoria seria responsável pela

orientação, direção, fiscalização e regulamentação de tudo que dissesse respeito ao ensino nas escolas e cursos civis especializados de aeronáutica, públicos ou particulares, que fossem autorizados a funcionar no território nacional, e, por último, por estabelecer, em coordenação com o Ministério da Educação e demais órgãos especializados federais, estaduais ou municipais, uma unidade de doutrina no ensino e difusão dos assuntos ligados a Aeronáutica (DECRETO N. 8.288, de 2 de dezembro de 1941), em atuação que se coadunava com a busca por homogeneização típica do aparelho militar.

À época da criação do Ministério da Aeronáutica, o governo brasileiro, que inicialmente se mantivera neutro diante da Segunda Guerra Mundial, passou a sofrer uma intensa pressão dos Estados Unidos tendo em vista o alinhamento do país ao lado dos aliados. A colaboração brasileira era considerada essencial, em termos geopolíticos, para o objetivo de frear o avanço militar dos países do Eixo no norte da África, pela necessidade de defesa hemisférica e de abastecimento das tropas. As bases aéreas do Ministério da Aeronáutica nos estados do Norte e do Nordeste, consideradas como estratégicas para os mesmos objetivos, apresentavam carência de equipagem, o que as impossibilitava de cumprir satisfatoriamente a função de rota para aviões norte-americanos de abastecimento aos aliados em território africano. O ministro Salgado Filho atuou diretamente nos entendimentos entre os governos brasileiro e norte-americano que acabaram levando o Brasil a ceder pontos de seu litoral para a instalação de bases militares aliadas. Em julho de 1941, a subsidiária da Pan American Airways, a Panair do Brasil, foi autorizada a iniciar obras em diversos aeroportos e bases aéreas no país, utilizando-se de um financiamento obtido dos EUA. Como resultado dessa decisão foi criado o chamado “Corredor da Vitória”, que auxiliou a invasão aliada no norte da África e a conseqüente campanha da Itália (DICIONÁRIO HISTÓRICO-BIOGRÁFICO BRASILEIRO. FGV / CPDOC. Joaquim Pedro Salgado Filho / verbete).

O debate sobre o desenvolvimento tecnológico associado ao aparelhamento militar já alcançara importante mobilização desde meados da década de 1930, mostrando-se claras as divergências dentro das Forças Armadas a respeito do tema da industrialização vinculada ao ensino e a pesquisa. O I Congresso Nacional de Aeronáutica, realizado em São Paulo no ano de 1934, atestaria esse argumento. A visão da Marinha era a de que a formação tecnológica profissional deveria dar-se fora do país,

com investimentos em pesquisa e posterior implantação da indústria. Já o Exército pretendia primeiramente adquirir máquinas e construir laboratórios e fábricas, sendo essa a corrente então vitoriosa.

Se num primeiro momento os Estados Unidos pouco influenciaram a aviação brasileira, quando se tem em conta, por exemplo, a ingerência das empresas alemãs sobre a Marinha e das francesas sobre o Exército, iniciou-se com a criação do Ministério da Aeronáutica um movimento de adequação do país à nova postura na qual os norte-americanos optaram por ampliar, na América Latina, privilegiando estrategicamente o Brasil, sua aproximação aeronáutica. Aqui encontraríamos uma das possíveis motivações para a criação do Ministério da Aeronáutica que foi a de cumprir imposições oriundas desta aliança.

Um dos caminhos possíveis para atingir os objetivos brasileiros no tocante ao desenvolvimento do seu parque industrial, inclusive militar e aeronáutico, foi aliar-se aos Estados Unidos em busca de obter financiamentos, o que, como consequência, aumentou a influência norte-americana sobre o Brasil. O *National Research Council* dos Estados Unidos enviou em 1941 um comitê para percorrer a América Latina com o intuito de avaliar possibilidades de parcerias no ramo industrial que coadunariam as técnicas e métodos dos estadunidenses às matérias-primas latino-americanas, sendo o Brasil o país mais cotado para receber esses investimentos.

