

O PROTAGONISMO DA AVIAÇÃO MILITAR NO IDEÁRIO POLÍTICO ESTRATÉGICO DO GOVERNO VARGAS DE 1930 A 1945

Paulo Pereira Santos*

Ricardo Vieiralves de Castro**

RESUMO O objetivo deste artigo é identificar vestígios que unam o ideário varguista à aviação militar, protagonista do seu projeto de governo. Governo Getúlio Vargas e Aviação são partes indissociáveis de uma mesma trama: de um lado, um político com um projeto nacional desenvolvimentista, do outro, uma aviação emergente, oferecendo alternativas à consecução de um projeto de governo. Sua vida pública foi construída nas sedições da política Rio-grandense, herdeira de próceres como Júlio de Castilhos, que se inspirou em Auguste Comte e sua doutrina positivista para formular seu ideário político. Contemporânea, a Aviação, ainda uma atividade lúdica e esportiva, seu aproveitamento em favor do Estado restava insipiente. Há tentativas, nos anos 10, de uma aplicação regular por parte da Marinha e do Exército, com resultados limitados. Com a primeira guerra mundial, a aviação adquire outro *status*. Assume a defesa e proteção do território como tarefa, um emprego estratégico. Já na década de 20, os aviões evoluem e alcançam pontos mais distantes, agregando um viés comercial à atividade aérea. Por volta dos anos 25, Getúlio Vargas se torna um entusiasta da aviação. O Brasil, na ocasião, era um país com uma infraestrutura de transporte e estradas precárias, sendo que as regiões mais próximas do litoral dispunham de comunicação e centros econômicos, enquanto o interior sobrevivia à distância, à carência de recursos e ao ostracismo do Estado. Vale dizer, no cenário da época, a natureza e seus meios eram as opções disponíveis. A chegada de Getúlio ao poder promove uma aproximação entre as suas origens políticas, seu projeto de governo, e uma visão geoestratégica, formulada no seu projeto nacional desenvolvimentista, ao lume do ideário positivista do PRR, tendo como protagonista a Aviação.

Palavras-chave: Getúlio Vargas, Ideário Varguista, Aviação Militar.

* Doutorando do Programa de Pós-graduação em Psicologia Social da UERJ.

** Professor Adjunto da Universidade do Estado do Rio de Janeiro e Coordenador do Laboratório de Estudos Contemporâneos da UERJ - LABORE

ABSTRACT

The purpose of this article is to identify traces that relate the Vargas' political ideas and military aviation, main actor of his government project. Getúlio Vargas government and aviation are inseparable parts of the same plot: in one hand, a politician with a national development project, on the other, an emerging aviation, offering alternatives to achieving a government project. His public life was built on the seditions of Rio Grande do Sul politics. Affiliated with the Republican Party of Rio Grande do Sul - RPR, prominent men heires as Julio de Castilhos , who was inspired by Auguste Comte and his positivist doctrine to formulate their political ideas. Contemporary, Aviation, still a fun and athletic activity, its use in the State remained unprofitable. There are attempts in 10 years, a regular application by the Navy and Army, with limited results. Reggarding to World War I, aviation acquires another status. Assumes the defense and protection of the territory as a task. A strategic job. In the course of the 20s , airplanes evolve and reach more distant points , adding a commercial bias to the air activity. Around 25 years, Getúlio Vargas becomes an aviation enthusiast. Brazil at the time, was a country with an inefficient infrastructure of transportation and poor roads. The nearest coastal regions had communication and economic centers, while the hinterland survived the distance, the lack of resources and the ostracism of the state. It is noteworthy that, in the scenario of that time, the nature and its means were the only available options. The arrival of Getúlio to the Presidency promotes a rapprochement between their political origins, his project of government, and a geo-strategic vision, formulated in its national development project, under the light of positivist ideology welcomed to the RPR, whose protagonist was Military Aviation.

Keywords: Getúlio Vargas , Vargas ideas , Military Aviation.

INTRODUÇÃO

Falar de Getúlio Vargas, ou de sua atuação política é um território sem fronteiras. Qualquer recorte que se faça tenderá à incompletude, assim como qualquer especificidade que se pretenda, a partir deste ou daquele marco teórico. Entretanto, os limites deste *paper* são bem claros e nos constroem à concisão e à clareza das pretensões.

O objetivo deste artigo é estabelecer relações entre o perfil nacionalista desenvolvimentista de Getúlio Vargas e o seu projeto de governo, que se assenhora da aviação militar, sobretudo as missões do Correio Aéreo Nacional, a fim de integrar o território brasileiro, introduzindo um viés geoestratégico em suas ações de governo.

Inicialmente apresenta-se a origem política de Vargas, sua liderança desde os bancos da graduação, sua filiação ao Partido Republicano Riograndense – PRR, responsável por uma feição política incomum para os padrões da época, a influência do positivismo nos fundadores da agremiação (PRR) e a inserção desses princípios em suas ações de governo.

Aproveita-se para, neste espaço, introduzir conceitos básicos do positivismo, utilizados na construção do ideário político do PRR. Em seguida, o foco recai sobre o entusiasmo de Vargas pela aviação, uma atividade emergente, que se apresenta com múltiplos propósitos. Recém saída da Primeira Guerra Mundial, a aviação apresenta-se em franca evolução, já havendo aeronaves de grande porte, cumprindo missões de transporte de passageiros e realizando escalas em nosso território.

Na década de 30, o Brasil era um país cuja infraestrutura de transporte e estradas eram precárias, com acesso restrito ao interior, sendo que regiões mais próximas do litoral dispunham de comunicação e centros econômicos desenvolvidos para aquela época, enquanto o interior sobrevivia à distância, à carência de recursos e ao ostracismo de políticas públicas que revertessem esta conjuntura. Vale dizer que no cenário da ocasião não havia muitas alternativas que encaminhassem uma solução efetiva para o problema. A natureza e seus meios eram as opções disponíveis.

Completando esta discussão, aborda-se o pensamento estratégico que orientou este processo, embora não se tenha, objetivamente, tratado do assunto desta forma.

Contudo, o legado do CAN corrobora a visão geoestratégica desta política, que tem como epílogo desta bem sucedida perspectiva geoestratégica a criação do Ministério do Ar, tendo um de seus mais agudos defensores o Major Lysias Rodrigues.

Conclui-se, pois, pela possibilidade de se relacionar a formação política de Getúlio Vargas, nas hostes do PRR, onde emergiu o ideário nacionalista desenvolvimentista, sob o lume do positivismo, o que proporcionou ações de governo cujos fins puderam ser alcançados com a participação efetiva da aviação militar, em especial com a participação do CAN.

1. Formação Política, Positivismo pensamento Político e Administração

Neste primeiro segmento, a abordagem recai sobre a trajetória política de Vargas, seus primeiros passos nesta direção, a filiação partidária, e, a construção de um perfil político, trazido para a Presidência do Estado do Rio Grande do Sul e, posteriormente, ao assumir a Presidência da República.

