



A aviação como elemento estratégico para o fortalecimento do mito Vargas

La aviación como elemento estratégico para el fortalecimiento del mito Vargas

André Barbosa Fraga
Doutorado em História
Universidade Federal Fluminense
andrebfraga@yahoo.com.br

Recebido em: 20/08/18

Aprovado em: 19/09/18

Resumo: Este artigo analisa a contribuição que o desenvolvimento da navegação aérea brasileira, a partir principalmente de 1940, trouxe ao projeto de enaltecimento da figura de Getúlio Vargas elaborado pela ditadura do Estado Novo. Ao longo do texto, será demonstrado como a aviação serviu a esse regime político no objetivo de fortalecer a construção do mito Vargas. Isso foi realizado por meio da formação de um imaginário positivo em torno do presidente, que lhe atribuiu as características da onipresença e da onisciência e o denominou “amigo da aviação”.

Palavras-chave: Aviação, Getúlio Vargas, Imaginário político.

Resumen: Este artículo analiza la contribución que el desarrollo de la navegación aérea brasileña, a partir principalmente de 1940, trajo al proyecto de enaltecimiento de la figura de Getúlio Vargas elaborado por la dictadura del Estado Novo. A lo largo del texto, se demostrará cómo la aviación sirvió a ese régimen político en el objetivo de fortalecer la construcción del mito Vargas. Esto fue realizado por medio de la formación de un imaginario positivo en torno al presidente, que le atribuyó las características de la omnipresencia y de la omnisciencia y lo denominó “amigo de la aviación”.

Palabras-clave: Aviación, Getúlio Vargas, Imaginario político.

Introdução

Nas pesquisas da historiografia brasileira que estudaram o primeiro governo Vargas (1930-1945), muitas delas focaram em algum aspecto dos mecanismos que possibilitaram a inserção da figura de Getúlio Vargas no panteão de mito político nacional. Uma parte significativa da construção positiva da imagem desse personagem se deveu aos esforços do próprio, ao criar, ao longo de seus quinze primeiros anos no cargo máximo do executivo federal, órgãos de propaganda voltados principalmente para enaltecer a imagem do então presidente. Nesse processo, o Departamento Nacional de Propaganda (DNP) e o Departamento de Imprensa e



Propaganda(DIP) organizaram uma série de iniciativas para tornar o chefe de Estado um herói do país e mantê-lo, assim, presente na memória nacional.

A contribuição deste artigo é a de inserir, nessa discussão sobre os dispositivos político-culturais desenvolvidos pelo Estado Novo para enaltecer e legitimar Getúlio Vargas e seu regime autoritário, um campo de atuação do governo muito pouco explorado por trabalhos acadêmicos: a aviação. Sendo assim, será demonstrado como os integrantes da ditadura identificaram na reestruturação da navegação aérea brasileira, desenvolvida no período, a oportunidade de mais uma vez investir no culto à figura do presidente e no fortalecimento de um imaginário a seu respeito. Para tanto, difundiram a imagem de “amigo da aviação” e utilizaram a navegação aérea para legitimar no chefe de Estado as características da onipresença e da onisciência, que haviam sido atribuídas a ele.

A construção do mito Vargas e suas características

Nas décadas de 1930 e 1940, Getúlio Vargas desenvolveu, com a colaboração significativa de órgãos de propaganda e censura, um sistema amplo, sofisticado e bem estruturado voltado para transformá-lo em herói nacional. Tal atitude, em muitos aspectos, trazia semelhanças significativas com o que ocorria em outras partes do mundo no mesmo período. Conforme observado por Maria Celina D’Araujo (2004, p. 101), o contexto externo da chegada do gaúcho ao poder foi marcado por regimes políticos que apresentavam seus líderes como seres superiores, capazes de guiar os povos que representavam no caminho da prosperidade, cabendo a estes, em retribuição, idolatrá-los. São bons exemplos disso o comunismo da União Soviética e o nazismo da Alemanha, poderes fundamentados no culto à personalidade do chefe da nação, respectivamente, Stálin e Hitler.

No Brasil, diversas produções culturais elaboradas pelos órgãos estatais responsáveis pela propaganda política são importantes demonstrações da tentativa oficial de enaltecimento de Vargas. Utilizaram-se, para esse fim, os mais diversos meios de divulgação cultural, entre os quais programas de rádio, cerimônias cívicas, bustos, cinejornais, fotografias, cartazes, cartões-postais, livros, jornais, revistas, cédulas e moedas. Nos materiais de propaganda, a imagem do presidente era constante e central. Inclusive, em sua pesquisa, Maria Helena Rolim Capelato (2009, p. 52) afirma que nas representações visuais do Estado Novo a bandeira brasileira e a figura de Getúlio Vargas tornaram-se os símbolos mais explorados e reproduzidos.

