



Universidade do Estado do Rio de Janeiro
Centro de Educação e Humanidades
Faculdade de Formação de Professores de São Gonçalo

Carlos Roberto Torres Filho

**Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA): a formulação da
política aeronáutica brasileira (1950-1965)**

São Gonçalo
2011

Carlos Roberto Torres Filho

Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA): a formulação da política aeronáutica brasileira (1950-1965)

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-graduação em História Social, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Social do Território.

Orientadora: Prof.^a Dra. Maria Leticia Corrêa

São Gonçalo

2011

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ/REDE SIRIUS/CEH/D

T693 Torres Filho, Carlos Roberto
Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA):
a formulação da política aeronáutica brasileira (1950-1965)
/ Carlos Roberto Torres Filho. – 2011.
160f.

Orientadora: Prof^a Dr^a Maria Letícia Corrêa.
Dissertação (Mestrado) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro,
Faculdade de Formação de Professores.

1. Direito aéreo – Brasil – História -1950-1965 - Teses. 2. Indústria
aeronáutica – Brasil – História - 1950-1965 - Teses.. I. Corrêa, Maria
Letícia. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de
Formação de Professores. III. Título.

CDU 347.823(81)“1950-1965”

Autorizo apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta
tese / dissertação, desde que citada a fonte.

Assinatura

Data

Carlos Roberto Torres Filho

Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA): a formulação da política aeronáutica brasileira (1950-1965)

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-graduação em História Social, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Social do Território.

Aprovada em 15 de dezembro de 2011.

Banca Examinadora:

Prof.^a Dra. Maria Leticia Corrêa (Orientadora)

Faculdade de Formação de Professores de São Gonçalo - UERJ

Prof.^a Dra. Magali Gouveia Engel

Faculdade de Formação de Professores de São Gonçalo - UERJ

Prof.^a Dra. Dilma Andrade de Paula

Universidade Federal de Uberlândia

São Gonçalo

2011

DEDICATÓRIA

À minha esposa, Elaine, aos meus pais, Carlos e Suelita, a minha avó Alézia e ao meu irmão Wagner.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à professora Maria Leticia Corrêa pela dedicação com que orientou esta Dissertação e pelo seu exemplo como Historiadora. As professoras Magali Gouveia Engel, Sonia Regina de Mendonça e Dilma Andrade de Paula pelas importantes contribuições a este trabalho.

Ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Faculdade de Formação de Professores da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (FFP / UERJ), ao Grupo de Estudos e Pesquisas Intelectuais, Sociedade e Política (GEPISP) e aos colegas pelo intercâmbio de conhecimentos, o ambiente intelectual estimulante e o os muitos bons momentos.

À Secretaria da Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial (SBDA), em especial a Luiz Antônio de Oliveira e Carlos Alberto Tavares de Lima, pelo acesso ao acervo da Biblioteca Cláudio Ganns. Igualmente aos funcionários da Biblioteca do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER). Ambas as instituições ofereceram excepcionais condições de pesquisa.

Aos amigos Tatiane Lopes, Bruno Guedes e Íris de Carvalho, pelo apoio e trocas de idéias!

RESUMO

TORRES FILHO, Carlos Roberto. *Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA): a formulação da política aeronáutica brasileira (1950-1965)*. 2011. 160 f. Dissertação (Mestrado em História Social) - Faculdade de Formação de Professores de São Gonçalo, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2011.

Esta dissertação, ao tomar como objeto de pesquisa a Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA), tendo por recorte cronológico os anos entre 1950 e 1965, pretende trazer para a análise histórica mais um elemento no auxílio à compreensão do processo de formação do Estado brasileiro no cerne de um projeto de desenvolvimento capitalista de matizes nacionalistas envolvendo infraestrutura, industrialização, ciência e tecnologia, inclusive a modernização das Forças Armadas, no qual a reorganização das incumbências das esferas pública e privada transpassada pela expansão tanto das atividades de regulamentação quanto dos órgãos e agências estatais conduziu a uma ampla institucionalização dos setores econômicos por parte do governo, no caso específico deste estudo o ramo Aeronáutico. A SBDA funcionou como articuladora de interesses entre a sociedade política (Ministério da Aeronáutica) e a sociedade civil (empresas e sindicatos), exercendo desta maneira no aparelho estatal um papel que a insere na aplicação do conceito de Estado gramsciano. A formulação de um campo jurídico no Brasil, mediante a perspectiva de análise de Pierre Bourdieu relativa ao campo intelectual, integra a trajetória de luta da SBDA pela autonomia do Direito Aeronáutico, agindo como organizadora das demandas provenientes deste setor específico de atividades.

Palavras-chave: Direito Aeronáutico. Direito Espacial. Ministério da Aeronáutica. Aviação Comercial. Indústria Aeronáutica.

ABSTRACT

This dissertation by taking as subject of research the Brazilian Society of Aviation Law (SBDA), with the chronological cut the years between 1950 and 1965, aims to bring historical analysis to another element in helping to understand the process of state building in Brazil core of a development project involving national capitalist shades infrastructure, industrialization, science and technology, including the modernization of the armed forces, where the reorganization of responsibilities of public and private spheres transfixed by the expansion of both the activities and regulatory and state agencies led to the institutionalization of a broad economic sectors by the Government, in the case of this study aeronautical industry. The SBDA worked as an articulator of interests between the Political Society (Ministry of Aviation) and Civil Society (companies and trade unions) acting this way in a portable state role that falls within the Gramscian concept of "Extended State". The formulation of a legal field in Brazil, through the analytical perspective of Pierre Bourdieu of intellectual field, is part of the path of struggle for autonomy of SBDA to Aviation Law, acting as organizer of the demands from this group.

Keywords: Aviation Law. Space Law. Ministry of Aviation. Commercial Aviation. Aeronautics Industry.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Delegação Brasileira na Conferência Internacional de Aviação Civil (Chicago, 1944).....	52
Quadro 2 - Comissão Mista de Alto Nível (1945).....	53
Quadro 3 - Temário do 1º Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico 6 de junho de 1951.....	75
Quadro 4 - Temário do 1º Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico Complementação dos Relatores, 4 de julho de 1951.....	77
Quadro 5 - Direção do 1º Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico 18 de julho de 1951.....	78
Quadro 6 - Diretorias da SBDA (1950-1966) (1/4).....	94
Quadro 7 - Diretorias da SBDA (1950-1966) (2/4).....	95
Quadro 8 - Diretorias da SBDA (1950-1966) (3/4).....	96
Quadro 9 - Diretorias da SBDA (1950-1966) (4/4).....	97
Quadro 10 - Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Formação / Administração Pública / Política (1/4).....	99
Quadro 11 - Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Formação / Administração Pública / Política (2/4).....	100
Quadro 12 - Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Formação / Administração Pública / Política (3/4).....	101
Quadro 13 - Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Formação / Administração Pública / Política (4/4).....	102
Quadro 14 - Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Magistério / Entidades de Classe e Associações / Imprensa / Outros (1/6).....	103
Quadro 15 - Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Magistério / Entidades de Classe e Associações / Imprensa / Outros (2/6).....	104
Quadro 16 - Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Magistério / Entidades de Classe e Associações / Imprensa / Outros (3/6).....	105
Quadro 17 - Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Magistério / Entidades de Classe e Associações / Imprensa / Outros (4/6).....	106
Quadro 18 - Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Magistério / Entidades de Classe e Associações / Imprensa / Outros (5/6).....	107
Quadro 19 - Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Magistério / Entidades de Classe e Associações / Imprensa / Outros (6/6).....	108
Quadro 20 - Produção Intelectual na Revista da SBDA (1951-1965) (1/6).....	118
Quadro 21 - Produção Intelectual na Revista da SBDA (1951-1965) (2/6).....	119

Quadro 22 - Produção Intelectual na Revista da SBDA (1951-1965) (3/6).....	120
Quadro 23 - Produção Intelectual na Revista da SBDA (1951-1965) (4/6).....	121
Quadro 24 - Produção Intelectual na Revista da SBDA (1951-1965) (5/6).....	122
Quadro 25 - Produção Intelectual na Revista da SBDA (1951-1965) (6/6).....	123

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABI	Associação Brasileira de Imprensa
AI	Ato Institucional
ALADA	Associação Latino-americana de Direito Aeronáutico e Espacial
ARENA	Aliança Renovadora Nacional
BNDE	Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico
CAEP	Comissão de Altos Estudos e Planejamento
Caltech	California Institute of Technology
CAN	Correio Aéreo Nacional
CAP	Companhia Aeronáutica Paulista
CECLA	Comissão de Estudos e Concessões de Linhas Aéreas
CEIFA	Comissão de Estudos para Instalação de uma Fábrica de Aviões
CENDOC	Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina
CERNAI	Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional
CITEJA	Comité International de Techniciens Experts Juridiques Aériens
CNPq	Conselho Nacional de Pesquisas
COCTA	Comissão de Organização do Centro Técnico da Aeronáutica
Comta	Comando de Transporte Aéreo
Copuos	Comitê das Nações Unidas para o Uso Pacífico do Espaço Exterior
CPDOC	Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil
CPI	Comissão Parlamentar de Inquérito
CTA	Centro Técnico da Aeronáutica
DAC	Departamento de Aeronáutica Civil (Diretoria de Aeronáutica Civil)
DASP	Departamento Administrativo do Serviço Público
Emaer	Estado-Maior da Aeronáutica
EMBRAER	Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.
EMFA	Estado-Maior das Forças Armadas
ESG	Escola Superior de Guerra
EUA	Estado Unidos da América
FAB	Força Aérea Brasileira
FEB	Força Expedicionária Brasileira
FGV	Fundação Getúlio Vargas
FNM	Fábrica Nacional de Motores
GAC	Grupo de Aviação de Caça

GT	Grupo de Trabalho
IAB	Instituto dos Advogados do Brasil
IATA	International Air Transport Association
IHGB	Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro
INCAER	Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
IPES	Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais
IPT	Instituto de Pesquisas Tecnológicas
ISEB	Instituto Superior de Estudos Brasileiros
ITA	Instituto Tecnológico da Aeronáutica
MAer	Ministério da Aeronáutica
MAPA	Memória da Administração Pública
MIT	Massachusetts Institute of Technology
NAB	Navegação Aérea Brasileira
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
OEA	Organização dos Estados Americanos
OESP	O Estado de São Paulo
ONU	Organização das Nações Unidas
PDC	Partido Democrata Cristão
PDS	Partido Democrático Social
PR	Partido Republicano
PRP	Partido de Representação Popular
PSD	Partido Social Democrático
PSP	Partido Social Progressista
PST	Partido Social Trabalhista
PTB	Partido Trabalhista Brasileiro
PTN	Partido Trabalhista Nacional
PUC	Pontifícia Universidade Católica
SBDA	Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico
SBDAE	Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço
STAer	Subdiretoria de Técnica Aeronáutica
STM	Superior Tribunal Militar
SUMOC	Superintendência da Moeda e do Crédito
TFR	Tribunal Federal de Recursos
UBAC	União Brasileira dos Aviadores Civis
UDN	União Democrática Nacional
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
USAF	Air Force Association

VARIG

Viação Aérea Rio Grandense

VASP

Viação Aérea São Paulo

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	13
1	A FUNDAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA E A EXPANSÃO DO ESTADO BRASILEIRO	24
1.1	A institucionalização do setor aeronáutico militar no Brasil: a criação do Ministério da Aeronáutica, do Centro Técnico da Aeronáutica (CTA), do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e da EMBRAER	25
1.2	A consolidação da atuação das Forças Armadas no contexto da Guerra Fria e a formulação da Doutrina de Segurança Nacional	43
1.3	A dimensão externa na atuação das Forças Armadas: o debate sobre a navegação aérea internacional e a criação da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI)	49
2	CRIAÇÃO, COMPOSIÇÃO E ATUAÇÃO DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE DIREITO AERONÁUTICO (SBDA)	57
2.1	A organização da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA): estrutura, órgãos e competência	58
2.2	As demandas e práticas da SBDA: temáticas de estudo, agenda de trabalhos e cotidiano das ações	64
2.2.1	<u>A criação da Cátedra de Direito Aeronáutico e o Curso de Direito Aeronáutico da SBDA</u>	65
2.2.2	<u>A revisão das Convenções de Varsóvia e de Roma</u>	68
2.2.3	<u>O Primeiro Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico e a Semana da Asa</u>	72
2.3	A atuação da SBDA na década de 1960	81
2.4	A composição de quadros da SBDA: formação profissional, procedência social e político-institucional e produção intelectual de seus integrantes	90
3	A PRODUÇÃO INTELECTUAL DO DIREITO AERONÁUTICO	113
3.1	A Revista Brasileira de Direito Aeronáutico: o intelectual coletivo do Direito Aeronáutico no Brasil	114
3.2	A institucionalização da aviação comercial brasileira: a exploração dos serviços de navegação aérea	125
3.3	A jurisdição no espaço aéreo: o desenvolvimento da aviação e a defesa da soberania nacional	138
4	CONCLUSÃO	145
	REFERÊNCIAS	150
	APÊNDICE - Relação nominal dos sócios aceitos durante o primeiro ano da SBDA (1950-1951)	155

INTRODUÇÃO

A proposta deste estudo, que possui o recorte cronológico entre 1950 e 1965, pretende trazer para a análise histórica uma agência que até então ficara ausente das pesquisas destinadas a compreender as ações do Estado brasileiro voltadas à redefinição de papéis dos setores público e privado após a “Revolução de 1930”, mediante a expansão da regulamentação e da nacionalização dos serviços de âmbito público para tentar potencializar a participação do Brasil no sistema capitalista mundial.