Em 1945, Salgado Filho recebeu o Plano Smith, elaborado pelo coronel-aviador engenheiro Casimiro Montenegro Filho, chefe da Subdiretoria de Técnica Aeronáutica (STAer), e pelo professor Richard H. Smith, diretor executivo do Departamento de Engenharia Aeronáutica do Massachusetts Institute of Technology (MIT), relativo à proposta de fundação de uma escola de Engenharia Aeronáutica e de um centro de pesquisas tecnológicas para Força Aérea Brasileira, que serviu como base para a criação, respectivamente, do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e do Centro Técnico de Aeronáutica (CTA). Essa iniciativa era apoiada pelo argumento relativo à percepção de que se tratava de momento oportuno, após a Segunda Guerra Mundial, para o Brasil investir no setor aéreo, prevendo-se que sua aviação comercial seria complementar à dos Estados Unidos. Pretendia-se também que se estabelecesse na aviação um equilíbrio entre os setores público (ensino e pesquisa) e privado (indústrias e linhas aéreas). Segundo essa proposta, aprovada somente em 1946, o instituto a ser

criado deveria ficar sob direção civil e estar mais próximo organicamente das indústrias do que do governo.

O ITA, criado em 1948, deveria servir como um paradigma do ensino tecnológico no Brasil, mantendo contato próximo com o MIT no que se referia à formação de pesquisadores em ciência e tecnologia.

Desde o início, os fundadores do ITA o viam como mais do que uma nova escola de Engenharia; tratava-se de uma experiência única, com a missão de modernizar o ensino superior e a pesquisa em Engenharia no país. Sua vinculação ao MAer, e não ao Ministério da Educação, permitiu a introdução de uma série de características institucionais e a adoção da filosofia de ensino e pesquisa vigente no MIT e no California Institute of Technology (Caltech). Ao longo do tempo o ITA continuou sendo uma escola piloto para a realização de uma série de experiências educacionais, como, por exemplo, a reciclagem de professores de ciências do segundo grau no início dos anos 50. Essa e outras experiências eram difundidas ativamente pelo ITA através das instituições brasileiras de ensino superior (BOTELHO, 1999).

Cabe lembrar que o ITA fazia parte do Centro Técnico de Aeronáutica (CTA), sendo sua atribuição a de preparar e formar engenheiros de aeronáutica nas especialidades de interesse para a aviação brasileira em geral e para a Força Aérea Brasileira em particular. Assim, seu Curso Fundamental destinava-se ao ensino de conhecimentos básicos gerais de Engenharia, e era ministrado em dois anos, enquanto o ensino no Curso Profissional era dado em três anos. Aos alunos que concluíssem com aproveitamento um dos ramos do Curso Fundamental seria conferido o diploma de Engenheiro da Aeronáutica. O Curso Fundamental do ITA funcionou inicialmente, em caráter provisório, no Rio de Janeiro, e em 1950 se efetuou sua transferência para São José dos Campos, em São Paulo, tão logo o permitiram as obras do Centro Técnico de Aeronáutica (CTA), instalado nessa cidade, e foram para ele automaticamente transferidos os alunos matriculados na Escola Técnica do Exército.

O funcionamento dos Cursos do ITA dependia dos créditos que fossem distribuídos ao CTA no orçamento analítico do Ministério da Aeronáutica. Por sua vez, competia a Comissão de Organização do Centro dirigir todos os trabalhos do ITA e de seus cursos, até completar-se a sua completa instalação (DECRETO N. 27.695, de 16 de janeiro de 1950). Foi somente uma questão de tempo para que o ITA alcançasse o título de estabelecimento de educação de ensino superior, sob a jurisdição do Ministério da Aeronáutica. O órgão passou então a ser guiado pelos objetivos de ministrar o ensino e

a educação necessários à formação de profissionais de nível superior, nas especializações de interesse para a aviação em geral, e à Força Aérea Brasileira em particular, assim como o de manter cursos de extensão universitária, de pós-graduação e de doutorado, promovendo, através da educação e da pesquisa, o progresso das ciências e das técnicas relacionadas com a aeronáutica (LEI N. 2.165, de 5 de janeiro de 1954).