Um dos primeiros e mais importantes trabalhos a analisar a construção feita pelos órgãos de propaganda governamentais da personalidade de Vargas como mito e governante providencial



foi o livro *Estado Novo: ideologia e propaganda política*, de Nelson Jahr Garcia. A principal contribuição do autor foi a de esmiuçar o uso que a administração varguista fez de dois valores tidos como fundamentais para fortalecer o culto à figura do presidente e apresentá-lo como um ser superior: a onipresença e a onisciência (GARCIA, 1982, p. 88-95). O primeiro deles baseava-se em uma interpretação simbólica de que o chefe de Estado seria capaz de estar em todos os lugares, o que permitia o contato constante e direto com o povo e, conseqüentemente, a conscientização das necessidades de cada cidadão. Já o segundo, como efeito lógico do anterior, permitia ao presidente saber de tudo o que acontecia em todos os municípios do país.

Alguns exemplos da tentativa do Estado Novo de fazê-lo parecer onipresente podem ser dados, entre vários. Uma estratégia bastante empregada foi a distribuição de farto material de propaganda política, no qual a imagem do presidente era constantemente destacada. Muitos dos livros e cartilhas produzidos pelo DNP, para divulgar as realizações do governo, continham na própria capa o desenho ou a foto de Getúlio Vargas, conforme se observa em títulos como *Catecismo cívico do Brasil novo* (1938), *Brasil potência naval* (SILVA; VILLAR, 1938) e *O açúcar sob o governo Getúlio Vargas* (1939). Esse órgão se empenhou também na produção e distribuição de fotografias, atividade desempenhada inclusive pelo chefe de Polícia do Distrito Federal: Filinto Müller. Ele estimou que tenha distribuído 90 mil retratos do presidente, entre 10 de novembro de 1937 e 15 de abril de 1939, período de funcionamento do Serviço de Divulgação (SD), órgão atrelado ao seu gabinete (GARCIA, 1982, p. 99). Foi comum no período ver esse material exposto em destaque no interior de repartições públicas, escolas, lojas comerciais e residências.

A tentativa de tornar o presidente constantemente lembrado e visto encontrou, inclusive, na produção de cédulas e moedas um ambiente favorável a esse intento. O Decreto-Lei nº. 849, de 09 de novembro de 1938, estabeleceu que a figura do presidente deveria constar nas moedas de 100, 200, 300 e 400 réis, em comemoração ao aniversário de um ano da implantação do Estado Novo. Apesar da mudança de padrão monetário em 1942, com a instauração do cruzeiro, a efígie de Getúlio permaneceu nas novas moedas de 10, 20 e 50 centavos. Além disso, a ilustração de Vargas passou a ser estampada também nas cédulas de 10 cruzeiros, as quais possuíamem seu anverso o desenho de Getúlio Vargas e no reverso uma representação da Unidade Nacional. Tal nota, não à toa, ganhou a cor verde por simbolizar o nacional e, por ter o menor valor em relação às outras, possuía maior circulação e, como consequência, visibilidade¹.

¹ O uso de moedas e cédulas no enaltecimento da imagem do presidente foi analisado com detalhes em: FRAGA (2015).



A essas iniciativas voltadas à população em geral se juntaram outras, que foram dirigidas às crianças e aos jovens em particular. O governo identificou nas escolas um local privilegiado de ação e, por esse motivo, distribuiu entre os alunos biografias do presidente, cujas narrativas apresentavam-no como um homem especial, visionário e predestinado a comandar e a defender a nação. Em todas elas o chefe de Estado era representado como possuidor de aptidões, ações e sentimentos superiores, compatíveis apenas com os de um gênio. Cartilhas e livros desse tipo foram produzidos com bastante interesse tanto pelo DNP (*Perfil do presidente Getúlio Vargas*(AMADO, 1936) e *História de um menino de São Borja*(1939)) quanto pelo DIP (*Uma biografia para gente nova* (AVELINO, 1941) e *Getúlio Vargas e sua vida: o Brasil novo para a criança brasileira*(CARRAZZONI, 1941)².

Enfim, muitas outras ações almejavam fazer Getúlio Vargas parecer onipresente: a produção de bustos com a sua efigie, espalhados pelas ruas da cidade do Rio de Janeiro;³os pronunciamentos no rádio que atingiam uma parcela considerável da população, tanto dos centros urbanos quanto das cidades do interior; as constantes aparições públicas em comemorações cívicas e na inauguração de obras realizadas durante o seu governo; as comemorações do seu aniversário, em 19 de abril, tornadas, a partir de 1940, um evento no qual se mobilizavam milhares de pessoas em celebrações pelo país; e os passeios a pé realizados com certa frequência, mas divulgados como de improviso e não autorizados por seus seguranças, nos quais fazia questão de distribuir às crianças que encontrasse pelo caminho balas e moedas colocadas propositadamente nos bolsos(PEIXOTO, 1960, p. 106-108).