O objeto em questão é a Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA)¹ que foi fundada em 1950 a partir da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), criada em 1949, vinculada ao Ministério da Aeronáutica, que tinha por finalidades estudar os problemas relativos à navegação aérea e ao transporte aéreo internacionais.

A iniciativa de criação da SBDA, constituída como uma entidade civil tendo por finalidade o estudo do Direito Aeronáutico em geral e, em especial, a legislação correlata ao transporte aéreo nacional e internacional, baseava-se no entendimento de que, com o desenvolvimento da aeronavegação e a aprovação das Convenções de Varsóvia (1929) – que ao unificar determinadas regras pertinentes ao serviço de transporte aéreo internacional abordou a questão da responsabilidade civil nas atividades aéreas –, e a de Roma (1933), que tratou dos riscos da aviação e suas possibilidades de causar danos a terceiros na superfície –, tornava-se necessário constituir um órgão específico onde o tema fosse estudado, contando com a participação de professores de Direito atuantes nas universidades e juristas. Esse órgão agiria

¹ O órgão teve ainda as seguintes denominações: Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço (1965), Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial (1973) e Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, (2003). O motivo que levou à mudança do nome de sociedade para associação pode ser explicado tendo em vista a necessidade de maior adequação às suas finalidades. Enquanto sociedade refere-se à *pessoa jurídica de direito privado voltada para o exercício de atividade econômica*, a segunda não possui *fins econômicos* (ACQUAVIVA, 2008, p. 112). Apesar das mudanças de nome, e por um determinado período ter sido utilizada a sigla SBDAE, por fim decidiu-se por manter a sigla SBDA em razão da tradição e reconhecimento nacional e internacional alcançados pela entidade.

como consultor do Ministério da Aeronáutica, mas separado da estrutura deste², sendo então encarado neste trabalho a partir da perspectiva do “Estado Ampliado” gramsciano.

A fundação da SBDA deve ser relacionada ao processo de institucionalização do setor aeronáutico no Brasil, com as criações do Ministério da Aeronáutica (MAer), da Força Aérea Brasileira (FAB), do Centro Técnico da Aeronáutica (CTA), do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e da Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (Embraer), iniciado na década de 1940, resultante de arranjos realizados entre determinados setores das Forças Armadas, da burocracia estatal e de industriais no contexto da Segunda Guerra Mundial e desdobramento da Guerra Fria. Teria sido o projeto de desenvolvimento nacional do primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-1945), respaldado por setores militares e empresários, de instauração de infraestrutura e industrialização gerido pelo Estado, o que levou às bases do investimento no setor Aeronáutico³.

As atividades de aviação no Brasil estavam originalmente compartilhadas pelo Exército, a Marinha e a empresa civil. Em 1941 o Ministério da Aeronáutica e a FAB passaram a dirigir de maneira centralizada a totalidade dos efetivos aéreos, numa ótica de defesa territorial, com a integração das infraestruturas e dos órgãos do setor. Considerava-se urgente a necessidade de implementar inovações tecnológicas, com a implantação institucional de ensino, pesquisa, tecnologia e indústria no campo da Aeronáutica no país. Essa decisão foi de total pertinência aos ideais do Estado Novo, pois Vargas, apoiado pelas Forças Armadas, tinha o intuito de executar um projeto estratégico cujos pontos basilares eram a industrialização e a constituição de um sistema de defesa de abrangência nacional. Teria ocorrido então uma relação entre o projeto de industrialização e a iniciativa de modernização técnica das Forças Armadas.

Para compreender a trajetória do setor Aeronáutico e Espacial brasileiro é necessário relacioná-lo com os projetos de desenvolvimento econômico empreendidos, principalmente, no segundo governo de Getúlio Vargas (1951-1954) e no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961). Também é fundamental refletir a respeito de aspectos do alinhamento da política externa

² *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 1, jul./set. 1951. p. 252-256, 308-319.

³ BOTELHO, Antonio José Junqueira. Da utopia tecnológica aos desafios da política científica: o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (1947-1967). *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo, v. 14, n. 39, fev. 1999. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-69091999000100008&script=sciarttext&tlng=in>>. Acesso em: 09 set. 2010; FORJAZ, Maria Cecília Spina. As origens da Embraer. *Tempo Social*. São Paulo, v. 17, n. 1, jun. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-20702005000100012&script=sciarttext&tlng=en>>. Acesso em: 09 set. 2010.

brasileira nos contextos da Segunda Guerra Mundial e Guerra Fria, assim como sobre a participação dos militares e sua ideologia na formulação de políticas públicas no Brasil.

Segundo Sonia Regina de Mendonça, em “As bases do desenvolvimento capitalista dependente: da industrialização restringida à internacionalização”⁴, o período iniciado em 1930, até o final do Estado Novo, em 1945, teve no projeto da industrialização pesada o pilar do desenvolvimento e da organização do Estado nacional capitalista. Os principais obstáculos ao projeto industrial encontravam-se nas dificuldades de financiamento externo, face ao abalo provocado pela crise de 1929 em diversos países, e à desvalorização do café, dificultando a obtenção de divisas para a aquisição das tecnologias importadas. Após 1937, com a centralização burocrática e administrativa do Estado Novo, foram atingidas diretamente as práticas políticas regionalistas, baseadas no clientelismo, ocorrendo a acentuação do deslocamento da política econômica em prol do privilégio ao mercado interno, não mais sendo priorizada a agroexportação. O período caracterizado pelo investimento do governo brasileiro no setor de bens de produção foi definido por Cardoso de Melo como “industrialização restringida”. Embora a dinâmica do crescimento não fosse mais conduzida pelo capital cafeeiro, permaneciam fatores contraditórios relacionados ao fato de que o desenvolvimento das forças produtivas e a acumulação urbana eram insuficientes para garantir a implantação da indústria de base⁵.

O Estado tornou-se então o condutor da expansão industrial em ritmo rápido, passando a controlar os fatores produtivos como a proteção via tarifas, as políticas de crédito, a fixação de preços e a distribuição de divisas, garantindo-se com essas medidas a acumulação industrial. O projeto modernizador exigiu também a entrada em cena da empresa estatal, que se tornou responsável pelo fornecimento de bens e serviços a preços reduzidos, favorecendo desta maneira o setor privado. O caráter “nacionalista” da política econômica do Estado Novo, associado à reduzida penetração do capital estrangeiro e à opção política por maior autonomia ao capital nacional, deve ser associado, em primeiro lugar, à diminuição da oferta global de recursos e tecnologias após 1929. Também a Segunda Guerra Mundial circunscreveu os fluxos de investimentos aos centros mundiais, desfavorecendo os países periféricos, exercendo neles um papel de cerceamento de possíveis surtos de industrialização, pela limitação ao fornecimento de

⁴ MENDONÇA, Sonia Regina de. As bases do desenvolvimento capitalista dependente: da industrialização restringida à internacionalização. LINHARES, Maria Yedda (org.). *História geral do Brasil*. 6. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1996. p. 267-282.

⁵ MELLO, João Manoel Cardoso de. *O capitalismo tardio*. 4ª ed.. São Paulo: Brasiliense, 1986.

matérias-primas e bens agrícolas. Podem-se inscrever nesse mesmo contexto as primeiras iniciativas de constituição de uma base científica e tecnológica para a instalação de um setor industrial Aeronáutico no Brasil, associadas ao plano de fundação do Centro Técnico da Aeronáutica (CTA) e do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), datado do fim do Estado Novo.

No governo de Eurico Gaspar Dutra (1946-1950), a própria competência intervencionista e centralizadora do Estado teria sido diminuída, sendo desativadas algumas instituições responsáveis pela política econômica e voltando à cena as tendências favoráveis ao liberalismo comercial e à associação com capitais privados internacionais. Fortaleceu-se também a oposição à industrialização pesada e aos investimentos em empresas públicas. Mesmo o Plano Salte, principal iniciativa na área de planejamento de Dutra, limitou-se à coordenação de gastos públicos, registrando-se poucos investimentos nos setores de infraestrutura, energia e transportes. O presidente favoreceu, no entanto, a instituição militar de bases científicas e tecnológicas, ao promover a instituição da Escola Superior de Guerra, de 1948, e das entidades voltadas à pesquisa tecnológica da Aeronáutica, acima citadas.

Carlos Fico, em “O Brasil no contexto da Guerra Fria: democracia, subdesenvolvimento e ideologia do planejamento (1946-1964)”⁶, identificou dois posicionamentos ideológicos em relação às propostas para o desenvolvimento do Brasil que foram rotuladas como *entreguistas e nacionalistas*.

Para esse autor, tais denominações originárias das discussões políticas da época seriam inadequadas e pouco representativas das *políticas de poder*, pois os governos que pretendiam seguir a corrente *nacionalista* não poderiam simplesmente pôr de lado o capital estrangeiro (a exemplo do que ocorreu no início da segunda gestão do presidente Getúlio Vargas), enquanto que a *entreguista*, favorável ao capital estrangeiro, não inibiria completamente inclinações estatizantes anteriores (como ocorreu no período do presidente Dutra). No decorrer do primeiro ano de seu segundo governo, incentivado por seus ministros das Relações Exteriores e da Fazenda, Vargas buscou auxílio financeiro dos Estados Unidos, não obtendo os resultados esperados. Na conjuntura externa vivia-se o acirramento da Guerra Fria e a possibilidade de uma Terceira Guerra Mundial acionada a partir da Guerra da Coreia, o que havia gerado um desgaste

⁶ FICO, Carlos. O Brasil no contexto da Guerra Fria: democracia, subdesenvolvimento e ideologia do planejamento (1946-1964). In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Viagem incompleta. A experiência brasileira (1500-2000): a grande transação*. 2.ed. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2000. p. 165-181.

na balança comercial brasileira, devido aos baixos controles sobre as importações do governo anterior. Carlos Fico lembra ainda que tampouco se renunciou às vantagens políticas da conservação de uma retórica nacionalista, no governo de JK. Segundo o autor, tal erro de simplificação teria sido reproduzido por parte da própria produção acadêmica enquanto o principal a ser interpretado pelas pesquisas seria o estabelecimento do próprio debate, de forma ampla, a respeito dos múltiplos obstáculos, internos e externos, para o progresso brasileiro.

O segundo governo de Vargas contou ainda com o trabalho da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, constituída em 1950, tendo como objetivo selecionar propostas de financiamento a serem implementadas pelo Banco Mundial e pelo Eximbank. Contudo, a postura “nacionalista” de Getúlio Vargas teria preocupado essas agências, levando-as a exíguos investimentos no Brasil. Por outro lado, em 1952 criou-se o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE) que utilizou as pesquisas e trabalhos realizados pela Comissão Mista para promover ajuda técnica e fornecer financiamentos aos projetos de desenvolvimento econômico brasileiros. O BNDE, como o Departamento Administrativo do Serviço Público (Dasp) e alguns órgãos dos ministérios da Fazenda, das Relações Exteriores e da Agricultura formavam uma parte da administração pública de elevada qualificação e formação dos funcionários, configurando o que o autor considerou como uma “burocracia especializada de alto nível”. Essa burocracia aos poucos foi ocupando o espaço político dos “formuladores” de propostas efetivas de gestão pública, muito mais do que a esfera especificamente política, devido às circunscrições próprias ao meio parlamentar e às imposições restritivas advindas de um Executivo autoritário. Carlos Fico chamou a atenção para a necessidade dos historiadores se dedicarem ao estudo desta burocracia, na qual ele identificou dois ramos, um que se dedicou à busca de caminhos tecnicamente viáveis para o desenvolvimento brasileiro, atento às especificidades (e virtualidades) do “projeto Brasil”, e outro composto por economistas que procuravam o ajustamento aos indicadores macroeconômicos exigidos pelo mercado internacional.⁷

Internamente Vargas sofreu com a complexidade dos interesses políticos que necessitava harmonizar para viabilizar seu programa de governo, que era o de uma industrialização amparada na empresa estatal, controlando a atuação das multinacionais e as remessas de lucros ao estrangeiro, somados a uma política *populista* no tratamento das questões

⁷ FICO, Carlos. O Brasil no contexto da Guerra Fria: democracia, subdesenvolvimento e ideologia do planejamento (1946-1964). MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Viagem incompleta. A experiência brasileira (1500-2000): a grande transação*. 2.ed. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2000. p. 165-181.

sociais. No âmbito do governo também houve dissidências sobre a questão da participação dos capitais externos e intervenção do Estado. A crise econômica em 1953 juntamente às medidas de restrição ao capital estrangeiro e a retórica populista em relação à classe trabalhadora minaram qualquer possibilidade de apoio externo, acionando contra Vargas os grupos civis e militares defensores da aliança político-econômica com os EUA, o que levou à crise que antecedeu ao suicídio do presidente.