Ao final de sua adolescência, Vargas ingressa na carreira militar. Há pouco mais de um ano da república, sob influência direta do positivismo, o "Regulamento Benjamim Costant" reorienta o ensino militar no Exército, com o objetivo de oferecer uma preparação intelectual melhor aos seus membros. Contudo, havia uma exigência: todo candidato teria que começar pelas patentes mais inferiores. Assim, no ano de 1898, Getúlio se apresenta para "jurar bandeira" na sede do 6º Batalhão de Infantaria de São Borja-RS. (LIRA NETO, p. 63, 2012).

Dali a dois anos, assume a patente de Segundo-sargento do Exército. Com isso poderia requerer matrícula na Escola Preparatória e de Tática de Rio Pardo-RS, um passo antes para a Escola Militar do Brasil, na Praia Vermelha-DF(RJ), berço da elite fardada. Entretanto, por falta de vagas, só foi admitido na Escola em 1900. (LIRA NETO, p. 63, 2012).

Já na Escola, lia Comte, tema obrigatório nas discussões pós-jantar. Ao ser solidário a u grupo de cadetes que protestavam contra medidas adotadas pelo comando da Escola, acabou por ser desligado, perdendo o direito de ingressar na Escola Militar da Praia Vermelha. Não apenas isso, teria que cumprir o restante dos cinco anos de tempo obrigatório no Exército como soldado raso. Desiludido da carreira militar, viu nos estudos uma chance de alcançar seus objetivos de vida. (LIRA NETO, P. 70, 2012; FONSECA, 1999, 2004, 2009)

Como servia em Porto Alegre-RS, abraçou a possibilidade de ingressar na Escola Brasileira, como preparatório ao acesso à Faculdade de Direito de Porto Alegre, fundada dois anos antes. (LIRA NETO, p. 71, 2012).

No entanto, mais vez, iria interromper os seus estudos, convocado que fora para integrar o contingente que seguiria para Mato-Grosso, preparar-se para um possível embate com Bolívia, em razão da disputa pelo território do Acre.

Ao retomar o seu curso, Getúlio, mercê de sua liderança natural, se vê envolvido em representações estudantis, sendo a mais importante a saudação à Afonso Pena, Presidente da República, realizando a primeira visita de um presidente ao Rio Grande do Sul, em 1906. (FONSECA, 1999; LIRA NETO, p. 93-94, 2012).

No ano seguinte, João Neves da Fontoura, Jacinto Godoy e Maurício Cardoso propuseram aos colegas de faculdade a criação de um centro estudantil, e funda o Bloco Acadêmico Castilhistas em apoio à candidatura republicana de Carlos Barbosa Gonçalves ao governo do Rio Grande do Sul e lança o jornal *O Debate*, do qual se torna secretário de redação. O grupo, uma espécie de ala jovem do Partido Republicano Riograndense-PRR, buscou assessoramento junto aos acadêmicos de Direito, sendo um deles Getúlio Vargas, e outro Firmino Paim Filho. O objetivo era uma participação efetiva nas eleições de 1907, para a presidência do Estado do Rio Grande do Sul. (LIRA NETO, p. 95, 2012).

Este grupo tem atuação destacada no processo eleitoral, no periódico, *O Debate*. "O jornal, com o auxílio do PRR, passou a ser um espaço a partir do qual os acadêmicos amadureceram suas concepções políticas e efetivamente se engajaram no partido". (ABREU, p. 27, 1996).

Ao final das eleições, com a vitória do PRR, Getúlio Vargas, já em fins de curso, recebe a 2ª Promotoria de Porto Alegre. (LIRA NETO, p. 102, 2012).

Esta nova geração de políticos aproximou-se do PRR, acolhendo e adotando as linhas básicas da doutrina positivista, com uma diferença. Enquanto seus predecessores, fundadores do partido, preocupavam-se com a política estadual, esta geração aspirava vãos mais altos, ascendendo à política nacional. (FONSECA, 2004).

Pelo exposto, Vargas chega à vida pública em função de seus pendores pessoais, características de sua personalidade. Não chega a ser um contestador, mas um observador atento e disponível para intervir e aproveitar a oportunidade que as circunstâncias

oferecessem e que lhe parecessem avessas ao curso de suas opiniões ou ao grupo que pertencia. Isso o fez abraçar o ideário positivista, postura político-filosófica orientadora do PRR.

Nesse ponto, conhecer um breviário do Positivismo auxiliará na compreensão das ações adotadas por Getúlio Vargas ao assumir a Presidência da República e seu projeto de governo, criando e/ou otimizando estruturas públicas em prol do desenvolvimento nacional.

Auguste Comte se torna secretário de Saint Simon, em 1817. Colabora nas publicações daquele filósofo e concebe, a partir daí, uma ciência social e uma política científica. Desde 1826, Comte já possui os grandes eixos de seu sistema. (Vergez e Huisman, p. 286, 1980). No mesmo ano, abre um curso de filosofia positiva, que interrompe em seguida por problemas de saúde.

Em 1844, o filósofo entrega-se a um relacionamento afetivo não compreendido, que o deixa refém deste sentimento. Com a morte desta pessoa, em 1846, promove uma clivagem em sua teoria, incorporando um viés religioso, o que promove dissidências em seu grupo de adeptos. Os mais importantes, Pierre Laffite, que se mantém fiel a Comte e Paul-Émile Littré que aceita a introdução do aspecto religioso no arcabouço teórico do Positivismo. (RIBEIRO, —; VERGEZ e HUISMAN, p. 27, 1980).

Curioso é que, desde 1847, Comte se autoproclama grande sacerdote da Religião da Humanidade, cria um calendário positivista, onde os santos são os grandes pensadores da história. Concebe o que chamamos de *palavras-força*, expressões síntese da sua teoria filosófica, tais como: *ordem e progresso, viver para o próximo, o amor por princípio, a ordem por base, o progresso por fim*, e funda várias igrejas positivistas, encontradas até hoje, inclusive no Brasil. Aqui ela foi fundada em 11 de maio de 1881, por Miguel Lemos, no Rio de Janeiro. (VERGEZ e HUISMAN, p. 284, 1980). Comte vem a falecer em 1857.

Em sua doutrina, Comte concebe três momentos fundamentais para o entendimento da sua proposta filosófica: A Lei dos Três Estados, A Classificação das Ciências e A Humanidade. Uma melhor compreensão desses instantes, é encontrada na obra de Vergez e Huisman, *História dos Filósofos Ilustrada pelos Textos*, nas páginas 286 a 296.

O positivismo fundamenta-se na solução de problemas humanos através do método científico. A concepção filosófica do positivismo está atrelada ao contexto sócio-histórico-econômico da sociedade que o abriga.

O avanço científico europeu do início do século XIX, decorrente da Primeira Revolução Industrial, fez com que o homem acreditasse em seu completo domínio da natureza. O positivismo surgiu nessa época como uma corrente de pensamento que apregoava o predomínio da ciência e do método empírico sobre os devaneios metafísicos da religião. [...]