Como reflexo direto do valor da onipresença, que possibilitaria ao presidente “estar em todos os lugares”, surge a qualidade da onisciência. Ela se revelava na suposta habilidade de o presidente ser capaz de compreender a situação de todos ao redor do Brasil e atender aos anseios da nação. Getúlio Vargas em seus discursos colaborava para fortalecer essa imagem, ao dizer, sempre que visitava um local em que nunca estivera antes, “que há tempos queria estar lá, mas sempre soube o que ali ocorria por estar presente em pensamento, acompanhando de longe” (VARGAS, 1947, p. 85). Imagem ratificada por vários órgãos da administração varguista, inclusive pela Secretaria da Presidência da República (SPR). Conforme analisado por Jorge Ferreira, ela se encarregava de toda a correspondência remetida ao presidente e transformava cada carta em um processo administrativo, não ficando sem resposta nenhuma das demandas

²Para o exame de algumas biografias produzidas no período voltadas às crianças, ver: SILVA (2011).

³ Ver, por exemplo, a seguinte foto que apresenta vários bustos de Getúlio Vargas sendo retirados da rua, em outubro de 1945, após a queda do Estado Novo, representando bem a grande quantidade de imagens do presidente espalhadas pela cidade do Rio de Janeiro: Arquivo Getúlio Vargas, GV foto 148. CPDOC/FGV.



apresentadas, seja favoravelmente ou não. Havia o cuidado de responder às missivas em nome do próprio chefe de Estado, sugerindo a sua leitura de cada uma das milhares de cartas recebidas e a preocupação individualizada com a totalidade das solicitações (FERREIRA, 1997, p. 71).

Getúlio Vargas: “o amigo da aviação”

De todas as transformações operadas no Brasil durante as décadas de 1930 e de 1940, um dos aspectos mais significativos foi o protagonismo alcançado pelo avião, empregado como meio de comunicação, de comércio e de defesa. O desenvolvimento do setor aéreo civil e militar revelou-se uma das principais ações estratégicas elaboradas pelo governo Vargas na implantação de um projeto político, econômico e social de país concebido por ele, no qual a nação transformaria-se em uma potência aérea. Para expandir a conscientização geral da necessidade de recursos materiais e simbólicos nessa área, o governo passou a investir na construção do que foi chamado na época de uma “mentalidade aeronáutica”. Ela consistia no interesse generalizado da população brasileira pelo desenvolvimento da navegação aérea e, conseqüentemente, na união e contribuição de todos à causa.

No início do primeiro governo Vargas, as aviações no Brasil estavam desmembradas sob o controle de três ministérios distintos: da Viação e Obras Públicas, da Guerra e da Marinha. O primeiro se encarregava da aviação civil e os dois últimos das aviações militares. Essa forma de organização sofreu críticas ao longo do tempo, o que estimulou, principalmente a partir de 1935, o aparecimento de campanhas para a criação de um “Ministério do Ar”. Este, após instituído, encarregava-se da unificação de todas as aviações do país. Os resultados bem-sucedidos do emprego da aviação na Segunda Guerra Mundial estimularam o governo brasileiro a consentir, no final de 1940, a realização de uma reforma significativa no setor. Dessa forma, em 20 de janeiro de 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica e escolhido para chefiar a Pasta Joaquim Pedro Salgado Filho, político gaúcho da confiança do presidente.

Os investimentos e as mudanças na aviação serviram também para valorizar a imagem do presidente. Conforme apontado por Edgard Carone, ao longo dos quinze anos em que ocupou o lugar político mais importante da República, Getúlio Vargas recebeu inúmeras denominações, que tinham o objetivo de destacá-lo e promovê-lo, muitas delas elaboradas por intelectuais colaboradores da ditadura do Estado Novo, como “guia da juventude brasileira”, “grande pai”, “apóstolo nacional”, “reformador”, “pacifista”, “estadista”, “homem de ação”, “clarividente” e “pai dos pobres” (CARONE, 1976, p. 168). Além dessas, outra caracterização muito comum na



época, para se referir positivamente ao presidente, foi o de “amigo da aviação”, criada em 1938 pelo escritor, aviador civil e especialista em assuntos aeronáuticos José Garcia de Souza.⁴Tal expressão procurava marcar a atuação dedicada do chefe de Estado em prol do desenvolvimento da navegação aérea no Brasil.

José Garcia de Souza procurou difundir o máximo possível a expressão, inclusive fora do Brasil, quando publicou na prestigiada revista dos Estados Unidos dedicada à aviação, *AeroDigest*, um artigo no qual empregou o termo “thefriendofaviation”. Logo a expressão se tornou popular tanto entre os brasileiros quanto entre os norte-americanos, passando a constar frequentemente em jornais e revistas dos dois países(SOUZA, 1944, p. 4-6). O empresário proprietário da *Aero Digest*, Frank A. Tichenor, tornou-se o principal divulgador do termo na América do Norte, ao empregá-lo para designar, em 1940, um troféu recém-criado a ser entregue uma vez por ano à esquadilha aérea do Exército ou da Marinha dos Estados Unidos que melhores serviços prestassem à nação(*A NOITE*, 1940a, 1942).Decidiu dar à taça o nome de “Getúlio Vargas, o amigo da aviação” por considerar o brasileiro o chefe de Estado americano mais empenhado no desenvolvimento da navegação aérea e o único estadista em todo o mundo com um total superior a quinhentas horas de voo (SOUZA, 1944, p. 3; *A NOITE*, 1940b).