João Roberto Martins Filho em “Forças Armadas e política, 1945-1964: a ante-sala do golpe”⁸ tomou como premissa de seu trabalho a conjectura de que na esfera política os civis demonstraram pouco apreço à habilidade das Forças Armadas de, segundo seus próprios interesses e meios, interpor sua autoridade aos rumos do Brasil, o que faria antagonismo com o fato de que, posteriormente, estas assumiram posição expressiva no aparelho estatal. Tal perspectiva repercutiu em grande parte da literatura sobre o tema resultando de uma compreensão errônea a respeito do sistema político iniciado em 1930 e que apresentou seus traços mais fortes na década de 1950 com a Guerra Fria. Para essa corrente, representada por Oliveiros Ferreira e Alfred Stepan, por exemplo, os militares teriam acatado de maneira voluntária uma função de menor importância na direção do país, até 1964, sendo atribuída aos setores civis a responsabilidade pelos momentos de intervenção militar no cotidiano político.

Para Martins Filho, se inicialmente as Forças Armadas atuaram na vida política por intermédio de determinados indivíduos, no final da década de 1940, com o início da Guerra Fria, teria ocorrido uma mudança de postura na qual os setores militares mais conservadores planejaram uma intervenção de perfil institucional orgânico na política, simultaneamente aumentando em seu seio as inclinações anticomunistas. A expansão institucional das Forças Armadas neste período, a exemplo da própria criação do Ministério da Aeronáutica e das instituições a ele vinculadas, como o CTA e o ITA, faz parte deste contexto. Nessa conjuntura teve destaque a criação, no Rio de Janeiro, em 1948, da Escola Superior de Guerra (ESG), submetida ao então Estado-Maior Geral das Forças Armadas, idealizada para formação de altos oficiais, com influência norte-americana.

Os estudos que se debruçam sobre o processo de institucionalização do setor Aeronáutico e Espacial, no campo da História e das Ciências Sociais, são ainda raros e não

⁸ MARTINS FILHO, João Roberto. Forças Armadas e política, 1945-1964: a ante-sala do golpe In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (org.). *O tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 3, 2003. p. 99-123.

contemplam uma análise específica da constituição do Direito Aeronáutico no Brasil. Este trabalho sobre a História da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA) pretende, portanto, trazer uma contribuição sobre as ainda pouco conhecidas relações entre o setor militar e o campo jurídico e das relações exteriores, nas décadas de 1950 e 1960.

Deve ser destacado, também, que a literatura sobre o período do desenvolvimento marcado pelo processo de industrialização iniciado em 1930 não tem valorizado a dimensão, neste, das relações internacionais, priorizando os arranjos políticos e econômicos que condicionaram o crescimento e a urbanização. O estudo do Direito Aeronáutico e Espacial, ao incluir uma dimensão externa, oferece, portanto, uma oportunidade para focalizar um aspecto pouco conhecido deste processo. Dessa forma, pretende-se, com o estudo sobre a SBDA, discutir o papel do Direito Internacional no processo de construção do Estado nacional no Brasil, e as possíveis relações estabelecidas entre os ramos da História e do Direito.

A importância dessa análise é percebida primeiramente na função do campo jurídico como um dos elementos de arquitetura do poder de Estado, e o caso brasileiro não faz exceção. O Direito regulamenta a esfera pública e a privada e a busca por cidadania, na relação intra e inter classes, refletindo-se, na lei e na jurisprudência, uma série de nuances emanadas da complexidade das relações sociais, sendo, portanto, peça de fundamental importância na elaboração de um poder centralizado.

Cabe neste ponto definir o uso instrumental que se dá ao Direito neste estudo, que é o do ângulo externo, pautado pela vinculação entre o Direito, História e expansão do Estado. Pode-se refletir a respeito das influências e a posterior transferência de modelos estatais e de Direito para a América Latina, processo que inicialmente se deu sob o controle de uma fração de classe oligárquica e latifundiária vinculada aos interesses do capital externo, pouco preocupada com os anseios e necessidades do conjunto da população. A trajetória estatal brasileira, não diferente das demais, foi marcada pelo poder legitimador das instituições legais, sendo necessário, para desvendar as relações inerentes à constituição dos Estados, levar-se em consideração a esfera do Direito.

Esta pesquisa sobre a Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA) e a formulação da política e do Direito Aeronáutico e Espacial brasileiros é norteadas pelos objetivos de compreender as idéias e as ações dos membros da SBDA, oriundos dos quadros militares da Aeronáutica (sociedade política) e dos meios civis (acadêmicos, em especial juristas), no período

desde a criação desta entidade, em 1950, até 1965, através da análise de documentação oficial do Ministério da Aeronáutica e das atas da SBDA. Pretende-se também examinar as relações entre o desenvolvimento do Direito Aeronáutico e Espacial no Brasil e o processo de institucionalização do setor Aeronáutico e da criação das agências do Ministério da Aeronáutica. A análise da ação da SBDA é relacionada ao contexto de expansão das funções militares, através do Ministério de Aeronáutica, relativas à pesquisa tecnológica, formação de quadros, produção industrial e, no caso específico do órgão focalizado, à formulação de um Direito especializado. Tem-se em conta, também, que a atuação do órgão foi definida em função do debate no campo do Direito Internacional e da política externa brasileira, no quadro da Guerra Fria. Por esse motivo, tornam-se relevantes as relações, no campo do Direito Aeronáutico, entre as esferas do Ministério da Aeronáutica e do Ministério das Relações Exteriores. O exame desses contextos, nos quais se inscreve a atividade desenvolvida pela SBDA, é realizado mediante o levantamento da produção intelectual divulgada na *Revista da SBDA* e de demais publicações periódicas voltadas ao setor Aeronáutico, disponíveis para consulta no Setor de Periódicos da Biblioteca Nacional. Para o exame dos valores, idéias e ações de integrantes da SBDA são empregados os conceitos de Estado Ampliado e intelectual orgânico, propostos por Antonio Gramsci, assim como o de campo intelectual, de Pierre Bourdieu, empregado para análise de processo de constituição de um campo autônomo para o Direito Aeronáutico.

Desta forma pretende-se demonstrar que a criação da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA), em 1950, deu continuidade à institucionalização do arranjo de forças políticas e militares que articularam um projeto de desenvolvimento nacional industrializante esboçado a partir da “Revolução de 1930” e que abarcou, no campo das Forças Armadas, a criação da Força Aérea Brasileira, do próprio Ministério da Aeronáutica e dos órgãos de formação de quadros de ciência e tecnologia. Na década de 1950, com a acentuação das tensões relacionadas ao contexto da Guerra Fria, teria sido necessária a formulação de um Direito específico relacionado ao setor Aeronáutico e à sua dimensão externa, cabendo a SBDA cumprir, nesse contexto, essa função.

A principal fonte da pesquisa é a *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*, que depois teve sua denominação alterada para *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço*; *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial*; *Revista da SBDA – Direito Aeronáutico e Espacial*; e o título atual *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial*. Essas alterações

acompanharam as da própria Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial (SBDA). A pesquisa dos índices visou ao levantamento dos temas abordados bem como da formação profissional e vinculação institucional de seus autores, com o intuito de avaliar o ambiente intelectual da política e do Direito Aeronáutico e Espacial do período em estudo (1950-1965). As atas, estatutos e outros documentos, assim como as revistas e livros produzidos pela SBDA, foram consultados na sede social da Associação no Rio de Janeiro, na Biblioteca Dr. Cláudio Ganns.

Com o objeto de investigar os contextos político e institucional nos quais se inscreveu a atuação da SBDA, foram consultadas as seguintes instituições arquivísticas: *Ordem dos Advogados do Brasil (OAB)*, *Instituto dos Advogados do Brasil (IAB)*, *Biblioteca Nacional*, *Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica (CENDOC)* e *Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER)*. A pesquisa de legislação foi efetuada nos sites da Câmara dos Deputados, do Senado Federal, da Presidência da República, do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira.

A análise dos estatutos e regimentos da SBDA e da documentação do Ministério da Aeronáutica no período focalizado visou a compreender o diálogo entre a SBDA e o contexto político e social em que se inscreveu a sua ação. Buscou-se em suas atas as manifestações de seus integrantes sobre os temas colocados em pauta e, sempre que possível, os resultados alcançados por seus diversos pleitos. Foram pesquisados, também, os artigos publicados na *Revista* da própria SBDA, no período de 1951-1965.

A metodologia adotada na pesquisa inspira-se na que foi proposta por Sonia Regina de Mendonça em seu texto *Economia e política na historiografia brasileira*⁹. Nesse sentido, foram levantados os membros da SBDA, suas respectivas trajetórias de vida, suas origens sociais e formações, seus interlocutores, aliados e críticos, em uma perspectiva qualitativa, consolidando-se quadros demonstrativos sobre os diversos aspectos analisados. Da mesma forma que a autora em sua análise utilizou-se do conceito de Estado Ampliado de Gramsci, entende-se se tratar aqui de uma entidade que embora se apresente como parte da Sociedade Civil, é entendida neste trabalho como integrando a Sociedade Política, estabelecendo uma determinada interlocução com os demais aparelhos e agências estatais, especialmente com o Ministério da Aeronáutica.

⁹ MENDONÇA, Sonia Regina de. *Economia e política na historiografia brasileira*. Página do Núcleo de Pesquisas sobre Estado e Poder no Brasil. 1999. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/estadoepoder/files/art01_mendonca_economiaepolitica.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2010.

Para a avaliação dos projetos e ideário veiculado pela SBDA, é adotado o conceito de repertório de idéias (*conjunto de recursos intelectuais disponível numa dada sociedade em certo tempo*) proposto por Ângela Alonso¹⁰, inspirada em Charles Tilly, segundo o qual as idéias são incorporadas de forma seletiva nos discursos e obras dos indivíduos e grupos, a partir do que são definidos os grandes temas em debate, nos diversos contextos. Foram os casos da Escola Superior de Guerra (ESG) ao atrelar-se ao projeto de segurança nacional de Washington, e do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) com relação à filosofia do Massachusetts Institute of Technology (MIT).

A Dissertação foi estruturada em três capítulos:

O primeiro capítulo, intitulado *A fundação do Ministério da Aeronáutica e a expansão do Estado brasileiro*, oferece uma discussão historiográfica baseada na bibliografia disponível, no campo da História e das Ciências Sociais, sobre o tema. Versa sobre a institucionalização do setor Aeronáutico brasileiro, relacionada com as políticas de Estado adotadas pelos diferentes governos destinadas ao desenvolvimento econômico do país. O eixo da análise é o processo de criação do Ministério da Aeronáutica, suas agências e órgãos. Pretende-se analisar o contexto de ampliação das funções militares, através do Ministério de Aeronáutica, relativas à pesquisa tecnológica, formação de quadros e produção industrial. Essa abordagem parte da premissa de que a atuação dessa pasta foi definida em função do debate no campo da política externa brasileira, no contexto da Segunda Guerra Mundial e da Guerra Fria. De outra parte, são investigadas as possíveis influências da doutrina de Segurança Nacional, oriunda da Escola Superior de Guerra (ESG), sobre a expansão do setor Aeronáutico Militar. A perspectiva segue a institucionalização do arranjo de forças políticas e militares que articularam um projeto de desenvolvimento nacional industrializante, esboçado a partir da “Revolução de 1930”, que ganhou nova dimensão na segunda metade da década de 1950, e que incluiu, no campo das Forças Armadas, a criação da Força Aérea Brasileira, do próprio Ministério da Aeronáutica e dos órgãos de formação de quadros de ciência e tecnologia. É focalizada, também, a atuação da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI) e seu papel na origem da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA).

Para a redação do primeiro capítulo, além da produção acadêmica sobre o tema e a própria *Revista da SBDA*, foram consultados atos legislativos (leis e decretos executivos)

¹⁰ ALONSO, Ângela. Crítica e contestação: o movimento reformista da geração 1870. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 15, n. 44, out. 2000.

dispondo sobre a organização do Ministério da Aeronáutica, disponíveis no sistema de informações da Memória da Administração Pública (MAPA), do portal do Arquivo Nacional, e na base de dados legislativos do Senado Federal.

O segundo capítulo, denominado *A criação da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA)*, analisa o processo de criação da SBDA, as demandas e interesses setoriais que essa iniciativa veio a atender, as ações desenvolvidas pela SBDA, a composição de seus quadros, considerando-se a formação profissional, procedência social e político-institucional e a produção intelectual de seus integrantes. São examinadas as participações dos seus membros nos órgãos da Sociedade Política e da Sociedade Civil, utilizando-se em sua caracterização os conceitos de Estado Ampliado e Intelectual Orgânico propostos por Antonio Gramsci. A SBDA é identificada na pesquisa como um órgão da Sociedade Política que estabelece uma determinada interlocução com os demais aparelhos e agências estatais, especialmente com o Ministério da Aeronáutica.

O segundo capítulo abarca a pesquisa das atas, estatutos e demais documentos produzidos pela SBDA, bem como a análise de notícias e produção intelectual de seus integrantes veiculadas no órgão de divulgação *Revista da SBDA*, editada ininterruptamente desde 1951, através de estudos, artigos e textos de jurisprudência. Para o levantamento de informações sobre a formação profissional e trajetória política e institucional dos integrantes da SBDA, foram consultados dicionários biográficos e publicações da Ordem dos Advogados do Brasil. A pesquisa sobre os contextos nos quais se inscreve a ação da SBDA foi complementada pela consulta ao acervo do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER).