Dessa forma, o positivismo é fruto da consolidação econômica da revolução pela burguesia, expressa nas Revoluções Inglesa do século XVIII e Francesa de 1789. As ciências empíricas passaram a tomar frente às especulações filosóficas meramente idealistas e Comte buscou a síntese do conhecimento positivo da primeira metade do século XIX, especialmente da física, da química e da biologia. (DUETTO – HISTÓRIA VIVA, 2004)

Que pode ser complementada por:

[...] o positivismo é ainda devido ao grande progresso das ciências naturais, particularmente das biológicas e fisiológicas, do século XIX. Tenta-se aplicar os princípios e os métodos daquelas ciências à filosofia, como resolvedora do problema do mundo e da vida, com a esperança de conseguir os mesmos fecundos resultados. Enfim, o positivismo teve impulso, graças ao desenvolvimento dos problemas econômico-sociais, que dominaram o mesmo século XIX. Sendo grandemente valorizada a atividade econômica, produtora de bens materiais, é natural se procure uma base filosófica positiva, naturalista, materialista, para as ideologias econômico-sociais. <http://www.mundodosfilosofos.com.br/comte.htm#ixzz3YCwjWxqN>

Isto é, o filósofo procura estabelecer regras, métodos, formulações para que possa dar sentido, compreender o momento histórico de sua existência, e isso não foi diferente com Comte.

Isto posto, resta considerar como o positivismo foi apropriado pelo PRR e transformado em programa político, atraindo uma legião de seguidores, incluindo Getúlio Vargas.

Com o advento da República e a conseqüente ruptura do sistema monárquico, era de se esperar um realinhamento de forças políticas, considerando os defensores da monarquia e os postulantes do regime republicano. A monarquia, recém apeada do poder representava o conservador que, agora, se torna ultrapassado. A República é o novo e precisa estruturar-se para dar conta do seu compromisso com o país.

A destituição da monarquia é um ato formal, simbólico, definido no tempo. Já a acomodação das forças políticas carece de longas negociações e discussões, o que não significa homogeneidade de pensamento ao final. Implica numa reorganização de pensamentos e visões políticas, ou seja, uma afirmação e/ou reconstrução ideológico-partidária.

E isso ocorreu com mais vigor no Rio Grande do Sul, um estado com características próprias, talvez pela distância do centro do poder, pode desenvolver uma cultura política com nuances particulares.

Nesse entorno histórico, o estado possui duas lideranças políticas de relevância. Julio de Castilhos, defensor da República – *chimango* e Gaspar Silveira Martins cuja sigla provinha do Partido Liberal do Império– *maragato*.

Castilhos tomara contato com o positivismo na Escola de Direito em São Paulo, época em que a doutrina comteana aportava ao Brasil.

Já próximo ao final do século (XIX), Castilhos se torna o líder político do PRR e do estado do Rio Grande do Sul. Enfrenta dissidências, pois o poder oligárquico local, adepto do regime anterior é o oponente, temeroso de perder poder e a influência política nos destinos do estado.

A estratégia de Castilhos e seus correligionários foi buscar apoio em segmentos fora da elite pecuarista riograndense, com grande número de adeptos do Partido Liberal. O partido necessitou do respaldo de outros segmentos sociais, “incorporando demandas e logrando êxito em promover um alargamento da sua base social”. Tais indivíduos, pertencentes a uma classe média estavam permeáveis à influência positivista defendida pelo PRR, cuja meta defendia a austeridade moral e social, cânones positivistas. (QUEIRÓS, 2009).

Nesta concepção política, o estado passa a ser O “representante e todos os grupos sociais”. Cumpre destacar que esta é uma posição inédita no cenário nacional, ou seja, os partidos de então existiam, basicamente, para atender as necessidades das elites locais. Como assinala Pinto (1986), “o positivismo, foi a base doutrinária de um discurso que apresentava o partido acima de interesses particulares, como o protetor e organizador da sociedade gaúcha em seu conjunto”. (PINTO, p. 12-13 e 24, 1986).

Por oportuno, para que se alcance os objetivos deste trabalho, é necessário identificar que aspectos da doutrina positivista orientaram a construção do arcabouço teórico-ideológico do PRR-RS, e como o partido os traduziu para suas ações políticas?

É admissível reconhecer alguns desses aspectos teóricos e sua aplicação prática, tendo como base a Constituição do Estado do Rio Grande do Sul, redigida por Julio de Castilhos em 1891. Entre essas teses positivistas, incorporadas ao discurso do PRR destacam-se:

A Concentração dos Poderes – dizia respeito ao capital decisório acumulado pelo dirigente no desempenho do cargo ou função. Em relação a este conceito, Pinto (1986) e Queirós(2004) assim se manifestam: “A constituição estadual do Rio Grande do Sul esvaziava as atribuições da Assembleia dos Representantes. O PRR concentrava uma grande soma de poderes nas mãos do presidente do estado, que não só dirigia o executivo, como também promulgava leis. (QUEIRÓS, 2004).

Pinto assinala que a Constituição do Rio Grande do Sul é cópia fiel do projeto de constituição apresentado à Assembleia Nacional Constituinte pelo Apostolado Positivista – um grupo de notáveis encarregado da disseminação da doutrina positivista no país. “Não existe uma única nação brasileira, e sim várias, sob uma federação”; cada estado era independente para organizar-se. (PINTO, p. 36-37 e 39, 1986).

O Governo dos Mais Capazes – Uma rígida concepção hierárquica onde a *expertise* é o fator orientador do posicionamento dos agentes sociais, por ocasião da transmissão de funções de liderança dentro da sociedade. (QUEIRÓS, 2009).

Um terceiro conceito positivista que transborda para a doutrina política do PRR é: A Continuidade político-administrativa: disciplina partidária e natureza conservadora: É legítimo inferir que a

permanência do partido no poder assegura a manutenção dos princípios preconizados pela doutrina política, com o compromisso de conservação dos rígidos princípios morais que regem suas ações. No caso prático do PRR gaúcho, Júlio de Castilhos, que mesmo depois de morto, segue como fonte inspiradora e legitimadora da liderança do partido. (QUEIRÓS, 2009).

Outro conceito positivista norteia o PRR: A incorporação do proletariado à sociedade moderna. Este é um princípio controverso, pois, ao mesmo tempo em que acena com a inclusão do operariado no processo político, não abre mão das leis naturais que instituem a concentração de riquezas e excluem os operários. É controverso porque é conservador e, como tal, é contra a mobilidade social.

O último princípio a ser examinado é o do Privatismo nas relações entre capital e trabalho. Nesse aspecto, entende-se a não interferência do governo nas questões trabalhistas, o que não significa omissão mas, sim, um incentivo ao estabelecimento de vínculos de confiança as relações produtivas.

Pelo exposto até aqui, compreende-se a apropriação da doutrina positivista de Auguste Comte, com a finalidade de construção de um arcabouço doutrinário a serviço do PRR.

O passo seguinte diz respeito à apreensão desses princípios por Getúlio Vargas, insumos para a edificação do ideário varguista, posto em prática a partir da assunção da Presidência da República em 1930.

Como abordado anteriormente, Vargas fez parte da "geração de 1907". Este grupo, que desde cedo manifestara motivação para a participação na vida pública, filiou-se ao PRR, acolhendo as mesmas linhas básicas da doutrina positivista, dos velhos fundadores do partido.