De fato, a existência desse prêmio internacional com o nome do presidente do Brasil fez aumentar o interesse da imprensa dos Estados Unidos pelas ações promovidas por Vargas para o progresso da aeronáutica. Consequência direta disso foi a publicação na revista norte-americana *The SportsmanPilot* de uma matéria intitulada “Um amigo da aviação”, na qual se rendiam diversos elogios à atuação do presidente na área.⁵Jornalistas dos Estados Unidos, inclusive, chegaram a vir ao Brasil para entrevistar o presidente, tendo sido Alice Rogers Hager uma das mais atuantes.⁶ Já estando disseminada dentro e fora do Brasil, os técnicos e funcionários dos órgãos de propaganda governamental do Estado Novo notaram a relevância que teria para a construção do mito Vargas também atuarem na divulgação dessa expressão, investindo em tal tarefa recursos materiais e simbólicos.O DIP, por exemplo, constantemente se referia ao termo “amigo da aviação” em suas publicações(*O BRASIL DE HOJE, DE ONTEM E DE AMANHÃ*, 1940a).

⁴Esse epíteto foi empregado pela primeira vez no Brasil no seguinte livro: SOUZA (1938, p. 389).

⁵ O jornal *Correio da Manhã* reproduziu em um de seus números o artigo completo da *The SportsmanPilot* (CORREIO DA MANHÃ, 1940a).

⁶ A jornalista, especialista em assuntos aeronáuticos, conhecida por sua cobertura de notícias sobre a aviação, viajou de avião, visitando países de todos continentes do mundo, para escrever matérias e contar sobre a navegação aérea. Publicou vários livros (HAGER, 1940, 1942, 1945).



Ao longo do Estado Novo, um aliado fundamental na divulgação de Vargas como amigo da aviação e na organização de homenagens decorrentes disso foi o Aeroclubes do Brasil, entidade máxima da aviação esportiva no país. Em novembro de 1940, nas celebrações em comemoração ao 10º aniversário da Revolução de 1930, o chefe de Estado recebeu do Aeroclubes do Brasil um brevê simbólico de piloto aviador, para que ficasse registrado como um membro ativo na atividade (*DIÁRIO DA NOITE*, 1940). Um mês depois, em audiência no Palácio do Catete, membros da instituição prestaram nova homenagem ao chefe de Estado, concedendo-lhe mais presentes, entre os quais um distintivo em ouro de sócio do Aeroclubes e uma caderneta de voo com a quilometragem percorrida nas viagens que havia realizado desde 1930 em suas excursões pelo território nacional (*CORREIO DA MANHÃ*, 1940b). Essas medidas revelam bem o esforço do Aero Clubes e do próprio governo em construir a imagem de Vargas como o de interessado no desenvolvimento da navegação aérea nacional. O DIP aproveitou para divulgar em um de seus periódicos o acontecimento, pois ajudava a confirmar a representação que se queria propagar: de Getúlio como “o maior animador da aviação do Brasil” (*O BRASIL DE HOJE, DE ONTEM E DE AMANHÃ*, 1940b).

No momento em que se estimulava a construção de uma mentalidade aeronáutica na população, a caderneta de voo do presidente, a qual demonstrava ser ele o chefe de Estado do mundo que mais fazia uso do avião, servia para comprovar tratar-se o presidente de um modelo a ser seguido por toda a população.⁷ Vargas realmente gostava de voar e preferia se locomover por esse meio de transporte. Considerava-o mais confortável e seguro, principalmente após o acidente de automóvel do qual foi vítima no dia 1º de maio de 1942, quando seguia de Petrópolis para o Palácio Guanabara (*JORNAL DO BRASIL*, 1942). Segundo José Garcia de Souza, logo ao recobrar os sentidos, após o choque que sofrera, o presidente afirmou a alguns familiares: “– No avião nunca me aconteceu disso!” (SOUZA, 1944, p. 24).

Nero Moura, piloto pessoal de Vargas na década de 1930 e de 1940, confirmou, em entrevista concedida, o entusiasmo que Getúlio tinha pela aviação e pelas viagens de avião, ao afirmar que ele gostava muito de viajar na frente, na cabine, no posto de pilotagem ao lado do comandante: “Ele adorava viajar, e era notável como se sentia bem, alegre, curioso com tudo o que se passava à sua volta, talvez pela novidade, pelos lugares que ia conhecendo” (MOURA, 1996, p. 88). Imagens de Vargas no interior de aviões, presentes em diferentes arquivos privados depositados no CPDOC, confirmam esse hábito do presidente de voar acomodado ao lado do

⁷ Várias publicações do DIP apresentaram a versão de que Vargas era o governante mundial que mais fez uso da locomoção aérea. Como exemplo, ver: *O Brasil de hoje, de ontem e de amanhã* (1940c).



piloto.⁸Portanto, os órgãos de propaganda do governo ao promoverem a imagem de “amigo da aviação” basearam-se em sentimentos e ações reais, ampliando-os de modo a servirem melhor de modelo. Ou seja, o legítimo interesse do chefe de Estado pela área tornava mais cômoda a tarefa dos funcionários do DIP de produzi-lo e divulgá-lo como um protetor da navegação aérea.