O terceiro capítulo, por fim, *A produção intelectual do Direito Aeronáutico*, avalia os textos produzidos pelos membros da SBDA bem como a dinâmica dos debates e da formulação de projetos para o setor Aeronáutico e Espacial brasileiro. São levantadas, também, as consultas apresentadas ao exame da SBDA por parte do Ministério da Aeronáutica e por órgãos afins, nacionais e estrangeiros. Tais consultas envolveram tanto a necessidade de atualização do Direito Aeronáutico, internacional e nacional, como o desafio que se apresentava, no final da década de 1950, para a formulação de um “novo” Direito – o Direito Espacial. Na análise dessa produção, parte-se do princípio de que ambos os Direitos, o nacional e o internacional (“das Gentes”), constituem um único sistema jurídico, tendo o segundo primazia sobre o primeiro. O conceito de

campo intelectual de Pierre Bourdieu é utilizado para compreender a iniciativa de autonomização do Direito Aeronáutico capitaneado no Brasil pela SBDA.

O capítulo 3 abrange principalmente a análise dos artigos e estudos veiculados na *Revista da SBDA* e de outros periódicos específicos aos Direitos em questão. A leitura das fontes da produção intelectual foi auxiliada pela consulta a dicionários jurídicos e bibliografia específica sobre Direito Aeronáutico e Espacial.

1 A FUNDAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA E A EXPANSÃO DO ESTADO BRASILEIRO

[...] Já é tempo de assumirmos uma atitude decisiva. Necessitamos despertar a consciência aeronáutica dos nossos patrícios, como já fizeram a Alemanha, a Argentina, a Rússia, os Estados Unidos e a Inglaterra; precisamos abrir escolas de aviação por todos os estados da União; precisamos criar aeroportos, aeródromos e campos de pouso em cada cidade, aldeia ou vila nacional; precisamos ligar todos os nossos centros comerciais por linhas aéreas, bem como nossas capitais às capitais e cidades importantes dos países vizinhos, precisamos fundar fábricas de aviões de todos os tipos e de motores de todas as potências, lugares estes onde milhares de operários terão trabalho certo e bem remunerado; precisamos tornar conhecidas de todos os brasileiros as grandes, as reais vantagens, que advirão do progresso da aviação entre nós, não só para o país em geral, como para cada um em particular.

A organização do Ministério do Ar, brasileiro, é atualmente a maior aspiração de todos os pilotos militares, navais e civis de nossa terra. Tê-lo-emos breve?¹¹

A fundação da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA) e a elaboração de um Direito específico para esse setor, tomados como objeto nessa pesquisa, devem ser relacionadas ao processo de institucionalização da Aeronáutica no Brasil.

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

¹¹ RODRIGUES, Major Lysias. Uma premente necessidade: o Ministério do Ar. *O Jornal*, 7 de outubro de 1928. INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (BRASIL). *História geral da aeronáutica brasileira*: da criação do Ministério da Aeronáutica ao final da Segunda Guerra mundial. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Villa Rica, v. 3, 1991. p. 39.

O projeto de desenvolvimento nacional do primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-1945), pautado pela instauração de uma infraestrutura gerida pelo Estado, em apoio à industrialização, foi o que deu impulso a todo o empreendimento brasileiro no setor aéreo.

1.1 A institucionalização do setor aeronáutico militar no Brasil: a criação do Ministério da Aeronáutica, do Centro Técnico da Aeronáutica (CTA), do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e da EMBRAER

Voar é um sonho antigo da Humanidade! O mito de Ícaro, com suas asas artificiais, alude a essa afirmação. Dominar o espaço aéreo, quando o avanço tecnológico tornou possível essa aspiração, passou então a ser um corolário desse ideal. Como exercer o “Poder Aéreo” (e subsequente “Poder Espacial”) foi o tema abordado de maneira teórica por Giulio Douhet (1869-1930) em *Domínio do Ar* e William Billy Mitchell (1879-1936) em *Our Air Force* e *The Keystone of National Defense*. No Brasil, tais autores influenciaram o projeto de caráter estratégico elaborado por determinados setores envolvidos nessa atividade, a exemplo dos pilotos dos Correios Aéreos Militar e Naval, para desenvolver o setor aéreo brasileiro. Dessa forma surgiu a iniciativa de criar uma Força Aérea autônoma, em relação às demais Forças Armadas, o Ministério do Ar¹².

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

Nesse ínterim foi definida a criação e a organização, em 22 de abril de 1931, do Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), diretamente subordinado ao Ministério da Viação e

¹² INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (BRASIL). *História geral da aeronáutica brasileira: da criação do Ministério da Aeronáutica ao final da Segunda Guerra mundial*. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Villa Rica, v. 3, 1991. p. 35-73.

Obras Públicas¹³. Getúlio Vargas, então Chefe do Governo Provisório, havia encaminhado essa iniciativa em resposta a demandas relativas à necessidade de dar organização aos serviços civis de navegação aérea, tendo em vista o fato de que a atividade aeronáutica envolvia questões técnicas, jurídicas e administrativas de feição inteiramente nova, à época, exigindo métodos e processos de trabalho diversos dos então adotados na administração pública. Também havia a consideração de que teriam de ser estabelecidas novas relações entre o governo brasileiro e organizações estrangeiras, especialmente a Comissão Internacional de Navegação Aérea, na forma dos convênios internacionais.

A percepção de que esses objetivos não podiam ser atingidos, com propriedade e eficiência, por nenhuma das repartições do Ministério da Viação e Obras Públicas justificava, nesse sentido, a necessidade da criação de um órgão da administração federal destinado a superintender os serviços aeronáuticos civis. O funcionamento do DAC seria atendido com recursos próprios, decorrentes da execução dos serviços aeronáuticos e constituídos pela parte que cabia à União na arrecadação da sobre taxa postal aérea, então sem aplicação¹⁴.

No regulamento do DAC foi definido que a finalidade do novo órgão era a de superintender os serviços relativos à aeronáutica civil e comercial. Sua organização estava estruturada em Divisões cumprindo diversas competências específicas, entre elas os assuntos jurídicos, que mais à frente seriam da alçada da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), vinculada ao Ministério da Aeronáutica. O DAC responderia por um amplo conjunto de tarefas, como a coletânea e anotação da legislação nacional e estrangeira relativa à Aeronáutica civil e comercial; o estudo e anotação das convenções internacionais de navegação aérea e dos assuntos referentes ao Direito Aéreo; e a elaboração de regulamentos e instruções para execução das convenções internacionais e das leis brasileiras relativas à Aeronáutica civil e comercial. Seriam realizados, também, o estudo dos programas dos congressos e conferências internacionais ou nacionais de Aeronáutica civil e comercial e o preparo de teses e instruções para orientar a ação dos delegados do governo nessas assembléias; o exame da situação jurídica das sociedades que pretendessem concessões ou licenças para

¹³ DECRETO n. 19.902, de 22 de abril de 1931 – *Dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em 30 nov. 2010.

¹⁴ A respeito deste último tópico foi determinado que a partir do exercício de 1932 a parte que cabia ao Governo na arrecadação da sobre taxa postal aérea seria incorporada à receita da União, logo que fosse incluída, no orçamento do Ministério da Viação e Obras Públicas, verba própria para ocorrer às despesas do Departamento de Aeronáutica Civil. DECRETO n. 19.902, de 22 de abril de 1931 – *Dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em 30 nov. 2010.

execução de serviços aeronáuticos; o estudo das questões decorrentes dos direitos e obrigações dos aeronautas, entre si e em relação aos proprietários ou armadores das aeronaves; a manutenção das relações e correspondência do Departamento com as entidades internacionais e as administrações de Aeronáutica civil e comercial estrangeiras, na forma das convenções, acordos ou tratados firmados pelo Brasil; e a correspondência com as repartições civis que interferissem na aviação civil e comercial no Brasil e com as sociedades e instituições dedicadas à Aeronáutica. Por fim, eram da competência do DAC o exame e o parecer sobre a criação e o funcionamento das escolas de aviação civil e das fábricas de aeronaves; a fiscalização desses serviços, o estudo do estabelecimento e exploração das linhas de navegação aérea, as concessões de tráfego aéreo e as licenças especiais para a execução de vôos das aeronaves civis nacionais ou estrangeiras.¹⁵

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

Em 1934, as reivindicações a favor da criação do Ministério do Ar prosseguiram. Recém chegados de estágios na Itália, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Antônio Augusto Schorcht, da Aviação Naval, e os Capitães Antônio Alves Cabral e José Vicente Faria Lima, da Aviação Militar, dedicaram-se a defender os benefícios de reunir as aviações militar, naval e comercial sob um ministério único. O movimento intensificou-se no ano de 1935, havendo muitos pronunciamentos a esse respeito nos meios de comunicação. Se até então o debate se restringira aos meios governamentais, a partir daquele período o tema passou a ganhar espaço na esfera pública e na sociedade civil.

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

Não havia, no entanto, consenso a esse respeito nos diversos setores das Forças Armadas, surgindo forte oposição ao projeto, liderada pelo Vice-Almirante José Machado de Castro e Silva,

¹⁵ DECRETO n. 19.902, de 22 de abril de 1931 – *Dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em 30 nov. 2010.

então chefe do Estado-Maior da Armada. Em abril de 1939, Machado de Castro e Silva apresentou ao Conselho de Segurança Nacional um *Parecer a Respeito da Criação do Ministério do Ar*, manifestando-se contrariamente àquela proposta.

Em 1940, Getúlio Vargas, incumbiu o Capitão Nero Moura¹⁶ de organizar um grupo de trabalho que, tomando por base os diversos projetos já elaborados, relativos à criação do Ministério do Ar, expressasse um parecer sobre o assunto¹⁷. Em 23 de agosto desse ano a presidência da República iniciou uma série de ajustes institucionais nas Forças Armadas, promovendo a reorganização da estrutura geral do Alto Comando do Exército. Dentre essas modificações destacou-se a redução dos órgãos inspetores existentes, conduzida com o objetivo de garantir um melhor aproveitamento do respectivo pessoal. Assim foram extintas as Inspetorias de Infantaria, Artilharia, Aeronáutica, Recrutamento, Intendência e Saúde, passando os diretores desses Serviços a exercer cumulativamente as funções atribuídas aos Inspetores de Armas e Serviços¹⁸.

¹⁶ Nero Moura nasceu no Rio Grande do Sul em 30 de janeiro de 1910. No ano de 1927 iniciou seus estudos na Escola Militar no Rio de Janeiro e em 1930 tornou-se Aspirante-a-Oficial da Arma de Aviação, período no qual, por intermédio de amigos gaúchos comuns, passou a ter contatos com Getúlio Vargas. Em 1932, já como Segundo-Tenente, enfrentou a Revolução Constitucionalista de São Paulo. No Estado Novo exerceu junto a outras funções o cargo de piloto particular de Getúlio Vargas e teve participação ativa nos debates que levaram à criação da Força Aérea Brasileira (FAB) e do Ministério da Aeronáutica, no início de 1941. Neste mesmo ano foi designado Assistente Militar do Ministro da Aeronáutica Joaquim Pedro Salgado Filho e Chefe da Seção de Aviões de Comando. Em 1943, já como Major-Aviador, assumiu o comando do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAC) da FAB, unidade que ao lado da Força Expedicionária Brasileira (FEB) enfrentou as forças do Eixo na Itália durante a Segunda Guerra Mundial, onde o 1ºCAG integrou o 350º Regimento de Caça da Força Aérea Americana. Com o final da Guerra em 1945 o Tenente-Coronel Aviator Nero Moura, tendo assumido o comando do 1º Regimento de Aviação no Rio de Janeiro, se viu diante do golpe que acabou com o Estado Novo. Moura foi imediatamente convocado a comparecer ao gabinete do Brigadeiro Fábio Sá Earp, Comandante da III Zona Aérea, para expor sua posição frente aos acontecimentos e, ao declarar-se a favor de Getúlio Vargas, ficou detido no Quartel-General da III Zona Aérea até o ex-presidente ser enviado para seu exílio no Rio Grande do Sul. Ao final daquele mesmo ano Nero Moura, fiel a Vargas, entrou para a reserva. Entre 1946 e 1948, ano em que passou a Coronel-Aviador, atuou como Diretor-Técnico da Aerovias Brasil, e de 1949 a 1950, como Diretor-Superintendente do Lóide Aéreo Nacional.

Com o retorno de Getúlio Vargas ao poder Nero Moura foi chamado a assumir o Ministério da Aeronáutica em 1951, o que provocou indignação em meio aos Brigadeiros, visto o Brigadeiro Eduardo Gomes ter sido derrotado na eleição Presidencial. Por outro lado, Moura tinha o apoio dos Oficiais de menor patente. Ainda em 1951, beneficiando-se de uma lei que possibilitava aos Oficiais que tivessem combatido a Revolução Comunista de 1935 uma segunda promoção na reserva, foi elevado *ex officio* a patente de Brigadeiro. Como Ministro criou o Comando de Transporte Aéreo (Comta), introduziu no país a aviação a jato, ativou o Centro Técnico da Aeronáutica (CTA) e implantou no Rio de Janeiro o primeiro aeroporto internacional do Brasil, o Galeão.