A destacar, o fato de que esta nova geração mirava a política nacional, em razão da consolidação da República em território gaúcho. Vargas, mesmo tendo "flexibilizado" algumas ideias e posturas, manteve-se fiel à sua formação intelectual e à sua orientação política, como defende Fonseca (2004):

[...] mesmo que Vargas tenha mudado traços e ênfases de sua ideologia ao longo de sua vida pública, passando do positivismo desta fase a uma postura que se alimentou, na década de 1930 e no Estado Novo, das teses corporativistas e

fascistas em ascensão, até o trabalhismo do pós-Segunda Guerra, de contornos mais esquerdistas, note-se que há certos elementos que já estão na gênese de seu pensamento e dos quais não se afastou ao longo do tempo, como se constituísse um *núcleo duro* de sua formação intelectual. [...] a proteção ao trabalhador como dever do Estado, tantas vezes atribuída à Carta de Trabalho de Mussolini, já consta em prova de aula de 1906, bem como raízes do intervencionismo prático do Estado Novo [...] A postura antiliberal e anti-socialista de Vargas encontra-se já nesta fase estudantil e é traço comum do positivismo [...] Mesmo o positivismo, ideologia oficial do seu partido, o PRR, defendido conscientemente ao longo da Primeira República, em suas mãos foi capaz e adaptar-se, moldar-se e transformar-se diante de novos desafios [...] acrescentando novas interpretações a Comte, [...]. (FONSECA, 2004).

O Estado do Rio Grande do Sul se torna pequeno para esta *geração*, sua aspiração é a política nacional, entende ser necessário ampliar a participação do estado nos destinos políticos do país. É provável que tenha sido esta a avaliação de Vargas ao se candidatar à Câmara Federal em 1922. Como parlamentar, engaja-se em debates em favor da intervenção do governo na regulamentação das ações junto à população, bem como buscar um equilíbrio entre importações e exportações, além de defender o desenvolvimento industrial, caracterizando uma postura inovadora, em franca discordância com as elites influentes do período, como assinala Fonseca (2004):

A postura de Vargas afastava-se deste grupo mais radical, lembrando mais o positivismo clássico de Comte e autores como Saint-Simon e Stuart Mill, também por ele citado. Estes, embora diverjam entre si em pontos importantes, têm em comum aceitar certas vantagens do mercado como instituição, mas sempre advogando a necessidade de políticas sociais, procurando um meio-termo entre o socialismo e o liberalismo clássico, o que lhes empresta um ar *reformista*. [...] são autores

que defendem a ideia de *progresso* social; [...] um ideal de sociedade a ser perseguido e uma visão otimista da história, pois marcada pela ideia de evolução, seja moral, intelectual ou material.

Vargas percorre uma trajetória de enfrentamento e defesas intransigentes de suas posições, seus argumentos são, quase sempre, aceitos. Por essa razão, com a ascensão de Washington Luís à Presidência da República, em 15 de novembro de 1926, Getúlio assume o Ministério da Economia, onde, mais uma vez, fez prevalecer seus princípios e argumentações, com relação ao mercado e à moeda, seguindo cânones do positivismo. e assim assinala Fonseca (2004):

[...] o positivismo, embora admitisse a intervenção estatal na economia e apontasse limitações ao *laissez-faire*, representando à época certa heterodoxia, defendia intransigentemente certas regras de políticas ortodoxas, como o orçamento equilibrado, a inexistência de déficits e a precaução com relação a dívidas e empréstimos.

Por oportuno, vale a observação de que Vargas permaneceu apenas pouco mais de um ano à frente da pasta da economia, deixando o cargo para candidatar-se e eleger-se Presidente do Rio Grande do Sul, sob o lastro de uma gestão de sucesso no governo federal.

O clima político no rio Grande do Sul, por ocasião da assunção de Vargas, era conflituoso, com *maragatos* e *ximangos* em permanente, disputa pelo poder, cujos atores eram os herdeiros políticos de ambas a facções.

Ao assumir a presidência, Getúlio busca, não o consenso, mas a possibilidade de conciliação em prol do Estado. O mesmo autor mostra que:

A proposta de pacificação estadual, além dos argumentos éticos e humanitários, buscava respaldo em outro, de natureza econômica: a paz era pré-requisito do progresso – recorrendo a Comte – mas gradualmente esta palavra fazia-se substituir por outra: desenvolvimento. Atribuía-se

ao Estado um papel cada vez maior na economia sendo seu dever alavancar atividades produtivas, fornecer infraestrutura e conceder crédito. [...] Dava-se início, assim, e uma experiência regional, ao embrião do *desenvolvimentismo* como ideologia maior norteadora da ação governamental e que perdurou no Brasil até a década de 1970. [...] reafirma-se e se dá mais amplitude ao princípio positivista de que os produtores deveriam associar-se em cooperativas, associações e sindicatos. [...].

Este conceito de desenvolvimentismo é a ponte para o progresso. ou seja, o desenvolvimento econômico, sustentado por iniciativas, tais como, o avanço industrial é o que vai permitir ao Estado crescer em todas os segmentos e projetar em futuro de riquezas, palavra metafórica para um pleno desenvolvimento. É o que defende Fonseca (2004).

Mais que o *progresso* ou *evolução*, o *desenvolvimento* torna-se fim último da ação estatal, supõe colocar todos os instrumentos e meios para a consecução de um objeto bem definido: o crescimento da economia (e não mais a evolução moral ou intelectual). Através dele o Estado atua indo ao encontro de um ideal futuro de sociedade, inclusive tornando-se pré—requisito para melhorar a distribuição de renda e afirmar valores como soberania nacional (*grifo nosso*) e igualdade social.

Note-se que há uma clara visão de futuro, para além do nível material, o que significa uma preocupação com o porvir e o estabelecimento de suportes para alcançá-lo. Pode-se dizer que está-se diante de um pensamento estratégico, mesmo que inaugural, mas a atitude preenche o conceito. Vejamos o que nos diz Dulce Pandolfi (1999):

Com a implantação do Estado Novo, Vargas cercouse de poderes excepcionais.[...]. O Brasil, até então, basicamente agrário e exportador, foi se transformando numa nação urbana e industrial.

[...] o Estado voltou-se para a consolidação de uma indústria de base e passou a ser o agente fundamental da modernização econômica. O investimento em atividades estratégicas, percebido como forma de garantir a soberania do país, tornou questão de segurança nacional. Fiadoras do regime ditatorial, as Forças Armadas se fortaleceram, pois, além de guardiãs da ordem interna, passaram a ser um dos principais suportes do processo de industrialização. (PANDOLFI, p. 10, 1999).

Boris Fausto (1999) defende que “os pressupostos, as bases, os fundamentos necessários para o desenvolvimento dessa nova ordem econômico social foram lançados durante o primeiro governo Vargas”.

Com as observações de Pandolfi e Fausto, encerra-se esta primeira parte, onde foi possível desvelar a complexa dinâmica que envolveu Getúlio Vargas desde os primeiros passos na política até a chegada à Presidência da República, mantendo os princípios básicos da doutrina política que o formou embora a flexibilizasse na medida do melhor proveito dos resultados, inicialmente para o seu estado natal e, posteriormente, para o Brasil.