O livro *O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional* (leituras cívicas para a Juventude Brasileira), publicado por esse órgão e voltado às crianças, demonstra isso, ao destacar o interesse do presidente pela aviação e por viajar na cabine do piloto, em capítulo que descreveu uma das viagens de Vargas:

O avião em que viajaria, rebrilhante e firme, esperava-o na pista lisa e verdejante.

O Homem Sorridente despediu-se dos amigos e dos colaboradores, dirigiu-se à escadinha do aparelho, galgou-a rapidamente e foi sentar-se na cabine do avião, ao lado do piloto, que já dava movimento ao motor. A hélice vibrou e começou a girar loucamente. O ronco do motor despertou nova satisfação no passageiro, que tornou a acenar para os que tinham vindo ao seu embarque. Seus olhos se fixaram no horizonte, na hélice rodopiante, na fuselagem que desferia faíscas, nas agulhas, nos ponteiros e relógios do gabinete-volante do piloto (GRIECO, 1941, p. 40).

Outra produção editorial do mesmo órgão revelou, inclusive, as consequências esperadas dessa divulgação de Vargas como exemplo, ao destacar que ele, “reconhecendo a segurança atual da aviação e dominando os receios dos que julgavam essa viagem aventureira”, “familiarizou o brasileiro com o transporte mais consentâneo com a vastidão do nosso território” e, como consequência, “introduziu na normalidade dos nossos hábitos o que ainda é arrojo excepcional em grande parte do mundo” (*O BRASIL DE HOJE, DE ONTEM E DE AMANHÃ*, 1940c). Além de investir na imagem de Vargas como modelo do interesse pela aviação, o DIP recorreu também a figuras próximas do presidente, seja de seu círculo familiar, seja político, uma vez que divulgar o empenho não apenas do presidente, mas também de sua família, ministros e governadores para a causa da aviação podia servir de incentivo a que a população passasse a se interessar pelos assuntos aeronáuticos. Por exemplo, um dos periódicos desse órgão publicou que Getúlio não estava só em sua predileção pelo avião, mas que:

Os interventores e os ministros, seguindo o exemplo presidencial, viajam, também, preferencialmente pelo ar. E é indiscutível o estímulo que esse fato exerce em todos os particulares de recursos que lhes permitam os gastos do transporte aéreo (*O BRASIL DE HOJE, DE ONTEM E DE AMANHÃ*, 1940c, p. 8 e 9).

⁸ Ver, por exemplo, a fotografia de uma viagem do chefe de Estado à Amazônia, em outubro de 1940: Arquivo André Carrazzoni, AnC foto 013. CPDOC/FGV.



A revista *Cultura Política* chegou mesmo a demonstrar, com a descrição de um caso, como a divulgação sistemática da imagem de “amigo da aviação” já estava inspirando outras pessoas a seguirem o exemplo do chefe de Estado. Em uma série de matérias intitulada “152 horas de voo através do Brasil”, o jornalista Edmar Morel apresentou aos leitores um relato do que passou nas viagens de avião que havia realizado no interior do país, visitando as obras em andamento do governo. Em certa ocasião, o autor destacou a conversa que manteve com um senhor que embarcava pela primeira vez em um avião, enquanto sobrevoavam por dez horas o rio Parnaíba em direção ao Piauí:

O Presidente Getúlio Vargas é o Chefe de Estado que, em todo o mundo, mais tem viajado por via aérea. Este fato serviu de motivo para uma palestra com José Nogueira Aguiar, cearense, com 30 anos nos seringais do Amazonas e 20 no Morro do Chapadão, onde tem uma fazendola.

Fôra aquela a sua primeira viagem aérea.

Eis a sua impressão:

– Não me alterou, compadre. O bicho é mesmo seguro. Se o Presidente viaja neles é porque o troço é mesmo garantido...

O exemplo do Chefe da Nação serviu de incentivo ao homem do nosso “hinterland” (MOREL, 1942, p. 191 e 192).

O avião como facilitador da construção das características da onipresença e da onisciência em Vargas

Na construção do mito Vargas, a navegação aérea serviu não apenas para sustentar a imagem de “amigo da aviação”, mas também para fortalecer as qualidades da onipresença e da onisciência. O avião, meio de transporte mais utilizado por Vargas em suas viagens, foi entendido como estratégico ao governo na intenção de ratificar a impressão de que o chefe de Estado efetivamente possuía esses valores. A velocidade empregada pelas aeronaves concedia a quem fazia uso delas rapidez e, como consequência, a possibilidade de, em pouco tempo, deslocar-se por todas as regiões do Brasil. Nesse processo, o emprego da navegação aérea permitia ao presidente deslocar-se constantemente entre o litoral e o interior, concedendo-lhe o privilégio de ver e ser visto por todo o território nacional, bem como de se inteirar sobre as necessidades e demandas de cada cidadão. Portanto, esse meio de transporte era apresentado como aquele que melhor traria a sensação de que de fato o presidente sabia de tudo o que se passava com o povo. Diante do diagnóstico produzido por esse contato, Vargas seria capaz de providenciar as soluções mais adequadas aos problemas identificados.