Com o falecimento do Major-Aviador Rubens Vaz, durante o atentado contra Carlos Lacerda em 1954, o Ministro Nero Moura incumbiu o Coronel-Aviador João Adil de Oliveira de acompanhar a sindicância policial. As provas ligavam o crime a indivíduos da Guarda Pessoal de Vargas, deixando o ministro em uma situação desconfortável diante do aumento do descontentamento em relação ao Governo no interior da Aeronáutica. Seguindo uma proposta do Coronel João Adil, Nero Moura acionou o inquérito policial-militar dirigido pela FAB. No dia 16 de agosto de 1954, solicitou a sua exoneração do Ministério da Aeronáutica. Veio a falecer em 17 de dezembro de 1994 no Rio de Janeiro. LAMARÃO, Sérgio. Nero Moura (verbete). PAULA, Christiane Jalles de e LATTMAN-WELTMAN, Fernando. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro Pós-1930*. Disponível em: <<http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/Busca/BuscaConsultar.aspx>>. Acesso em 23 nov. 2010.

¹⁷ Esse grupo acabou sendo composto pelos Majores Clóvis Monteiro Travassos e Nelson Freire Lavenère-Warderley e pelos Capitães José Vicente Faria Lima, Miguel Lampert e Arnaldo da Câmara Canto.

Como conseqüência dessas iniciativas, pelo Decreto-lei n. 2.961, de 20 de janeiro de 1941, foi criada uma Secretaria de Estado, denominada Ministério da Aeronáutica¹⁹. No mesmo ano, foi lançada a “Campanha Nacional de Aviação”, que durou até 1949, amparada pelos *Diários Associados* (rede de jornais e rádio) do jornalista e empresário Assis Chateaubriand Bandeira de Mello. Com o slogan “Dêem asas ao Brasil”, seu objetivo era arrecadar doações para compra de aviões destinados aos aeroclubes e bolsas de estudos para futuros pilotos e mecânicos de vôo.

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

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

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

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

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

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

DECRETA:

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

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

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

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

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

Joaquim Pedro Salgado Filho²¹ foi escolhido por Vargas para ocupar a nova pasta. Sendo um político civil gaúcho e pessoa da confiança do presidente, caberia a ele contornar as

¹⁸ DECRETO-LEI N. 2.525, de 23 de agosto de 1940 – *Modifica artigos da Lei de Organização do Ministério da Guerra (Decreto-lei n. 279, de 16 de fevereiro de 1938) e Lei de Organização dos Quadros e Efetivos do Exército em tempo de paz (Decreto-lei n. 556, de 12 de julho de 1938)*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em 30 de nov. 2010.

¹⁹ DECRETO-LEI n. 2.961 – de 20 de janeiro de 1941 – *Cria o Ministério da Aeronáutica. Boletim do Ministério da Aeronáutica*. N. 1, de 1 de maio de 1941. p. 1-5.

²⁰ *Idem*.

desavenças entre o Ministério da Guerra, o Ministério da Marinha e o Ministério da Viação e Obras Públicas no tocante à aviação, compondo as bases de apoio ao governo na pasta recém criada.

Ao longo de sua gestão como Ministro da Aeronáutica, que se estendeu até a deposição de Vargas, em 1945, Salgado Filho tomou uma série de decisões destinadas ao aparelhamento do setor aeronáutico brasileiro. Ainda em fevereiro de 1941, com a contribuição decisiva do então coronel Eduardo Gomes, foi criado o Correio Aéreo Nacional (CAN), resultante da fusão do Correio Aéreo Militar com o Correio Aéreo Naval. No mês seguinte, foram extintas a Escola de Aviação do Exército e a Escola de Aviação Naval, sendo organizada, em seguida, a Escola de Especialistas da Aeronáutica, localizada na ponta do Galeão, no Distrito Federal, dedicada à formação de sargentos. Teve incremento também a política de aquisição de equipamentos e aviões, pois os que existiam — tanto os de instrução quanto os do CAN, os de transporte e os de guerra — eram considerados insuficientes²².

Em 25 de março de 1941 foi criada a Escola de Aeronáutica no Campo dos Afonsos, também no Distrito Federal, vinculada ao Ministério, que se destinava à formação dos oficiais das Forças Aéreas Nacionais. A Escola de Aeronáutica teve sede nas antigas dependências da extinta Escola de Aeronáutica do Exército e foi organizada, inicialmente, com o pessoal, o material e os recursos dessa escola²³. No mês de julho o Ministério da Aeronáutica abriu crédito especial para atender às despesas de material com os trabalhos que seriam executados na Fábrica do Galeão (iluminação das oficinas e envidraçamento térmico)²⁴.

Por fim, em 2 de dezembro, no intuito de atender à necessidade de dar início à organização administrativa da nova pasta, foi aprovado o Regulamento da Diretoria do Pessoal

²¹ Joaquim Pedro Salgado Filho nasceu em Porto Alegre em 2 de julho de 1888. Advogado, poiou a Aliança Liberal e no governo provisório de Getúlio Vargas foi chefe de Polícia do Distrito Federal e ministro do Trabalho (1932-1934). Como primeiro Ministro da Aeronáutica, posto que assumiu em 20 de janeiro de 1941, teve por incumbências a unificação dos serviços e centros de treinamento aéreos da Marinha e do Exército e a formação de quadros destinada à política de expansão da Força Aérea Brasileira. Deixou o cargo em 29 de outubro de 1945, com a deposição de Getúlio Vargas, transferindo a pasta para o Brigadeiro Armando Figueira Trompowsky de Almeida. Foi senador pelo Partido Trabalhista Brasileiro (PTB). Faleceu em 30 de julho de 1950. MOREIRA, Regina da Luz. Joaquim Pedro Salgado Filho (verbete). In: PAULA, Christiane Jalles de e LATTMAN-WELTMAN, Fernando. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro Pós-1930*. Disponível em: <<http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/Busca/BuscaConsultar.aspx>>. Acesso em 19 nov. 2010.

²² Idem.

²³ DECRETO-LEI N. 3.142, de 25 de março de 1941 – *Cria no Ministério da Aeronáutica a Escola de Aeronáutica*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em 30 nov. 2010.

²⁴ DECRETO-LEI N. 3.386, de 3 de julho de 1941 – *Abre, pelo Ministério da Aeronáutica, o crédito especial de 850:000\$0 para atender às despesas que especifica, na Fábrica do Galeão*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em 30 nov. 2010.

do Ministério da Aeronáutica²⁵. Este órgão tinha por objetivo orientar, regular e fiscalizar as questões relativas ao pessoal militar e civil do Ministério, excetuadas as que dissessem respeito a pagamento e ensino. Para a regulamentação desse último foi criada uma Sub-Diretoria de Ensino, que tratava da orientação, direção, fiscalização e regulamentação de tudo que dissesse respeito ao ensino nas escolas e cursos do Ministério da Aeronáutica (a exemplo da Escola de Especialistas de Aeronáutica, da Escola de Aeronáutica e das Escolas de Aperfeiçoamento de Aeronáutica). A mesma Sub-Diretoria seria responsável pela orientação, direção, fiscalização e regulamentação de tudo que dissesse respeito ao ensino nas escolas e cursos civis especializados de aeronáutica, públicos ou particulares, que fossem autorizados a funcionar no território nacional, e, por último, por estabelecer, em coordenação com o Ministério da Educação e demais órgãos especializados federais, estaduais ou municipais, uma unidade de doutrina no ensino e difusão dos assuntos ligados a Aeronáutica²⁶, em atuação que se coadunava com a busca por homogeneização típica do aparelho militar.

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

²⁵ DECRETO N. 8.288, de 2 de dezembro de 1941 – *Aprova o Regulamento da Diretoria do Pessoal do Ministério da Aeronáutica*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em 30 nov. 2010.

²⁶ Idem.

“Corredor da Vitória”, que auxiliou a invasão aliada no norte da África e a conseqüente campanha da Itália²⁷.

Assim, nota-se que, se num primeiro momento os Estados Unidos pouco influenciaram a aviação brasileira – quando se tem em conta, por exemplo, a ingerência das empresas alemãs sobre a Marinha e das francesas sobre o Exército –, iniciou-se com a criação do Ministério da Aeronáutica um movimento de adequação do país à nova postura na qual os norte-americanos optaram por ampliar, na América Latina, privilegiando estrategicamente o Brasil, sua aproximação aeronáutica, havendo também, como apresentado adiante, parcerias com empresas de outros países como Holanda e Itália, neste último caso após o conflito mundial. Aqui encontraríamos uma das possíveis motivações para a criação do Ministério da Aeronáutica que foi a de cumprir imposições oriundas desta aliança.

Renata Waleska de Sousa Pimenta em sua dissertação intitulada *A aviação no jornal O Estado de São Paulo: um discurso em tempo de paz e de guerra* abordou o papel que o setor aeronáutico representou na faceta do projeto desenvolvimentista de Getúlio Vargas nas décadas de 1930 e 1940, o qual se efetuou pelo incentivo à indústria aeronáutica:

[...] Um outro ponto importante trata da questão do uso da aviação como instrumento de propaganda do governo estadonovista nas páginas do jornal OESP [O Estado de São Paulo]. O avião, tanto na sua inovação tecnológica, como no âmbito da evolução tática foi alvo dos meios de comunicação em virtude da idéia de progresso que podia ser emanada desse aparelho. [...] Dentro dessa perspectiva, teve como principal meta o investimento na indústria bélica e siderúrgica. Nesse sentido, constatamos a utilização pela imprensa paulista da imagem da aviação como ferramenta estimuladora do progresso no Brasil, com o intuito de divulgar os avanços da indústria aeronáutica brasileira. Interessante notar que na realidade, esse ramo industrial não galgou muito sucesso, obtendo a fabricação de poucas aeronaves nacionais. Diante dessa impossibilidade em desenvolver a indústria aeronáutica brasileira por meios próprios, Getúlio Vargas optou pela colaboração de empresas atreladas a países estrangeiros para desenvolver a aviação comercial no Brasil. Primeiramente observamos a presença da Condor, VARIG e VASP, todas com fortes vínculos com a Deutsche Lufthansa. A atuação dessas empresas nos permite compreender a “troca de favores” comerciais entre Alemanha e o Brasil e o uso da aviação como um meio de divulgação de idéias políticas e econômicas, atendendo também a um interesse militar. [...] Curiosamente, verificamos nas páginas do OESP a ênfase no incentivo dado pelo governo brasileiro aos reides aéreos, sejam eles nacionais ou internacionais. As notícias frisavam estes acontecimentos como parte integrante do projeto de desenvolvimento da aeronáutica no país, ao trazer um aprimoramento técnico e de pessoal, o que nos levou a defender a idéia de que não é possível pensar no discurso desenvolvimentista apenas no sentido de construção de indústrias, mas também na elaboração de medidas que levassem setores, como a aviação, a um progresso tanto material quanto técnico.²⁸

²⁷ MOREIRA, Regina da Luz. Joaquim Pedro Salgado Filho (verbete). In: PAULA, Christiane Jalles de e LATTMAN-WELTMAN, Fernando. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro Pós-1930*. Disponível em: <<http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/Busca/BuscaConsultar.aspx>>. Acesso em 19 nov. 2010.

²⁸ PIMENTA, Renata Waleska de Sousa. *A aviação no jornal O Estado de São Paulo: um discurso em tempo de paz e de guerra*. 2008. Dissertação (Mestrado em História Ibero-americana). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

Os primórdios da indústria aeronáutica no Brasil haviam sido evidenciados em iniciativas desenvolvidas pela Aviação Militar do Exército e por empresários como o industrial carioca Henrique Lage. Em 1934, o Aeroclub de São Paulo organizou o 1º Congresso Nacional de Aeronáutica, cujas teses incluíam temas como “Sugestões sobre o problema da construção de aviões no Brasil”, do Capitão-de-Corveta da Aviação Naval Raymundo Vasconcelos de Aboim; “A construção de aviões e motores no Brasil”, do engenheiro e militar do Exército Antônio Guedes Muniz (que havia cursado Engenharia Aeronáutica na França e se tornaria um dos pioneiros na implantação desse ramo da indústria no Brasil); e “Emprego de madeiras nacionais em aviação”, do pesquisador do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) Francisco Brotero, entre outras²⁹. O debate sobre o desenvolvimento tecnológico associado ao aparelhamento militar já alcançara importante mobilização desde meados da década de 1930, mostrando-se claras as divergências dentro das Forças Armadas a respeito do tema da industrialização vinculada ao ensino e a pesquisa. Conforme atestado na documentação do Congresso de Aeronáutica, a visão da Marinha era a de que a formação tecnológica profissional deveria dar-se fora do país, com investimentos em pesquisa e posterior implantação da indústria; já o Exército pretendia primeiramente adquirir máquinas e construir laboratórios e fábricas, sendo essa a corrente então vitoriosa. Segundo Drouvot, desde então a produção de aviões no país seria limitada tanto pela exiguidade do mercado como pela dependência das tensões manifestas no quadro político e institucional, a que se somaram as consequências do alinhamento brasileiro aos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial:

A produção em série de aviões iniciou-se no Brasil na década de 30, e, durante o período 1930-50, diversos aparelhos, civis e militares, foram fabricados. Entretanto, devido à exiguidade do mercado brasileiro, a viabilidade desses projetos permaneceu muito dependente das orientações políticas, e só foram sustentados mediante simples interesses conjunturais, sendo que nenhuma política industrial de longo prazo no setor foi definida pelos diversos governos que se sucederam. Nessas condições, não é surpreendente constatar que nenhum avião concebido, nessa época, no Brasil conseguiu concorrer, em termos de preço ou de qualidade, com os aparelhos norte-americanos ou europeus. As primeiras tentativas destinadas a desenvolver competências nacionais nesse campo consistiram em acolher, no Brasil, engenheiros estrangeiros e na participação em acordos de cooperação com construtores norte-americanos ou europeus. Assim, a partir de 1939, e com o apoio do governo alemão, engenheiros alemães (dentre os quais Friedrich Stein) foram convidados a vir ao País, a fim de formar técnicos. Esses acordos, embora interrompidos com a

Disponível em: <http://tede.pucrs.br/tde_arquivos/15/TDE-2008-09-19T080704Z-1505/Publico/404683.pdf>. Acesso em 15 set. 2010. p. 82-87.