Sua preocupação com a Segurança Nacional, em um país de dimensões continentais, e severas diferenças regionais, o fará compartilhar com as Forças Armadas a tarefa de manter a soberania do país.

2. Entusiasmo pela Aviação; Serviço Aéreo Postal Militar, Correio Aéreo Militar, Correio Aéreo Nacional; Mudança na Realidade Geopolítica do País.

"Pela extensão do seu território, pela vastidão do seu litoral, pelas dificuldades de suas comunicações internas, pela necessidade da difusão e da divulgação de fatos e acontecimentos que interessam às suas populações disseminadas em regiões distantes e ignoradas, por todas essas razões o Brasil precisava ser dotado de um aparelhamento aéreo perfeito e eficiente.

há em todo brasileiro, no seu consagrado amor à aviação, no exemplo dos pioneiros e precursores que, desde Santos Dumont deram à nossa pátria o primado das descobertas aéreas, há, repito, uma espécie de predestinação para a glória no domínio dos céus, porque os que se dedicam à aviação fazem um voto prévio de sacrifício, de desprendimento, de audácia e de renúncia em holocausto aos supremos interesses da Pátria".
GETÚLIO VARGAS.

Para abordar o tema aviação no governo Vargas, duas questões são fundamentais: a idéia de *integração* e a presença das *Forças Armadas* no governo, que são, em última instância, os promotores da integração nacional, seja por mar, terra ou ar. Portanto, as considerações que se seguem buscam cobrir, em breves considerações, o tema proposto.

Há duas considerações a serem feitas com relação ao processo de integração. Segundo Pimenta, a *integração territorial* busca, além do domínio político central, interesses de cunho econômico e jurídicos. Já a *integração nacional* pressupõe a criação de uma identidade única a todos os grupos componentes de uma nação, que se vejam parte de uma mesma comunidade, integrantes de um todo: a nação. (PIMENTA, p. 18).

O engendramento e a execução desse projeto de integração nacional trazem à cena atores controversos, mas consensuais no que se refere ao crescimento da nação brasileira – os militares.

Militares e civis, estes, representados por poderosas oligarquias, com grande influência nos destinos nacionais, nas primeiras décadas do século passado, não compactuavam o mesmo "protocolo de intenções". Contudo, o crescimento da urbanização e da industrialização no período, reduzia a influência política e econômica das oligarquias rurais. Uma primeira manifestação de mudança desse perfil de relacionamento ocorre com a criação das "ligas", que vão aproximar os interesses econômicos de grandes grupos aos militares. Tais ligas surgem em 1916, sendo a primeira delas a Liga de Defesa Nacional. Contava com representantes de todas as classes produtoras e defensoras do país. Seu ideário busca educar melhor o país, difundir o pensamento militar e o trabalho como meio. As estas se seguiram outras, em 1917, 1927 e, em 1937 é criado o Conselho de Segurança Nacional. (CARVALHO, p. 60).

Inclua um momento em que as instituições sofrem críticas num crescente, o tenentismo e ações do proletariado – formação de sindicatos e greves - insuflam um ambiente já tenso e conturbado. A pressão dos militares, presentes em movimentos dissidentes anteriores, reverbera sobre um quadro já tenso. Há questões econômicas envolvidas, oriundas da crise de 1929, questões políticas ligadas à política dos governadores, enfim, aspectos que favorecem a emergência de uma nova proposta de governo. (IGLESIAS; p. 231).

Segundo este autor, o que parecia uma simples mudança de poder, traz em suas decorrências uma profunda revisão da vida nacional, que não é visível de imediato, contudo, com o passar dos meses, novos contornos políticos são percebidos. (IGLESIAS, p. 233).

Com efeito, de início, observa-se a presença e influência militar nas decisões de governo, seu ideário, e, mais tarde, sua inserção no processo de integração nacional. Os militares emprestam do seu ofício, uma visão estratégica das suas ações.

Na realidade, com o advento de Segunda República, em outubro de 1930, as Forças Armadas, chegam ao poder nacional, com participação muito mais efetiva nos destinos do país do que alcançaram na Primeira República.

Vale ressaltar que, com a ascensão ao poder, em 1930, “no vácuo de poder aberto pela crise oligárquica, Vargas incentivou a transformação das Forças Armadas em atores políticos. Mais ainda: fez delas um dos pilares de sustentação, um contrapeso às forças oligárquicas.” (CARVALHO, p.102).

Segundo Carvalho, “os militares se consolidaram como atores políticos assumindo, pelo lado político, a garantia da base social das elites tradicionais e, pelo lado econômico, a promoção dos interesses da burguesia industrial emergente. [...]” (CARVALHO, p. 110).

Os militares mostraram-se aptos ao jogo político. Em que pese breves participações neste jogo, por intermédio de revoltas, sempre incluiu em suas propostas a preocupação com o desenvolvimento do país.

Profissionais das armas acostumados a lidar e a vencer as adversidades no seu dia-a-dia, os militares fariam dessa experiência a mais fecunda participação no processo de integração do país.

O Brasil, país de dimensões continentais, sempre enfrentou graves problemas de comunicação na cobertura do seu território.

Partindo da idéia de construir uma nova sociedade e fortalecer o sentimento de nacionalidade, o Estado Novo preocupou-se com as questões geopolíticas, daí, estratégicas. O país carecia de políticas destinadas a povoar e integrar essas regiões ao centro do poder. (PIMENTA, p. 26).

Segundo Pimenta, o governo criou instituições que teriam participação no projeto geopolítico de integração. Com esse fim, surgiu o Conselho Nacional de Geografia, o Conselho Nacional de Cartografia, o Conselho Nacional de Estatística e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Com a ajuda dessas agências, foi possível formular e implementar políticas demográficas e de colonização destinadas a vencer os "vazios" territoriais e a pouca integração das regiões do país. (PIMENTA, p. 30).

Um instrumento que se mostrou mais rápido que os resultados da implantação de qualquer política de integração foi o avião, nesse mister de reduzir distâncias. Tanto isso é verdadeiro que desde 1925 o país dá início a uma efetiva preocupação com uma política para a aviação nacional. São criados Regulamentos, de inspiração francesa, que buscam organizar as atividades aéreas no país. (FAY, p. 2).

Contudo, é com a ascensão de Vargas ao poder que se materializa a preocupação com a estruturação do poder aéreo. Com pouco mais de um ano de governo, Vargas cria o Correio Aéreo Militar, em 1934 o Correio Aéreo Naval e, em 1938 o Código Brasileiro do Ar. (FAY, p. 2).

O contexto histórico das primeiras décadas do século XX tem na aviação o seu ícone de modernidade. Após sua presença na Primeira Guerra Mundial, a aviação preencheu lacunas no transporte a longas distâncias, tornando-se um instrumento de integração de regiões, ampliando relações comerciais e diplomáticas.