Por sua vez o Centro Técnico da Aeronáutica (CTA)⁴ foi criado com o objetivo de desenvolver pesquisas voltadas para a tecnologia militar. O ITA serviu de alicerce para o CTA, sendo essa vinculação favorável à possibilidade de que o Instituto acabasse por incorporar a filosofia militar própria do Centro. Assim:

O CTA seria o órgão científico e técnico do MAer com o objetivo de exercer suas atividades em prol da Força Aérea Brasileira, da Aviação Civil e da futura Indústria Aeronáutica, segundo os programas e planos do Ministério; um dos propósitos do Centro era buscar autonomia financeira, administrativa e até mesmo didática, possibilitando a criação de novos regulamentos distintos do Serviço Público Federal bem como do Sistema Nacional de Educação, liberando-se de toda influência burocrática que viesse tolher o seu dinamismo (COSTA FILHO, 2002: 71).

O projeto de constituição de um setor de indústria aeronáutica por empresários brasileiros, então esboçado no Ministério da Aeronáutica, era limitado pelo fato de que no Brasil dependia-se exclusivamente das demandas do próprio governo. Esse era o caso, por exemplo, na década de 1950, da empresa Sociedade Construtora Aeronáutica Neiva. Havia, portanto, pouco interesse por parte dos empresários pelo setor de indústria aeronáutica, o que se explicava por fatores que iam desde poucos recursos financeiros dos empreendedores nacionais até a carência de infra-estrutura aeroportuária e do parque metal-mecânico brasileiros, ao que se somava à competição com os grupos estrangeiros.

Contudo, com o aumento gradual da importância da aviação civil e os incentivos dos governos, apenas na década de 1960 configurou-se no setor uma parceria civil e militar de desenvolvimento institucional, envolvendo o empresariado, com destaque para os empresários do setor de indústria automobilística, e os governos militares.

⁴ Sua origem remonta a Comissão de Organização do Centro Técnico da Aeronáutica (COCTA), nomeada em 29 de janeiro de 1946, pelo então Ministro da Aeronáutica Armando F. Trompowsky, esta passou a ter autonomia administrativa em 1947, e em 31 de dezembro de 1953 converteu-se no CTA.

O episódio que coroou todo esse processo de institucionalização do setor aeronáutico no Brasil foi a criação da Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (EMBRAER), em 1969, autorizada pelo Decreto-lei n. 770 de 19 de agosto (DECRETO-LEI N. 770, de 19 de agosto de 1969). Constituída pela União, junto ao Ministério da Aeronáutica, como uma sociedade de economia mista, seus objetos eram de promover o desenvolvimento da indústria aeronáutica brasileira e atividades correlatas, inclusive projetar e construir aeronaves e respectivos acessórios, componentes e equipamentos e promover ou executar atividades técnicas vinculadas à produção e manutenção do material aeronáutico, de acordo com programas e projetos aprovados pelo Poder Executivo.

Conclui-se que de todo modo, é preciso considerar que os projetos de desenvolvimento nacional colocados em prática pelos governos brasileiros desde a década de 1930, até os anos 1960, pautaram-se pelo investimento em indústria, na ciência e na tecnologia, de maneira associada à ampliação das agências e órgãos governamentais. Os militares foram atores-chave neste processo, devendo ser inscrita nesse contexto a criação do Ministério da Aeronáutica (BOTELHO, 1999; FORJAZ, 2005). Esse processo tornou necessário concomitantemente elaborar, via aparelhos estatais, uma regulamentação que atendesse as demandas nacionais e internacionais no que dizia respeito às inovações nos setores aeronáutico e astronáutico, função esta que coube tanto à Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), como à Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA).