Nesse sentido, uma das melhores definições a respeito do uso do avião para fortalecer a imagem do presidente como possuidor das características da onipresença e da onisciência foi produzida pelo jornalista e empresário Assis Chateaubriand em artigo reproduzido na publicação do DIP intitulada *Dos Jornais*:

Graças à sua fé constante na aviação, o sr. Getúlio Vargas teve um privilégio que o destino jamais concedera a qualquer outro chefe executivo deste país: o de conhecê-lo de Norte a Sul e de Leste a Oeste. Nenhum trecho do território nacional poderá dizer: o Presidente desertou de nós. Na verdade, ele compreendeu que para bem exercer o ofício de governar, era indispensável conhecer, auscultando as necessidades de cada um dos trechos do solo pátrio. Acre, Amazonas, Paraná, Maranhão, Mato Grosso, Paraíba, o Presidente tem palmilhado as regiões mais remotas do quadrante nacional. Getúlio Vargas vale por dez presidentes do passado. Porque voa, e está em toda a parte (CHATEAUBRIAND, 1941, p. 19).

A eficiência da máquina pública também estava em jogo e o avião dava a Vargas as condições ideais para gerir o país de maneira equilibrada. Várias matérias da revista *Cultura Política* enfatizaram esse aspecto. Em uma delas, defendeu-se a necessidade do uso do avião como o meio de transporte mais eficiente e capaz de dinamizar a administração governamental, uma vez que uma grande viagem de inspeção ao Norte do país com esse meio de transporte permitiu ao presidente visitar “num espaço limitadíssimo de tempo vários Estados, ouvindo os governantes, pondo-se em contato direto com o povo, vendo tudo de perto e tomando imediatas providências” (*CULTURA POLÍTICA*, 1941, p. 210). Em tom conclusivo, o responsável por elaborar essa matéria acrescentou ao finalizá-la: “Tão rápida e eficiente ação governamental não seria possível sem o auxílio do aeroplano. E daí todo o problema da unidade administrativa do Brasil, diretamente ligado ao desenvolvimento da aeronáutica” (*CULTURA POLÍTICA*, 1941, p. 210).

Produções como *Cultura Política*, voltadas ao público adulto, auxiliavam na difusão da imagem de Vargas como dotado de onipresença e onisciência, e a do avião como um dos principais catalizadores para que esses valores se desenvolvessem no presidente com todo o seu potencial. Era importante também ter essas informações transmitidas às crianças, daí a necessidade de publicações como *O Brasil tem asas*. O último capítulo, intitulado “O Brasil fala ao homem sorridente”, justamente serviu ao DIP para contar aos jovens como a navegação aérea permitia ao presidente conhecer profundamente o país e seus habitantes. Nele, narram-se as viagens do chefe de Estado pelo território nacional, nas quais as diferentes regiões apresentavam-se, contando um pouco de suas características. A primeira a fazê-lo iniciou da seguinte maneira o contato com o presidente: “– Eu sou o Brasil central, que vem do Atlântico e vai até o Paraguai.



Eu sou o Brasil que viu as primeiras expedições dos Bandeirantes, que acompanhou os passos resolutos dos desbravadores do sertão, dos plantadores de cidades, dos caçadores de esmeraldas, dos civilizadores do mato fechado”(GRIECO, 1941, p. 40).

Em seguida, em outro avião e sobrevoando novos lugares, Vargas conheceu uma voz distinta: “– Eu sou o Brasil setentrional. Eu guardo a massa gigantesca da floresta amazônica, as águas ruidosas do maior de todos os rios, o trabalho de centenas de milhares de brasileiros nos seringais (...)”(GRIECO, 1941, p. 41). Por último, passando pelo mesmo processo, ele ouviu o chamado do Brasil meridional, que lhe contou ser “O Brasil das grandes campinas, das serras rochosas, das cachoeiras trovejantes. Meus filhos cultivam a terra desde que o sol nasce até que desaparece por detrás das serras” (GRIECO, 1941, p. 41). No fim, o livro apresentou o resultado das incursões:

Navegando pelos céus do Brasil inteiro, do Acre, de Goiás, da Amazônia, do Rio Grande do Sul, de Mato Grosso, de Minas e de São Paulo, do São Francisco e do Paraná, do Tocantins e do Araguaia, o Presidente trouxe de todas essas arrancadas pelo firmamento do Brasil impressões inesquecíveis, que compõem, em sua memória, um mapa fremente de nossa terra, estuante de energia, de seiva, de entusiasmo.