No que se refere à Aviação militar, sua história tem início nos anos 1910, quando ocorreram algumas tentativas de aquisições de aeronaves para fins militares, na Marinha e no Exército. Com a falta de recursos e de uma política sólida que a justificasse, essas escolas funcionaram irregularmente entre 1912 e 1919. Contudo, é em 1919 que a Escola de Aviação Militar do Exército se estabelece no Campo dos Afonsos, sob orientação de uma Missão Francesa e de sua doutrina.

O poder aéreo brasileiro, entretanto, esbarra com a realidade da sociedade civil brasileira, a qual, até a década de 30, pouca relevância prestava ao papel das Forças Armadas na preservação da soberania nacional [...] um perfil menos operacional e mais burocrático. (PIMENTA; p. 24).

Esta realidade vai mudar a partir da entrada na cena política de Getúlio Vargas. Um entusiasta da aviação percebeu nela um instrumento para acelerar a construção da unidade nacional e para reduzir as distâncias no território brasileiro. Isso ocorre no momento em que a arma aérea se consolida e se vê preparada para assumir esse projeto.

Segundo Pimenta, “em 1931, a Aviação militar encontrou condições para a criação do Correio Aéreo Militar (CAM), [...] ano em que foi criado o Grupo Misto de Aviação (primeira unidade aérea), sob o comando do Major Eduardo Gomes, que proporcionou uma estrutura material e de pessoal para o desenvolvimento da missão. Tal projeto tinha por objetivo servir às comunidades espalhadas por todo o território nacional, inclusive aquelas carentes de meios de transportes comuns.” (PIMENTA, p. 27).

A autora acrescenta que a missão, assim concebida, cumpria a tarefa de ligar as regiões mais distantes, mas, também, de aproximar pólos políticos e econômicos. Entende, ainda, que, com isso criou a oportunidade para que as Forças Armadas tivessem um conhecimento detalhado do território nacional, assumindo um viés estratégico da maior importância. (PIMENTA, p. 27).

O ano de 1931, em 12 de junho, assiste ao voo pioneiro dos tenentes Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère-Wanderley que transportam a primeira mala postal entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. A partir de novembro do mesmo ano, a linha Rio de Janeiro-Minas Gerais. Em apenas seis meses, as rotas já cobriam 1.731 km. (NOTAER, 49/96, 18/09/96).

Tão logo terminara o ano de 1932, entra em cena um personagem que protagonizará o início de uma história de desafios e abnegações em prol do desenvolvimento nacional, trata-se de Eduardo Gomes. Ao assumir o 1º Regimento de Aviação, que substituiu o Grupo Misto de Aviação, trata de ampliar as operações do Correio Aéreo Militar, ao estender a linha Rio-São Paulo até Goiás, com escalas em diversas cidades.

A partir daí, as rotas se multiplicam indo cada vez mais longe e atingindo populações distantes, inalcançáveis por outro meio de transporte. Chegou-se a Assunción, no Paraguai e La Paz, na Bolívia com linhas regulares. O momento histórico é rico em simbologia. Vargas funde o pioneirismo e o êxito das missões do Correio Aéreo Militar e posteriormente do Correio Aéreo Nacional ao projeto de unidade nacional. Com isso reforça o nacionalismo, característica do seu governo.

A importância do Correio Aéreo Nacional ultrapassa limites materiais. Cumpre destacar as palavras do primeiro Ministro do Ar, Exmo. Sr. Joaquim Pedro Salgado Filho:

“É no CORREIO AÉREO que se inicia o conhecimento do Brasil pelos brasileiros; devemos todos nós, a esses patriotas estoicos, uma grande gratidão que não se pagará nunca, a não ser com o mesmo sentimento de brasilidade e de patriotismo que todos eles sentem e só por ele vivem, pelo bem da Pátria”. J. P. Salgado Filho. (SOUZA, p. 21, 1986).

As missões do Correio Aéreo Nacional alteram a realidade geopolítica do país, a Geopolítica é o estudo da relação entre o espaço geográfico e o Estado, procurando explicar a ocupação do espaço a partir das necessidades estratégicas do Estado, sejam essas necessidades econômicas, políticas, militares, demográficas ou geográficas.

O país assistiu, a partir de 1930 um ponto de inflexão da política nacional, com significativas alterações em relevantes segmentos da sociedade. Atores sociais e governo reconstróem a geopolítica nacional a partir das missões do Correio Aéreo.

Encerra-se esta parte, reafirmando a revolução integradora promovida, principalmente pela aviação, na medida em que aproximou as gentes do Brasil, ensejou a criação de centros urbanos, incentivo a economia regional, auxiliou na instalação da infraestrutura, etc. Tudo isso foi fruto de um pensamento, de uma visão, que aspirava um futuro melhor e, não media esforços no presente, para que se alcançasse o triunfo. Esta é uma descrição do que se chama *pensamento estratégico*. Com isso, passemos à última parte do trabalho.

3. Pensamento Estratégico; Legado do CAM/CAN; Ministério do Ar, Epílogo de uma Visão Estratégica bem sucedida

O pensamento estratégico é um processo decisório. Ele vai envolver a adoção de medidas que não trarão resultados de imediato, mas que farão alcançar estes resultados em um tempo vindouro.

Retirar uma região do ostracismo, provê-la de comunicação com os grandes centros urbanos, abastecê-la de informações de interesse nacional, oferecer recursos para que se tenha infraestrutura básica, este foi o legado deixado pelos Correio Aéreo Militar – CAM e o Correio Aéreo Nacional – CAN .

Como vimos anteriormente, com a emergência da aviação, um país com as dimensões do nosso, desde cedo vislumbrou a possibilidade de utilizar um meio de transporte rápido e confiável. À sua disposição, estava a Aviação Militar, que se modernizava com a ajuda da Missão Francesa, embora impusesse restrições que não atendiam as aspirações de nossos pilotos. O voo inaugural do CAM teve por objetivo provar a capacidade do piloto brasileiro em voos para além do *cilindro* de 10 Km, imposição dos oficiais franceses.

A visão de que a aviação seria a solução de boa parte dos problemas de integração, já pelos aos 20, deflagrou uma campanha reivindicatória do Ministério do Ar.

O Tenente-Coronel Lysias Rodrigues, ativo integrante do Correio Aéreo, seguindo experiências de sucesso na Inglaterra, Itália e França, países que já possuíam uma estrutura “independente” de aviação, deu início a uma campanha de criação do Ministério do Ar.

Embora esse movimento pela criação do Ministério do Ar seja anterior a 1935, vamos partir desta data, considerando o esforço do militar para ver realizado o seu intento.

Em 20 de fevereiro de 1935, a conferência do Capitão Antonio Alves Cabral sobre a criação do Ministério do Ar, realizada no Clube Militar (DF), aglutinou pilotos militares e navais em torno da ideia de um órgão coordenador da atividade aérea no país. Seguem alguns trechos desta apresentação:

“Os motivos estratégicos e econômicos, que levaram a Itália, a Inglaterra e a França a constituir os respectivos Ministérios do Ar, devem ser os mesmos pra o caso do Brasil.”