Analisar o processo de criação da SBDA⁵, as demandas e interesses setoriais que essa iniciativa veio a atender, as ações desenvolvidas pela mesma, a composição de seus quadros, considerando-se a formação profissional, procedência social e político-institucional e produção intelectual de seus integrantes (assim como examinar valores, idéias, projetos e ações dos mesmos), utilizando-se em sua caracterização os conceitos de Estado ampliado e intelectual orgânico propostos por Antonio Gramsci. Norteados pela hipótese de que se deu, com a fundação da SBDA, em 1950, continuidade ao processo de institucionalização das Forças Armadas e do setor militar da Aeronáutica –

⁵ Identificada aqui como uma entidade da sociedade política que estabelece uma determinada interlocução com os demais aparelhos e agências estatais, especialmente com o Ministério da Aeronáutica; e simultaneamente com o empresariado do setor aeronáutico e os acadêmicos do Direito (estes dois últimos sendo da sociedade civil).

o que incluiu o surgimento dos órgãos de formação de quadros de ciência, tecnologia e, no caso específico da SBDA, do direito –, processo este informado tanto pelo debate em torno do projeto de desenvolvimento nacional, capitaneado pelo Estado, como pelo contexto externo da Guerra Fria.

Sendo este o caminho proposto para sanar uma lacuna nos estudos que se debruçam sobre o processo de institucionalização do setor aeronáutico e espacial, no campo da História e das Ciências Sociais, pois são ainda raros e não contemplam uma análise específica da constituição do direito aeronáutico no Brasil. Podendo desta forma trazer contribuição sobre as ainda pouco conhecidas relações entre o setor militar e o campo jurídico e das relações exteriores, nas décadas de 1950 e 1960.

Referências bibliográficas

BOTELHO, Antonio José Junqueira. Da utopia tecnológica aos desafios da política científica: o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (1947-1967). *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo, v. 14, n. 39, fev. 1999. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-69091999000100008&script=sciarttext&tlng=in>>. Acesso em: 09 set. 2010.

COSTA FILHO, Edmilson Jesus. *Política espacial brasileira: a política científica e tecnológica no setor aeroespacial brasileiro*. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2002.

DECRETO N. 19.902, de 22 de abril de 1931 – *Dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em: 30 nov. 2010.

DECRETO N. 8.288, de 2 de dezembro de 1941 – *Aprova o Regulamento da Diretoria do Pessoal do Ministério da Aeronáutica*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em: 30 nov. 2010.

DECRETO N. 27.695, de 16 de janeiro de 1950 – *Transforma em Curso fundamental e Curso Profissional do Instituto Tecnológico de Aeronáutica os atuais Curso de Preparação e Curso de Formação de Engenheiros de Aeronáutica, e dá outras providências*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em: 30 nov 2010.

DECRETO-LEI N. 2.525, de 23 de agosto de 1940 – *Modifica artigos da Lei de Organização do Ministério da Guerra (Decreto-lei n. 279, de 16 de fevereiro de 1938) e Lei de Organização dos Quadros e Efetivos do Exército em tempo de paz (Decreto-lei n. 556, de 12 de julho de 1938)*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em 30 de nov. 2010.

DECRETO-LEI N. 2.961 – de 20 de janeiro de 1941 – *Cria o Ministério da Aeronáutica. Boletim do Ministério da Aeronáutica*. N. 1, de 1 de maio de 1941. p. 1-5. (Acervo INCAER).

DECRETO-LEI N. 3.142, de 25 de março de 1941 – *Cria no Ministério da Aeronáutica a Escola de Aeronáutica*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em: 30 nov. 2010.

DECRETO-LEI N. 3.386, de 3 de julho de 1941 – *Abre, pelo Ministério da Aeronáutica, o crédito especial de 850:000\$0 para atender às despesas que especifica, na Fábrica do Galeão*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em 30 nov. 2010.

DECRETO-LEI N. 770, de 19 de agosto de 1969 – *Autoriza a União a constituir a EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. e dá outras providências*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em: 30 nov. 2010.

DICIONÁRIO HISTÓRICO-BIOGRÁFICO BRASILEIRO. FGV / CPDOC.

FORJAZ, Maria Cecília Spina. As origens da Embraer. *Tempo Social*. São Paulo, v. 17, n. 1, jun. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-20702005000100012&script=sciarttext&tlng=en>>. Acesso em: 09 set. 2010.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (BRASIL). *História geral da aeronáutica brasileira: da criação do Ministério da Aeronáutica ao final da Segunda Guerra mundial*. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Villa Rica, v. 3, 1991.

LEI N. 2.165, de 5 de janeiro de 1954 – *Dispõe sobre o ensino superior no Instituto Tecnológico de Aeronáutica*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em: 30 nov. 2010.