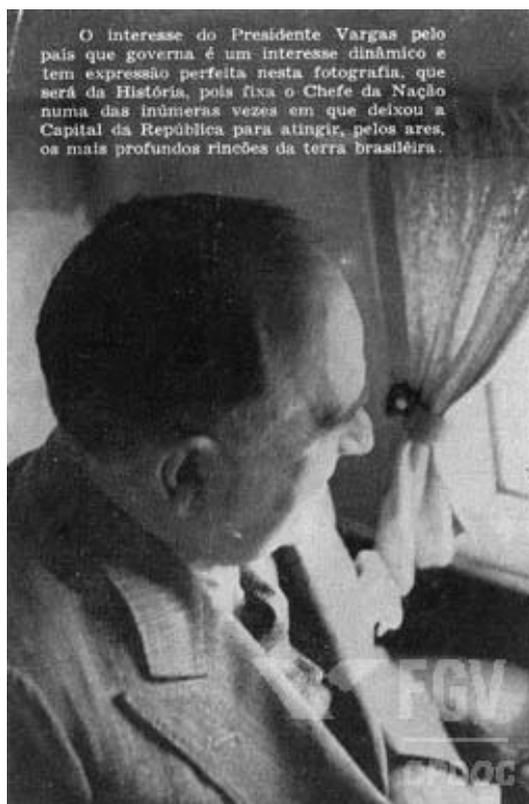
Viajar de avião, por sobre o Brasil, é ter da grande terra brasileira uma imagem sem par(GRIECO, 1941, p. 41 e 42).

O Departamento de Imprensa e Propaganda não apenas recorreu a fontes textuais na tentativa de legitimação da figura de Vargas por intermédio do avião, mas também se valeu de imagens para alcançar o mesmo efeito. Em 1940, o DIP produziu uma série de 12 cartões-postais intitulada “Brasil Novo”, apresentando aspectos da administração varguista, em comemoração aos dez anos da Revolução de 1930. A ilustração presente em um deles retrata o presidente no interior de uma aeronave, observando pela janela, como que a zelar pela nação. O texto que acompanha a imagem demonstra a preocupação do chefe de Estado em, utilizando prioritariamente o avião, conhecer significativamente o Brasil para melhor servi-lo: “O interesse do Presidente Vargas pelo país que governa é um interesse dinâmico e tem expressão perfeita nesta fotografia, que será da História, pois fixa o Chefe da Nação numa das inúmeras vezes em que deixou a Capital da República para atingir, pelos ares, os mais profundos rincões da terra brasileira”. Abaixo, a reprodução do cartão-postal:⁹

⁹ O arquivo privado de Getúlio Vargas, pertencente ao CPDOC-FGV, guarda uma coleção completa desses cartões-postais, acondicionada em um estojo de papel, cuja parte superior apresenta o título “Brasil Novo”, no meio o Brasão da República e logo abaixo as datas “1930-1940”. Na parte inferior, a sigla DIP. Para consulta, ver: Arquivo Getúlio Vargas, GV foto 091. CPDOC/FGV.



Imagem 1: Cartão-postal produzido pelo DIP



Fonte: Arquivo Getúlio Vargas, GV foto 091/4. CPDOC/FGV.

Conclusão



Conforme demonstrado, a navegação aérea foi percebida pelos integrantes da ditadura do Estado Novo como um elemento central na tentativa de legitimar e garantir longevidade ao regime político instaurado em 1937 com o uso da força. Afinal, o avião serviu de maneira privilegiada para as estratégias do governo de enaltecimento da figura de Getúlio Vargas, ao apresentá-lo como o grande entusiasta do setor aéreo, em diversas produções culturais como discursos, entrevistas, jornais, revistas, livros, cartões-postais, comemorações e homenagens. Sendo assim, elementos do universo da aviação contribuíram significativamente para o culto à figura do chefe de Estado, ao possibilitarem o emprego da denominação de “amigo da aviação” e a sustentação, com mais propriedade, das características da onipresença e da onisciência. Enfim, o investimento no crescimento do setor aeronáutico do país, uma das marcas da administração varguista das décadas de 1930 e de 1940, forneceu elementos favoráveis à construção de um imaginário positivo a respeito de Getúlio Vargas, que se juntaram a tantos outros no processo de formação do mito político do presidente.

Referências bibliográficas

AMADO, Gilberto. **Perfil do presidente Getúlio Vargas**. Rio de Janeiro: DNP, 1936.

A NOITE. “Getúlio Vargas, o Amigo da Aviação”. Rio de Janeiro, terça-feira, 04 de junho de 1940a. P. 9.

_____. “O nome do presidente do Brasil no maior troféu aéreo do mundo”. Rio de Janeiro, domingo, 11 de agosto de 1940b. P. 1 e 7.

_____. “Cadetes do Ar do Brasil e dos Estados Unidos”. Rio de Janeiro, sábado, 08 de agosto de 1942. P. 3.

AVELINO, Georgino. **Uma biografia para gente nova**. Rio de Janeiro: DIP, 1941.

BRASIL. Decreto-Lei nº. 849, de 9 de novembro de 1938. Autoriza o Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda a mandar cunhar na Casa da Moeda a importância de dez mil contos de réis (10.000:000\$000) em moedas divisionárias de cupro-níquel.

_____. Decreto-Lei nº. 4.791, de 5 de outubro de 1942. Institui o Cruzeiro como unidade monetária brasileira, e dá outras providências.