“É lógico e evidente que todos os meios de uma nação , capazes de serem empregados na guerra aérea, estejam subordinados, desde os tempos de paz a um órgão que se preocupe exclusivamente com a segurança do céu amigo e a ação ofensiva no céu dos prováveis inimigos.”(LAVENÈRE-WANDERLEY, p. 211-212, 1975)

Note-se que a preocupação do oficial é nítida em torno da economia de meios e da proteção do território, ideias que reverberavam naqueles anos de Nova República. São suas palavras:

“Não são recursos que nos faltam e sim uma orientação aviatória que venha impulsionar, brasileiroamente, o desenvolvimento de nossas possibilidades ilimitadas. Digo mesmo, que somente o Ministério d Ar, com o seu poder coordenador, poderá assegurar, positivamente, esta economia.” (LAVENÈRE-WANDERLEY, p. 212, 1975).

A preocupação com o futuro da arma aérea é um ponto focal. A sua organização, os seus resultados, o seu desenvolvimento e as possibilidades ilimitadas da sua aplicação, denotam uma postura que não está preocupada com o aqui e agora e sim com cenários futuros, que embora pareçam emergir de um sonho de um grupo de abnegados, ao contrário, manifesta uma postura estratégica, que pretende preparar a nação para o seu destino continental. Uma ainda, incipiente ideia de projeção de poder regional.

Em companhia de Lysias Rodrigues, um grupo de pilotos militares e navais decide, em abril de 1935 iniciar uma “Campanha pela criação do Ministério da Aeronáutica”. Na ocasião e em anos seguintes, Lysias publicou vários artigos em “O JORNAL”, do Rio de Janeiro, defendendo a campanha. Outros oficiais seguiram-no, reforçando o projeto.

Um dos temas de persuasão diz respeito à defesa das nossas fronteiras de terra e mar, “duvidosa”, segundo os articulistas. Entretanto, o curso da história oferece o mais convincente argumento. Passados cinco anos, com a Segunda Guerra já iniciada, as derrotas da Polônia e da França, fornecem provas incontestáveis do Poder Aéreo na Estratégia Militar e na Segurança Nacional. .”(LAVENÈRE-WANDERLEY, p. 214, 1975).

Em 20 de janeiro de 1941, o Presidente da República, pelo Decreto-lei nº 2.961 institui o Ministério da Aeronáutica e suas obrigações constitucionais.

Atinge-se, pois, o epílogo de uma visão estratégica bem sucedida, que reuniu em um só órgão a coordenação das ações de defesa do território, bem como o controle sobre uma nova fronteira, o espaço aéreo, sem considerar os desdobramentos no campo econômico e social que a aviação promove.

4. CONCLUSÃO

Este fragmento da história recente do país, apresentou a biografia de um político e sua estreita vinculação e vocação para ser protagonista de fatos marcantes dessa mesma história, Getúlio foi ator e construtor da própria trama.

Sua vida política, sob forte influência positivista o fez, desde cedo, assumir posições originais. Suas leituras de Comte, Saint Simon e outros, deram forma à sua intelectualidade. Sem se afastar dos princípios da sua formação política, nas hostes do Partido Republicano Riograndense – PRR, reduto positivista, conciliou, reorganizou, interferiu, defendeu, criou estruturas, buscando o desenvolvimento do país, incluindo a população em seu ideário político.

Ao assumir a Presidência da República, trouxe para o Palácio do Catete, a sua experiência como chefe do estado do Rio Grande do Sul, seu espírito empreendedor, palavra desconhecida na época, promovendo uma transformação no modo de fazer política, alcançando metas de desenvolvimento econômicas de grande repercussão.

A partir de um projeto de integração nacional, convocou as Forças Armadas, deu-lhes apoio e promoveu o encontro das gentes de um Brasil desconhecido, inalcançável pelas distâncias deste país continental.

Incentivou e impulsionou a aviação brasileira, contando com um de seus ícones, o CORREIO AÉREO NACIONAL, síntese de uma bem sucedida estratégia de comunicação e alcance com o interior do território, levando informações, recursos, promovendo o desenvolvimento de novos e sustentáveis centros urbanos.

Com isso, altera significativamente a geopolítica brasileira, que passa a exigir melhor proteção das suas fronteiras de terra e mar. A fronteira marítima, litorânea era visível, embora extensa, assim como a fronteira terrestre, o "oeste", esta, mesmo que ocupada pelo Exército, mostrava-se limitada na sua atuação.

A solução viria "pelo ar", ou seja, o desenvolvimento e evolução da aviação militar brasileira oferecia um caminho para a solução dessas questões. Sensibilizado com os argumentos dos aviadores brasileiros e atento com o conflito armado na Europa – Segunda Guerra Mundial – Vargas decidiu pela criação do Ministério da Aeronáutica, unificando a coordenação da atividade aeronáutica no país, uma atitude estratégica modelar, que se mostrou eficiente na proteção da fronteira marítima nacional, região onde o país sofreu pesadas baixas de seus navios mercantes, na sequência do conflito mundial.

A aviação militar, já tendo atingido a sua maioria com a saída da Missão Francesa em 1939, cumpriria, além das missões no território, a missão de proteção da fronteira marítima, e da área estratégica do Atlântico Sul, em apoio aos aliados.

É possível, pois, afirmar, que o Governo Getúlio Vargas, dispondo de um projeto de governo que enfatizava o desenvolvimento, o progresso e a integração, herança de sua formação política, contou com uma aviação militar que superou paradigmas e desafios, dando curso às aspirações do ideário varguista, a serviço de uma efetiva presença do Estado junto às gentes, em todos os recantos do País.

5. Referências Bibliográficas

ABREU L. A. **Getúlio Vargas: A Construção de um mito, 1928 – 1930.** EDIPUCERS, Porto Alegre-RS. 1996.

AMORIM, C. L. N. **Defesa Nacional e pensamento estratégico brasileiro.** Revista Política Hoje, do Programa de Pós-graduação em Ciência Política da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, vol. 21, nº 2, 2012.

ANDRADE, R. P. **“Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta”:** Getúlio Vargas e a revista “Cultura Política” redescobrem a Amazônia (1940 – 1941). Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Belém – PA. 2010.

BASTOS, P. Z. **A construção do nacional-desenvolvimentismo de Getúlio Vargas e a dinâmica da interação entre Estado e mercado nos setores de base.** Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP. Campinas-SP. 2007.

BELLO, J. M. **História do Brasil e da América – História da República do Brasil.** Civilização Brasileira. Rio de Janeiro. 1940.

BODEA, M. **A greve de 1917 – as origens do trabalhismo gaúcho.** L & PM Editores S.A. Porto Alegre – RS.

CABRAL F^o, S. B. **Brasil megaestado.** Pensamento político-estratégico. Centro de Apoio à Pesquisa em História “Sérgio Buarque de Holanda”: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – USP. 1997.

Características gerais do positivismo. Disponível em <http://www.mundodosfilosofos.com.br/comte.ht,#ixzz3Wja5tpep>.

CARVALHO, J.M. **Forças Armadas e Política no Brasil.** Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor. 2005.

CASTRO V. **Pensamento Estratégico.** Blog do Coyoti.

CHEVALIER C. **Os 18 do Forte.** Impressores F. Barreto e Cia. Rio de Janeiro. 1930.