²⁹ VIÉGAS, João Alexandre. *Vencendo o azul: história da indústria e tecnologia aeronáutica no Brasil*. São Paulo: Duas Cidades; (Brasília, DF): CNPq, 1989. p. 112-119.

Segunda Guerra Mundial, forneceram um vasto campo de conhecimentos, cabedal este que se revelou bastante útil para o futuro da aeronáutica brasileira³⁰.

Anteriormente a essas iniciativas, o Governo Provisório de Getúlio Vargas nomeou, em 1932, a Comissão de Estudos para Instalação de uma Fábrica de Aviões (CEIFA), tendo por integrantes o engenheiro César Grillo, o Major Antônio Guedes Muniz e o Capitão-Tenente Vitor de Carvalho. As atividades da CEIFA foram orientadas pelos objetivos de estudar a possibilidade de instalação de uma fábrica de aviões no país, com uso de matéria-prima nacional, e organizar as bases da concorrência visando à construção dessa instalação. Criou-se uma posterior subcomissão para tratar especificamente do emprego de matéria-prima nacional, tendo por membros o Capitão Silvio Raulino de Oliveira, o Capitão-Tenente Paulino de Azevedo Soares e o Engenheiro Oscar Antônio Mendonça.

Outra iniciativa estatal importante foi a Fábrica do Galeão. Sua criação remonta a uma gestão da companhia norte-americana Curtiss Wright Export Corporation, datada de 1933, tendo em vista a construção de uma fábrica de aeronaves no Brasil, parceria que, contudo, não deu resultados. O governo brasileiro levou adiante essa idéia, criando as Oficinas Gerais de Aviação Naval, que começaram a funcionar em instalações pré-existentes no Galeão em 1938. Em seguida, representantes de empresas alemães interessados em participar do projeto procuraram o Almirante Antônio Augusto Schorcht, Comandante da Aviação Naval, que por sua vez consultou o oficial Raymundo Vasconcellos de Aboim, da Diretoria de Material da Aviação Naval, obtendo parecer favorável ao projeto, desde que os aviões fossem fabricados no Brasil. Foi em 1941 que as Oficinas Navais da Ilha do Galeão passaram a ser denominadas como Fábrica do Galeão, terminando nesta época a parceria alemã e tendo início a norte-americana. Mais tarde, na década de 1950, a Fábrica de Aviões do Galeão foi adquirida pela empresa holandesa Fokker³¹. Com o fim do segundo Governo Vargas, em 1954, a Fábrica do Galeão deixou de ter apoio governamental e, no ano de 1965, tornou-se um Parque de Manutenção.

Outra iniciativa de Vargas foi a Fábrica de Lagoa Santa, em Minas Gerais, tendo por origem a contratação do projetista francês René Couzinet em 1933, cuja administração seria

³⁰ DROUVOT, Hubert. Liberalismo e política nacional de desenvolvimento tecnológico: a indústria aeronáutica no Brasil. *Indicadores econômicos*. Fundação de Economia e Estatística. Maio de 1994. Disponível em: <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/viewArticle/788>>. Acesso em 30 out. 2011. p. 138.

³¹ Em 1950, a Fokker apoiou a proposta do empresário Paulo Mira de construir uma fábrica de aviões no Brasil. Desta maneira foi fundada a Fokker Indústria Aeronáutica S.A. (de capital misto Brasil e Holanda) e em 1953 a Fábrica do Galeão foi cedida a essa empresa pelo Ministro da Aeronáutica Nero Moura. Cf. VIÉGAS, João Alexandre. *OP. Cit.*

entregue a empresários do setor privado. Com o objetivo de gerir a empresa, foi constituída em 1936, por um grupo de empresários brasileiros, a Sociedade Construções Aeronáuticas S/A, na qual o engenheiro Couzinet ocuparia a direção técnica. Esta, mesmo vencendo a concorrência, terminou sendo vetada pelo governo para a construção da Fábrica. Em 1939, novamente reuniu-se um grupo de empresários para apoiar o projeto: Américo Gianetti, Dario de Almeida Magalhães, Alberto Woods Soares, Paulo Pinheiro Chagas, José de Magalhães Pinto e Luis A. de Mesquita Falcão. Assim, a Sociedade Construções Aeronáuticas S/A retomou suas atividades, contudo, por não conseguir cumprir suas metas, pois até 1944 não havia produzido nenhuma aeronave, perdeu o contrato da Fábrica para o grupo industrial paulista ligado a Francisco Pignatari, proprietário da Companhia Aeronáutica Paulista. Atrasos nas entregas levaram, em 1949, a que a Aeronáutica ocupasse a Fábrica de Lagoa Santa, sendo nomeado como seu representante o Ten.-Cel.-Aviador Engenheiro Dirceu de Paiva Guimarães. A Fábrica terminou por ser transformada em uma oficina de revisão da Força Aérea.

A terceira iniciativa estatal foi a Fábrica Nacional de Motores (FNM). Sua construção remonta ao interesse manifesto em 1936, por parte da Aviação Militar do Exército, na construção de motores. Dois anos depois, o Ministro de Viação e Obras Públicas, Gen. Mendonça Lima, por meio da Portaria no. 514, designou uma equipe de engenheiros para montar o projeto da Fábrica de Motores. Em 1941, foram feitas gestões no sentido de concretizar acordos com a fábrica de motores Wright, dos Estados Unidos, obtendo-se em seguida financiamento do Export & Import Bank para o projeto. A produção de motores só teve início em 1946 e, no mesmo ano, pelo Decreto-Lei no. 8699, a Fábrica tornou-se uma empresa de capital misto. Em 1947, foi adaptada para a produção de motores de caminhão e, em 1949, um acordo com a empresa italiana *Isotta Fraschini Spa* deu início a essa produção. Em 1968, a FNM seria comprada pela também italiana Alfa Romeo.

A fundação de fábricas do campo aeronáutico foi tanto resultado de iniciativas do setor estatal como do setor privado³². Dentre as empresas privadas pioneiras no setor, destacaram-se a Companhia Nacional de Navegação Aérea e a Fábrica Brasileira de Aviões, de Henrique Lage, no Rio de Janeiro.

A Companhia Nacional de Navegação Aérea foi criada em 1921 e manteve contratos com as companhias inglesas Blackburn (aviões) e Bristol (motores). Não entrou, no entanto, em

³² VIÉGAS, João Alexandre. *Vencendo o azul: história da indústria e tecnologia aeronáutica no Brasil*. São Paulo: Duas Cidades; (Brasília, DF): CNPq, 1989. p. 119-187.

funcionamento imediato, armazenando os equipamentos adquiridos na Ilha do Viana, no Rio de Janeiro. Em 1935, contando com o apoio de Getúlio Vargas e a assistência do engenheiro aeronáutico e militar Guedes Muniz, favorável à implantação de uma indústria aeronáutica pela adaptação da indústria nacional à fabricação de aviões, Henrique Lage fundou uma segunda empresa do setor, a Fábrica Brasileira de Aviões, que funcionava como anexa da Companhia Nacional de Navegação Costeira, também de sua propriedade. Em 1939, o mesmo empresário demonstrou a intenção de equipar uma aerolínea internacional com seus aviões, explorando o percurso entre o Rio de Janeiro e Montevideú, iniciativa que não teve continuidade após seu falecimento, em 1942. Em 1948, após tentar, sem sucesso, obter auxílio junto ao Ministério da Aeronáutica, a Companhia Nacional de Navegação Aérea encerrou suas atividades.

Outra iniciativa do setor privado foi a Companhia Aeronáutica Paulista (CAP), do Grupo Pignatari, no distrito de Utinga, município de Santo André, criada como desdobramento da Laminação Nacional de Metais S.A. em 1942. No mesmo ano, a CAP adquiriu a Empresa Aeronáutica Ypiranga, surgida em 1931 em São Paulo por iniciativa de Orthon Hoover, Henrique Dumont Villares e Fritz Roesles. O Grupo Pignatari foi também concessionário da Fábrica de Aviões de Lagoa Santa, acima citada.

Mas a companhia mais antiga do setor foi a Fábrica Nacional de Hélices Cruzeiro, de São Paulo, criada em 1918, que produziu equipamentos para a Aviação Militar, sendo também fornecedora da Companhia Nacional de Navegação Aérea, de Henrique Lage, e da Companhia Aeronáutica Paulista, do Grupo Pignatari. A Fábrica Cruzeiro fechou em 1948.

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

Em 1945, Salgado Filho recebeu o Plano Smith, elaborado pelo Coronel-Aviador Engenheiro Casimiro Montenegro Filho, chefe da Subdiretoria de Técnica Aeronáutica (STAer), e pelo professor Richard H. Smith, diretor executivo do Departamento de Engenharia Aeronáutica do Massachusetts Institute of Technology (MIT), relativo à proposta de fundação de

uma escola de Engenharia Aeronáutica e de um centro de pesquisas tecnológicas para Força Aérea Brasileira, que serviu como base para a criação, respectivamente, do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e do Centro Técnico de Aeronáutica (CTA). Essa iniciativa era apoiada pelo argumento relativo à percepção de que se tratava de momento oportuno, após a Segunda Guerra Mundial, para o Brasil investir no setor aéreo, prevendo-se que sua aviação comercial seria complementar à dos Estados Unidos. Pretendia-se também que se estabelecesse na aviação um equilíbrio entre os setores público (ensino e pesquisa) e privado (indústrias e linhas aéreas). Segundo essa proposta, aprovada somente em 1946, o instituto a ser criado deveria ficar sob direção civil e estar mais próximo organicamente das indústrias do que do governo.

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

Desde o início, os fundadores do ITA o viam como mais do que uma nova escola de Engenharia; tratava-se de uma experiência única, com a missão de modernizar o ensino superior e a pesquisa em Engenharia no país. Sua vinculação ao MAer, e não ao Ministério da Educação, permitiu a introdução de uma série de características institucionais e a adoção da filosofia de ensino e pesquisa vigente no MIT e no California Institute of Technology (Caltech). Ao longo do tempo o ITA continuou sendo uma escola piloto para a realização de uma série de experiências educacionais, como, por exemplo, a reciclagem de professores de ciências do segundo grau no início dos anos 50. Essa e outras experiências eram difundidas ativamente pelo ITA através das instituições brasileiras de ensino superior.³³

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

³³ BOTELHO, Antonio José Junqueira. Da utopia tecnológica aos desafios da política científica: o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (1947-1967). *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo, v. 14, n. 39, fev. 1999. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-69091999000100008&script=sciarttext&tlng=in>>. Acesso em 09 set. 2010.

Aeronáutica (CTA), instalado nessa cidade, e foram para ele automaticamente transferidos os alunos matriculados na Escola Técnica do Exército.

O funcionamento dos Cursos do ITA dependia dos créditos que fossem distribuídos ao CTA no orçamento analítico do Ministério da Aeronáutica. Por sua vez, competia à Comissão de Organização do Centro dirigir todos os trabalhos do ITA e de seus cursos, até completar-se a sua instalação.³⁴ Foi somente uma questão de tempo para que o ITA alcançasse o título de estabelecimento de educação de ensino superior, sob a jurisdição do Ministério da Aeronáutica. O órgão passou então a ser guiado pelos objetivos de ministrar o ensino e a educação necessários à formação de profissionais de nível superior, nas especializações de interesse para a aviação em geral, e à Força Aérea Brasileira em particular, assim como o de manter cursos de extensão universitária, de pós-graduação e de doutorado, promovendo, através da educação e da pesquisa, o progresso das ciências e das técnicas relacionadas com a aeronáutica³⁵. Cabe ressaltar, segundo a interpretação de Nilda Nazaré sobre a criação do ITA, que:

A bibliografia oficial apresenta o processo histórico de criação do ITA como fruto do interesse e obstinação de algumas personalidades, sobretudo o Marechal-do-Ar Casimiro Montenegro Filho. Esta visão está presente nos documentos oficiais da Aeronáutica Brasileira, tais como: o Plano de criação do CTA; documentos oficiais da Comissão de Organização do Centro Técnico de Aeronáutica (COCTA); e os Livros do Histórico Analítico do Centro Técnico de Aeronáutica. Embora não negue a importância da determinação do Marechal Casimiro neste processo, é importante inserir este processo na conjuntura internacional do segundo pós-guerra, quando a ciência e a tecnologia ganharam status de estratégia militar e de defesa e o mundo encontrava-se dividido em dois polos de influência. Como um país capitalista periférico, a criação de uma indústria estratégica, como a aeronáutica, com tecnologia pesquisada e desenvolvida no próprio país é, até certo ponto, incompreensível. Uma explicação para o processo pode ser definida como uma estratégia de cooptação norte-americana e, neste caso vale destacar que a EMBRAER sempre foi produtora de aviões de pequeno e médio porte, sendo que nunca foi concorrente da gigante norte-americana: a Boeing³⁶.