CAPELATO, Maria Helena Rolim. **Multidões em cena: propaganda política no varguismo e no peronismo**. 2ª ed. São Paulo: UNESP, 2009.

CARONE, Edgard. **O Estado Novo (1937-1945)**. São Paulo: DIFEL, 1976.

CARRAZZONI, André. **Getúlio Vargas e sua vida: o Brasil novo para a criança brasileira**. Rio de Janeiro: DIP, 1941.

Catecismo cívico do Brasil novo. Rio de Janeiro: DNP, 1938.

CHATEAUBRIAND, Assis. “Imperialismo transbordante”. Revista **Dos Jornais**, ano I, nº. 3, agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1941. Pp. 18-20.



CORREIO DA MANHÃ. “Um amigo da aviação”. Rio de Janeiro, sábado, 24 de agosto de 1940a. P. 5.

_____. “Homenagem do Aeroclube do Brasil ao presidente da República”. Rio de Janeiro, terça-feira, 10 de dezembro de 1940b. P. 5.

CULTURA POLÍTICA. “Panorama da atividade governamental”. Ano I, num. 1, março. Rio de Janeiro: DIP, 1941. P. 210.

D’ARAÚJO, Maria Celina. **A era Vargas.** São Paulo: Moderna, 2004.

DIÁRIO DA NOITE. “O Presidente Getúlio Vargas receberá hoje o ‘brevet’ n. 17, do Aeroclube do Brasil”. Rio de Janeiro, sexta-feira, 08 de novembro de 1940. P. 8.

FERREIRA, Jorge. **Trabalhadores do Brasil.** Rio de Janeiro: FGV, 1997.

FRAGA, André Barbosa. “Os mortos e os vivos como espelhos da nação”. In: **Os heróis da pátria: política cultural e história do Brasil no governo Vargas.** Curitiba: Prismas, 2015. Pp. 65-104.

GARCIA, Nelson Jahr. **Estado Novo: ideologia e propaganda política.** São Paulo: Loyola, 1982.

GRIECO, Donatelo. “O Brasil fala ao homem sorridente”. In: **O Brasil tem asas: passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira).** Rio de Janeiro: DIP, 1941.

HAGER, Alice Rogers. **Wings over the Americas.** New York: The Macmillan Company, 1940.

_____. **Frontier by air (Brazil takes the sky road).** New York: The Macmillan Company, 1942.

_____. **Brazil: giant to the South.** New York: The Macmillan Company, 1945.

História de um menino de São Borja: a vida do presidente Getúlio Vargas contada por Tia Olga aos seus sobrinhos Rosa Maria e Chico-Chicote. Rio de Janeiro: DNP, 1939.

JORNAL DO BRASIL. “Acidente com a ‘limusine’ do Presidente Getúlio Vargas”. Rio de Janeiro, domingo, 03 de maio de 1942. P. 6.

MOREL, Edmar. “152 horas de voo através do Brasil II”. Revista **Cultura Política**, ano II, num. 12, fevereiro. Rio de Janeiro: DIP, 1942. P. 191 e 192.

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

O açúcar sob o governo Getúlio Vargas. Rio de Janeiro: DNP, 1939.

O BRASIL DE HOJE, DE ONTEM E DE AMANHÃ. “O amigo da aviação”. Ano I, n.º. 6, 30 de junho. Rio de Janeiro: DIP, 1940a. P. 32.

_____. “Efemérides”. Ano I, n.º. 12, 31 de dezembro. Rio de Janeiro: DIP, 1940b. P. 32 e 33.

_____. “O Presidente e a aviação”. Ano I, n.º. 11, 30 de novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1940c. P. 8 e 9.

PEIXOTO, Alzira Vargas do Amaral. **Getúlio Vargas, meu pai.** Porto Alegre: Editora Globo, 1960.

SILVA, Ana Paula da. **“A lição da mocidade reta”:** um olhar sobre biografias de Getúlio Vargas para crianças e jovens (1937-1945). Dissertação de mestrado em Educação. Rio de Janeiro: UERJ, 2011.



SILVA, Augusto Carlos de Souza e; VILLAR, Frederico. **Brasil potência naval**. Rio de Janeiro: DNP, 1938.

SOUZA, José Garcia de. **Aviação civil**. Rio de Janeiro: Livraria-papelaria e Litho-typographia Pimenta de Mello & Cia., 1938.

_____. **A verdade sobre a história da Aeronáutica**. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A., 1944.

VARGAS, Getúlio. “O progresso de Juiz de Fora”. In: **A nova política do Brasil**. Volume XI (O Brasil na guerra: 1º de julho de 1944 a 30 de outubro de 1945). Rio de Janeiro: José Olympio, 1947. Pp. 85-88.

Arquivos

Arquivo André Carrazzoni, AnC foto 013. CPDOC/FGV.

Arquivo Getúlio Vargas, GV foto 091. CPDOC/FGV.

Arquivo Getúlio Vargas, GV foto 148. CPDOC/FGV.