COELHO, F. **As preocupações com a integração territorial do Brasil e o pensamento geopolítico nacional:** A relevância da aviação na ocupação do país. Revista do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal da Grande Dourados, ano 1, nº 2, pp. 57 – 74, 2º semestre de 2010.

COMANDO DA AERONÁUTICA. **Os Correios Aéreos Militar, Naval e Nacional.** Brasília. NOTAER, Nº 49/96, 18/07/96. 1996.

COSTA, J. C. **Contribuição à história das ideias no Brasil.** José Olympio Editora. Rio de Janeiro. 1956.

COUTAU-BÉGARIE, H. **Traité de Stratégie.** Paris. Économica. 2011.

DELGADO, L. A. N., FERREIRA J. **O Brasil republicano:** O tempo do nacional estatismo. Civilização Brasileira. Rio de Janeiro – RJ. 2011.

DROR, Y. **Grand Strategic Thinking for Israel.** Ariel Center for Policy Research (ACPR). Policy Paper No. 23. 1998.

DUETTO-HISTÓRIA VIVA. **Positivismo.** 2004.

FAY, C.M. **Getúlio Vargas e o desenvolvimento da aviação brasileira.** VIA POLÍTICA – Informação em tempo real.

FERNANDES, J. P. T. **A geopolítica clássica revisitada.** Revista Nação e Defesa, Instituto de Defesa Nacional, pp. 221 – 244. Lisboa – Portugal. 2003.

FERREIRA, M.M. **Vargas: para além da vida** – As comemorações de Vargas.

FGV-CPDOC. **Estado Novo** – A construção de uma imagem. 1997.

FONSECA, L.L.S. **Capoeira e Identidade Nacional no Período do Estado Novo.** Monografia de conclusão de curso. Rio de Janeiro.

FIOCRUZ. Fundação Oswaldo Cruz. 2007.

FONSECA, P. C. D. **A gênese regional de Evolução de 30.** Revista Estudos Econômicos, vol. 20, nº 1, pp. 113 – 127. São Paulo. 1992.

FONSECA, P. C. D. **O ideário de Vargas e as origens do Estado desenvolvimentista no Brasil.** ANPEC. João Pessoa-PB. 2004.

FONTOURA, L. **General Carlos de Meira Mattos (perfil e obra política).** Revista de Escola Superior de Guerra, nº 39, pp. 58 – 82. Rio de Janeiro. 2000.

FORJAZ, M. C. S. **As origens da Embraer.** Tempo Social. Revista de Sociologia da Universidade de São Paulo – USP, vol. 17, nº 1. São Paulo. 2005.

GABRIEL, P. H. L. **O papel de Meira Mattos no pensamento geopolítico brasileiro.** Programa de Pós-graduação em Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense. Niterói – RJ.

GÉRÉ, F. **Dictionnaire de la pensée stretégique.** Paris. Larrousse. 2000.

IGLESIAS, F. **Trajetória Política do Brasil – 1500 - 1964.** Rio de Janeiro. Companhia Das Letras. 2009.

JOSEPH LOVE. **Entrevista concedida a Flávio Madureira Heinz.** Revista Estudos Históricos CPDOC-FGV, nº 32, pp. 165 – 177. Rio de Janeiro. 2001.

LAVANÈRE-WANDERLEY, N. F. **História da Força Aérea.** Editora Gráfica Brasileira. Rio de Janeiro. 1985.

LESSA C. **A reinvenção da era Vargas e o desenvolvimento nacional.** Entrevista. Instituto Humanitas Unisinos. São Leopoldo – RS. 2014.

LIRA NETO, J. C. **Getúlio:** do Governo Provisório ao Estado Novo (1930 a 1945). Companhia das Letras. Rio de Janeiro. 2013.

LIRA NETO, J. C. **Getúlio:** Dos anos de formação à conquista do poder (1882 a 1930). Companhia das Letras. Rio de Janeiro. 2012.

MÄDER, M.E. **Civilização, barbárie e as representações espaciais nas Américas no século XIX.** Revista História da Universidade do Vale dos Sinos – UNISINOS. São Leopoldo - RS. 2008.

MELLO, J. O. A. **As bases ideológicas da república brasileira em uma avaliação de 1924.** Revista Ci. & Tróp. V. 17, nº 2, pp. 203 – 212, jul – dez. Recife-PE. 1989.

MORAES, A.C.R.. **Território e História no Brasil**. São Paulo. ANNABLUME. 2008.

MOREIRA, L. F. **Meninos, poetas e heróis**: Aspectos de Cassiano Ricardo do Modernismo ao Estado Novo. EDUSP. São Paulo – SP. 2001.

MYAMOTO, S. **Os estudos geopolíticos no Brasil**: Uma contribuição para sua avaliação. Perspectivas, SP, 1981.

OLIVEN, R.G.. **Cultura e Modernidade no Brasil**. São Paulo. São Paulo em Perspectiva, vol 5, nº 2, SP, Apr/June 2001.

PANDOLFI, D (Org.). **Repensando o Estado Novo**. Editora FGV. Rio de Janeiro – RJ. 1999.

PENNIE, K. R. Lt. Gen. **Strategic Thinking in Defence**. *Canadian Military Journal*. Autumn, 2001.

PIMENTA, R.W.S. **A Aviação no Jornal o Estado de São Paulo**: Um Discurso em Tempo de Paz e de Guerra. Porto Alegre. Dissertação. 2008.

PINTO C. R. J. **Positivismo** – um projeto político alternativo (RS: 1889 – 1930). L & PM Editores S.A. Porto Alegre – RS. 1986.

Positivismo – <http://www.mundodosfilosofos.com.br/comte.html#ixzzCwjWkqN>

QUEIRÓS, C. A. B. **A questão social no Rio Grande do Sul**: Positivismo, borgismo e a incorporação do proletariado à sociedade moderna. Revista Mundos do Trabalho da Universidade federal de Santa Catarina – UFSC. Vol. 1, nº 1, janeiro-julho de 2009.

REVERBEL C. **Maragatos e pica-paus** – Guerra civil e degola no Rio Grande do Sul. L & PM Editores. Porto Alegre – RS. 1985.

RODRIGUES, A. LYSIAS. **A finalidade das linhas aéreas militares no Brasil**. 1935.

SECRETO, M. V. **A ocupação dos vazios no governo Vargas**: Do “Discurso do rio Amazonas” à saga dos soldados da borracha. Revista Estudos Históricos – CPDOC – FGV, nº 40, jul – dez. Rio de Janeiro. 2007.

SÊGA, R. **Ordem e progresso**. Duetto – História Viva. 2004.

SKIDMORE. T. **Brasil**: De Getúlio Vargas a Castelo Branco (1930 – 1964).
Editora Saga. Rio de Janeiro.

SOUZA, J.G. **A verdade sobre a história da Aeronáutica**. 1944.

VIZEU, F.; GONÇALVES, S. A. **Pensamento Estratégico**: Origens, princípios
e perspectivas. Disponível em <http://www.anpad.org.br/rac>. São Paulo.
2010.