³⁴ DECRETO Nº 27.695, de 16 de janeiro de 1950 – *Transforma em Curso fundamental e Curso Profissional do Instituto Tecnológico de Aeronáutica os atuais Curso de Preparação e Curso de Formação de Engenheiros de Aeronáutica, e dá outras providências*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em 30 nov 2010.

³⁵ LEI Nº 2.165, de 5 de janeiro de 1954 – *Dispõe sobre o ensino superior no Instituto Tecnológico de Aeronáutica*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em 30 nov. 2010.

³⁶ OLIVEIRA, Nilda Nazaré Pereira. Do ITA à EMBRAER: a idéia de progresso dos militares brasileiros para a indústria aeronáutica. ANAIS DO XVII ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA – O LUGAR DA HISTÓRIA. ANPUH/SP / UNICAMP. Campinas, 6 a 10 de setembro de 2004. Cd-rom. Disponível em:<<http://anpuhsp.org.br/downloads/CD%20XVII/ST%20III/Nilda%20Nazare%20Pereira%20Oliveira.pdf>>. Acesso em 30 out. 2011. p. 2.

O Centro Técnico da Aeronáutica (CTA)³⁷, por sua vez, foi criado com o objetivo de desenvolver pesquisas voltadas para a tecnologia militar. O ITA serviu de alicerce para o CTA, sendo essa vinculação favorável à possibilidade de que o Instituto acabasse por “incorporar a filosofia militar própria do Centro”. Assim:

O CTA seria o órgão científico e técnico do MAer com o objetivo de exercer suas atividades em prol da Força Aérea Brasileira, da Aviação Civil e da futura Indústria Aeronáutica, segundo os programas e planos do Ministério; um dos propósitos do Centro era buscar autonomia financeira, administrativa e até mesmo didática, possibilitando a criação de novos regulamentos distintos do Serviço Público Federal bem como do Sistema Nacional de Educação, liberando-se de toda influência burocrática que viesse tolher o seu dinamismo.³⁸

Em seu estudo sobre o Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), Antonio José Junqueira Botelho afirmou que existiu no Brasil um modelo institucional alternativo de desenvolvimento tecnológico e científico que associava a universidade ao setor produtivo. Esse modelo, devido a interesses “corporativos” dos cientistas, teria sido sabotado em fins dos anos 1950. Em seu entendimento, desde o final da década de 1930 os militares teriam formulado o embrião de uma política tecnológica e científica voltada para o setor produtivo, a partir do ensino e pesquisa, ganhando destaque na elaboração da economia política da industrialização no Brasil. Assim a abordagem desenvolvimentista-tecnológica presente no ITA e no CTA teria moldado as mentalidades do Ministério da Aeronáutica e da indústria aeronáutica nacional.³⁹ Sabe-se, no entanto, que as relações entre cientistas e governo foram mediadas também por interesses econômicos, como teria ocorrido no caso das atividades de exportação de minerais atômicos, afetadas nos anos 1950 pela criação do Conselho Nacional de Pesquisas (CNPq) e da Comissão Nacional de Energia Nuclear, conforme proposto por Tatiane Lopes⁴⁰. Da mesma forma,

³⁷ Sua origem remonta à Comissão de Organização do Centro Técnico da Aeronáutica (COCTA), nomeada em 29 de janeiro de 1946, pelo então ministro da Aeronáutica Armando F. Trompowsky, esta passou a ter autonomia administrativa em 1947, e em 31 de dezembro de 1953 converteu-se no CTA.

³⁸ COSTA FILHO, Edmilson Jesus. *Política espacial brasileira: a política científica e tecnológica no setor aeroespacial brasileiro*. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2002. p. 71.

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

⁴⁰ SANTOS, Tatiane Lopes dos. *Nos bastidores da criação da Comissão Nacional de Energia Nuclear: disputas políticas e interesses econômicos*. 2009. Dissertação (Mestrado em História Política). Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

conflitos políticos não estiveram ausentes do processo de institucionalização da indústria aeronáutica, conforme notado por Nilda Oliveira:

A opção pela construção da grande indústria aeronáutica na década de 1950 não era unanimidade nem mesmo entre os militares. Em Conferência realizada na Escola Superior de Guerra, em 1950, o coronel aviador Júlio Américo dos Reis criticava o Plano do prof. Smith e o apresentava como utópico. [...] O coronel não negava a construção da Indústria Aeronáutica, dizia apenas que não era o momento, propôs a criação de um grupo de trabalho dentro da ESG para formular um Plano para o desenvolvimento da Indústria Aeronáutica no Brasil, mais realista e dentro dos padrões da Segurança Nacional. Reconhecia que construir a Indústria naquele momento seria depender fortemente de tecnologia, peças e mão-de-obra externas e que era mais simples importar as aeronaves⁴¹.

Além disso, o projeto de constituição de um setor de indústria aeronáutica por empresários brasileiros, então esboçado no Ministério da Aeronáutica, era limitado pelo fato de que no Brasil, então, dependia-se quase que exclusivamente das demandas do próprio governo. Esse era o caso, por exemplo, na década de 1950, da empresa Sociedade Construtora Aeronáutica Neiva⁴². Após 1955 apenas a Fokker, que não estava muito bem economicamente, e a Neiva produziam aviões em série no Brasil. Na década de sessenta apenas duas empresas privadas restaram, a Indústria Aeronáutica Neiva e a Aerotec⁴³. Havia, portanto, pouco interesse privado pelo setor de indústria aeronáutica, o que se explicava por fatores que iam desde a ausência de recursos vultosos o suficiente por parte dos empresários nacionais até a carência de infraestrutura aeroportuária e do parque metal-mecânico brasileiros, ao que se somava a competição com os grupos estrangeiros.

Contudo, com o aumento gradual da importância da aviação civil e os incentivos governamentais, na década de 1960 configurou-se no setor uma parceria civil e militar de desenvolvimento institucional, envolvendo o empresariado, com destaque para os empresários do setor de indústria automobilística, e os governos militares. Mirlei Fachini apontou que, tendo em vista a projeção do Brasil no cenário internacional:

⁴¹ OLIVEIRA, Nilda Nazaré Pereira. Do ITA à EMBRAER: a idéia de progresso dos militares brasileiros para a indústria aeronáutica. ANAIS DO XVII ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA – O LUGAR DA HISTÓRIA. ANPUH/SP / UNICAMP. Campinas, 6 a 10 de setembro de 2004. Cd-rom. Disponível em: <<http://anpuhsp.org.br/downloads/CD%20XVII/ST%20III/Nilda%20Nazare%20Pereira%20Oliveira.pdf>>. Acesso em 30 out. 2011. p. 4-5.

⁴² A Sociedade Aeronáutica Neiva foi fundada na década de 1950 pelo empresário José Carlos de Barros Neiva, teve sede em Botucatu, São Paulo. A Neiva foi adquirida pela Embraer em 1974.

⁴³ A Aerotec surgiu em São José dos Campos, em 1962. Na década de 1980 passou a produzir componentes como subcontratada da Embraer.

Os militares desenvolvem uma teoria geoestratégica de governo que visava dotar o país de maior relevância no contexto internacional, forjando assim a idéia de “Brasil Potência”, que teve como consequência direta uma série de modernizações nos sistemas produtivo, de comunicações e de infra-estruturas territoriais.

Nesse sentido, para consolidar a estratégia de elevar o país à categoria de “Potência”, era preciso equipar o território com os objetos técnicos modernos que interessavam tanto à consolidação de uma economia forte e de relevância no contexto internacional, como garantir a segurança do país no contexto geopolítico da guerra fria, o que foi realizado através do desenvolvimento de setores estratégicos como a indústria aeronáutica e de armamentos⁴⁴.

O episódio que coroou o processo de institucionalização do setor aeronáutico no Brasil foi a criação da Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (EMBRAER)⁴⁵, em 1969, autorizada pelo Decreto-lei n. 770 de 19 de agosto⁴⁶. Constituída pela União, junto ao Ministério da Aeronáutica, como uma sociedade de economia mista, seus objetos eram de promover o desenvolvimento da indústria aeronáutica brasileira e atividades correlatas, inclusive projetar e construir aeronaves e respectivos acessórios, componentes e equipamentos e promover ou executar atividades técnicas vinculadas à produção e manutenção do material aeronáutico, de acordo com programas e projetos aprovados pelo Poder Executivo.

Algumas considerações devem ser feitas tomando por base o processo de desenvolvimento institucional do setor aeronáutico brasileiro. Segundo Nilda Oliveira:

Poucas instituições dedicaram-se a pensar um “projeto” para o Brasil como as instituições militares. Atores e co-autores da Proclamação da República em conjunto com os cafeicultores paulistas, tinham uma visão divergente dos encaminhamentos econômicos. Se, para os latifundiários, o destino do Brasil era o de ser um país agrário e agroexportador, para os militares, o desenvolvimento econômico do Brasil estava ligado à industrialização.

Com forte influência positivista nas escolas do exército, a idéia de progresso, via industrialização, ganhava forças como necessidade para viabilizar o desenvolvimento nacional.

No segundo pós-guerra e, sobretudo, após o golpe militar de 1964, os militares passaram a defender a idéia de formação dos poderes marítimo, terrestre e aeroespacial nas Forças Armadas Brasileiras, e para entender a formação desses “poderes” é necessário associá-los ao pensamento de transformação do Brasil numa potência mundial⁴⁷.

⁴⁴ PEREIRA, Mirlei Fachini Vicente. Embraer S/A: do projeto geopolítico militar à produção globalizada. *Caminhos de Geografia*, Uberlândia, v. 7, n. 20, fev/2007. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/10293>>. Acesso em 30 out. 2011. p. 104.

⁴⁵ Sua origem remonta a 1965 quando se reuniram os engenheiros Ozires Silva, Hugo Piva, José Carlos de Barros Neiva e Joseph Kovacs com o engenheiro francês Max Hoslte.

⁴⁶ DECRETO-LEI Nº 770, de 19 de agosto de 1969 – *Autoriza a União a constituir a EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. e dá outras providências*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em 30 nov. 2010.

⁴⁷ OLIVEIRA, Nilda Nazaré Pereira. A missão modernizadora das Forças Armadas: a segurança nacional e o projeto do Brasil potência. *Projeto História*, São Paulo, n. 34, jun. 2007. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/2484/1579>>. Acesso em 30 out. 2011. p. 335-336

Maria Cecília Spina Forjaz, em seu estudo sobre a EMBRAER, ponderou que foi devido às institucionalizações do Ministério da Aeronáutica, da Força Aérea Brasileira, do Instituto Tecnológico da Aeronáutica e do Centro Técnico da Aeronáutica, no cerne de um repertório desenvolvimentista nacional delineado a partir do primeiro período Vargas, amparada por formação de recursos humanos, pesquisa e tecnologia numa política aeronáutica de longa duração, que se consolidou uma indústria para o setor no Brasil. Os militares, participando ativamente do governo, atuaram como peça-chave nesse projeto⁴⁸.

Conclui-se que de todo modo, é preciso considerar que os projetos de desenvolvimento colocados em prática pelos governos brasileiros desde a década de 1930, até os anos 1960, pautaram-se pelo investimento em indústria, na ciência e na tecnologia, de maneira associada à ampliação das agências e órgãos governamentais. Os militares foram atores-chave neste processo, devendo ser inscrita nesse contexto a criação do Ministério da Aeronáutica⁴⁹. Esse processo tornou necessário concomitantemente elaborar, via aparelhos estatais, uma regulamentação que atendesse as demandas nacionais e internacionais no que dizia respeito às inovações nos setores Aeronáutico e Astronáutico, função esta que coube tanto à Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), como à Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA).

⁴⁸ FORJAZ, Maria Cecília Spina. As origens da Embraer. *Tempo Social*. São Paulo, v. 17, n. 1, jun. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-20702005000100012&script=sciarttext&tlng=en>>. Acesso em 09 set. 2010.

⁴⁹ BOTELHO, Antonio José Junqueira. Da utopia tecnológica aos desafios da política científica: o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (1947-1967). *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo, v. 14, n. 39, fev. 1999. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-69091999000100008&script=sciarttext&tlng=in>>. Acesso em 09 set. 2010; FORJAZ, Maria Cecília Spina. As origens da Embraer. *Tempo Social*. São Paulo, v. 17, n. 1, jun. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-20702005000100012&script=sciarttext&tlng=en>>. Acesso em 09 set. 2010.

1.2 A consolidação da atuação das Forças Armadas no contexto da Guerra Fria e a formulação da Doutrina de Segurança Nacional

Todo trabalho que se propõe a realizar uma interpretação histórica deve exercitar, ao máximo possível, uma discussão dialética que permita tratar o seu objeto, neste caso a Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA), em diálogo com o meio que o circunscreve. Assim, para compreender a trajetória do setor Aeronáutico e Espacial brasileiro é necessário refletir a respeito de aspectos do alinhamento da política externa brasileira nos contextos da Segunda Guerra Mundial e Guerra Fria, assim como sobre a participação dos militares e sua ideologia na formulação de políticas públicas no Brasil. De forma subsidiária, será necessário levar em conta a atuação política e jurídica das Forças Armadas, bem como sua capacidade de produzir ciência e tecnologia, associada aos objetivos definidos a partir da década de 1940 no âmbito da Doutrina de Segurança Nacional.

Manuel Domingos Neto, em *O militar e a ciência no Brasil*,⁵⁰ discutiu as diferentes formas de mobilização dos setores militares, destinadas a capacitar o Brasil nas áreas de ciência, tecnologia e indústria, direcionadas à defesa militar, e também a atuação direta e indireta das Forças Armadas na institucionalização das atividades científicas. Nesse sentido, o autor destacou a multiplicidade de ligações envolvendo os modernos aparelhos de defesa, a produção industrial e a institucionalização da produção de conhecimento científico e tecnológico.

O aparelho militar moderno teria apresentado como características: 1) a intensa utilização da tecnologia como um meio de poder do Estado na fase industrial; 2) a prática do planejamento sistemático em longo prazo nas Forças Armadas, o que demandaria profissionais doutrinados de maneira uniforme, gerando dificuldades de parcerias com a comunidade científica; 3) a vasta autonomia operacional do aparelho militar, devido à associação de imensas e intrincadas unidades, que produzem, todavia, gastos elevados e contínuos com fornecedores industriais e com institutos de pesquisa e experimentação; 4) a especialização de alto nível e

⁵⁰ NETO, Manuel Domingos (org.). *O militar e a ciência no Brasil*. Rio de Janeiro: Gramma, 2010. p. 7-17.

contínua de seus membros, especialmente os de carreira; 5) e a aparente tendência ao afastamento das organizações militares frente ao cotidiano da sociedade.

O recrutamento e a ascensão na hierarquia militar moderna, principalmente para os oficiais, seriam regidos não mais por critérios de ordem social, material ou pessoal, e sim por regras baseadas no merecimento, tais como a competência técnica e a atuação profissional, conferidas por princípios instituídos formalmente, ainda que as nomeações para os altos postos de comando estivessem à mercê dos preceitos políticos. Por outro lado, o nível de autonomia de um Estado no ambiente internacional teria por base sua habilidade de converter o saber técnico-científico em força militar.

A formação especializada dos membros que compõem o aparelho militar moderno levaria, no entanto, a múltiplas visões e cisões internas. A solução encontrada pela cúpula hierárquica foi a de criar doutrinas destinadas a produzir e garantir a manutenção da uniformidade de proposições estratégicas do corpo militar, transferindo-as para a sociedade em geral.

No Brasil, essa função foi assumida pela Escola Superior de Guerra (ESG), inspirada no *National War College* dos Estados Unidos e responsável pela formulação da Doutrina de Segurança Nacional. Criada em 22 de outubro de 1948 pelo Decreto n. 25.705 e organizada de acordo com a Lei n. 785, de 20 de agosto de 1949, a ESG era subordinada à Presidência da República, através do Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), e tinha como propósito o de se tornar uma agência socializadora das frações de classe dominantes militares e civis em torno de questões referentes à segurança e desenvolvimento do país, constituindo uma espécie de foro acadêmico⁵¹.

De acordo com o regulamento aprovado pelo Decreto n. 27.264, de 28 de setembro de 1949, a ESG tinha por objetivo ser um instituto nacional de altos estudos destinados a desenvolver e consolidar conhecimentos relativos ao exercício de funções de direção ou planejamento da segurança nacional. Seus quadros deveriam ser formados de oficiais de *comprovada experiência e aptidão*, pertencentes às Forças Armadas do Brasil, e também por civis de *notável competência e de atuação destacada* na formulação ou execução da política nacional, principalmente a exterior. O foco principal dos estudos desenvolvidos na Escola

⁵¹ BARROS, Alexandre; CHAVES, Luís Guilherme Bacelar. Escola Superior de Guerra (verbete). In: PAULA, Christiane Jalles de e LATTMAN-WELTMAN, Fernando. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro Pós-1930*. Disponível em: <<http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/Busca/BuscaConsultar.aspx>>. Acesso em 29 nov. 2010.

centrava-se na análise dos problemas básicos que interessavam ao desenvolvimento do potencial nacional; em assuntos internacionais como o estudo da política exterior e sua coordenação com as necessidades da segurança nacional, tendências mundiais, problemas internacionais, principalmente os referentes ao hemisfério ocidental; e em assuntos militares, relativos ao emprego de forças combinadas, determinação do valor das Forças Armadas necessárias à execução da política nacional na paz e na guerra, planejamento estratégico e mobilização nacional. Todo esse esforço teria o intuito de solucionar os problemas da segurança nacional, a ser alcançado através de um método de análise e interpretação dos fatores políticos, econômicos, diplomáticos e militares que condicionariam o conceito estratégico; de um ambiente de ampla compreensão entre os grupos nela representados, de forma a desenvolver o hábito de trabalho em conjunto e de colaboração interdepartamental; e da definição de um conceito amplo e objetivo de segurança nacional que serviria de base à coordenação das ações de todos os órgãos, civis e militares, responsáveis pelo desenvolvimento do potencial e pela segurança do país⁵².

Para Alfred Stepan⁵³ a criação da ESG corrobora a hipótese da percepção de despreparo dos militares para lidar com os assuntos públicos, pois a Escola teria a função de suprir as deficiências em determinadas áreas, como economia, dos oficiais de altas patentes em relação aos civis. João Roberto Martins Filho discorda desse entendimento ao afirmar que no período em questão já era possível identificar uma autonomia de idéias e ideologias no cerne da ESG. Sua hipótese é de que a ESG foi fruto da necessidade de aproximação destinada a combater o comunismo por parte das cúpulas militares e civis e não pela defasagem de conhecimentos dos militares em relação aos políticos civis. Desta forma a ESG representou a formação de uma consciência da fração de classe dominante militar de que as Forças Armadas, para agirem como instituição, deveriam primeiramente debelar as cisões internas moldando uma *ideologia hegemônica* voltada para a *unidade institucional*. O currículo da Escola não se limitava, portanto, ao estudo de guerra, envolvendo estudos avançados de ciências sociais, política e economia, demonstrando um suposto *desejo de potência*. Para esse autor, se inicialmente as Forças Armadas teriam atuado na vida política brasileira por intermédio de determinados indivíduos, no final da década de 1940, com o início da Guerra Fria, teria ocorrido uma mudança de postura na qual os

⁵² DECRETO Nº 27.264, de 28 de setembro de 1949. *Aprova e manda executar o Regulamento da Escola Superior de Guerra*. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em 01 dez. 2010.

⁵³ MARTINS FILHO, João Roberto. Forças Armadas e política, 1945-1964: a ante-sala do golpe In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (org.). *O tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 3, 2003. p. 99-123.

setores militares mais conservadores planejaram uma intervenção de perfil institucional orgânico na política, simultaneamente aumentando em seu seio as inclinações anticomunistas. A expansão institucional das Forças Armadas neste período, com a criação da ESG e também a expansão dos órgãos vinculados ao Ministério da Aeronáutica, por exemplo, fazia parte deste contexto⁵⁴.

Na ESG substituiu-se o conceito mais restrito de *defesa nacional* pelo mais abrangente de *segurança nacional*, que, baseado na visão norte-americana, definiria *a necessidade de uma mobilização total da sociedade como pré-condição de uma vitória na guerra moderna*. No caso brasileiro foi interpretada na *urgência militar de enfrentar os problemas nacionais como um conjunto, onde os aspectos sociais e políticos seriam indissociáveis dos aspectos militares*. Assim, a nação precaver-se-ia de todas as possíveis ameaças, tendo precedência as ações do Estado destinadas ao desenvolvimento econômico.⁵⁵ A atuação da Escola teria no entanto um caráter controverso, ao propor o fortalecimento da vinculação tecnológica do Brasil aos Estados Unidos de forma subordinada, como meio de ampliar o desempenho científico nacional, resultando em uma produção de tecnologia militar limitada em seu potencial.

Uma dimensão importante do processo de expansão e consolidação do aparelho militar refere-se, desse modo, ao seu papel na fixação das diretrizes da política externa. Segundo Paulo G. Fagundes Vizentini, em “Do nacional-desenvolvimentismo à Política Externa Independente (1945-1964)”⁵⁶, a expectativa nos setores conservadores da sociedade brasileira na gestão do presidente Eurico Dutra de sustentar *relações especiais* com o governo estadunidense, alimentada pelos princípios ideológicos de *segurança e desenvolvimento* da ESG, vinculava-se ao projeto de

⁵⁴ MARTINS FILHO, João Roberto. Forças Armadas e política, 1945-1964: a ante-sala do golpe In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.). *O tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 3, 2003. p. 99-123.

⁵⁵ “Do ponto de vista político brasileiro, a história da ESG pode ser dividida em três períodos. O primeiro (de implantação) vai da fundação até meados do segundo mandato de Vargas (1952). O segundo período vai dessa fase até 1964-1966. O terceiro período se estende de 1966 até agora. Foi durante o período de 1952-1956 que começaram a concentrar-se na ESG oficiais que viriam a ter papel importante na derrubada de João Goulart e na política brasileira pós-1964. Essa concentração se deu, em parte, devido à tendência natural à aproximação de membros do mesmo grupo, marcados por uma identidade ideológica e de experiências profissionais. A partir de 1956 a concentração de opositoristas na ESG aumentou como resultado de uma política, que, retrospectivamente, pode ser chamada de ingênua, do então ministro da Guerra, General Henrique Teixeira Lott. Seguindo a linha tradicional de raciocínio militar brasileiro, Lott tentou afastar do comando de tropa os oficiais que se haviam oposto a seu contragolpe preventivo de novembro de 1955 (e que eram potencialmente hostis ao governo Kubitschek) e nomeou muitos desses oficiais para a ESG. Essa política acabou por propiciar aos oficiais opositoristas tempo integral, salário pago e tranqüilidade para trocar idéias e para conspirar”. BARROS, Alexandre; CHAVES, Luís Guilherme Bacelar. Escola Superior de Guerra (verbete). In: PAULA, Christiane Jalles de e LATTMAN-WELTMAN, Fernando. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro Pós-1930*. Disponível em: <<http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/Busca/BuscaConsultar.aspx>>. Acesso em 29 nov. 2010.

⁵⁶ VIZENTINI, Paulo G. Fagundes. Do nacional-desenvolvimentismo à Política Externa Independente (1945-1964) In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.). *O tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 3, 2003. p. 195-216.

capitalismo associado ao bloco internacional, nos quadros de uma doutrina interamericana de segurança anticomunista.

Já no segundo governo de Getúlio Vargas (1951-1954), a iniciativa de estabelecer uma diplomacia não diretamente sujeita a Washington amparava-se em fatores objetivos em desenvolvimento, e não apenas na vontade política de um “líder populista”. Para Vizontini o nacionalismo foi essencial para a motivação e união política interna, essenciais ao equilíbrio do projeto desenvolvimentista, configurando-se então um novo período da política externa brasileira, que culminou na posterior “Política Externa Independente”, dos governos de Jânio Quadros (1961) e João Goulart (1961-1964). Para o autor, haveria dois projetos concorrentes no período em questão: o dos *nacionalistas*, influenciados pela Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL) da ONU e incentivados pelo Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB), que no intuito de avançar na industrialização brasileira associada a uma reforma social defenderam uma relação com os Estados Unidos pautada por determinado nível de autonomia, e o dos *entreguistas*, baseados na ideologia da ESG e no liberalismo econômico, que alegavam *as vantagens comparativas da agricultura e a agenda de segurança defendida pelos EUA* no contexto da Guerra Fria. O desfecho do segundo governo Vargas em 1954 e a oposição conservadora interna e principalmente externa que o acompanhou deram indícios do quanto os Estados Unidos se sentiu afetado pela política brasileira da “barganha nacionalista”.

Em 1952, o então coronel Golbery do Couto e Silva expunha a conjuntura internacional de poder bipolarizada entre os Estados Unidos da América (EUA), representando o “Ocidente cristão”, e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), o “Oriente comunista”. Em seu entendimento, a segurança nacional só seria possível por meio do fortalecimento do “poder nacional”. Na concepção geopolítica que surgiu junto com a ESG, o Brasil deveria aliar-se ao Ocidente para garantir sua soberania frente ao avanço soviético, sendo a missão do Brasil proteger o estuário amazônico, o Nordeste e o Atlântico Sul. Ampliava-se dessa maneira o papel das Forças Armadas na defesa das instituições nacionais, caracterizado pelo combate às “ideologias subversivas” no território nacional, devendo ser destacado que a ocorrência de movimentos guerrilheiros no solo brasileiro era encarada na época como mais provável do que propriamente o envolvimento do país em uma guerra externa.

A historiografia tem comumente estabelecido uma relação direta entre a *corrente militar antinacionalista*, representada no Clube Militar pela “Chapa Azul”, e os alto-oficiais da Escola

Superior de Guerra, contudo João Roberto Martins aponta as deficiências dessa postura que confunde os âmbitos de ação destes grupos. A ESG enquanto parte integrante das Forças Armadas atuou principalmente no *aparelho de Estado*, em seus gabinetes e nos bastidores da política. Devido a isso, os membros da Escola que agiam no Clube Militar, no qual os *antinacionalistas* serviriam como *base de apoio*, mantiveram o foco de elaborar em longo prazo para as Forças Armadas uma *doutrina e linha de ação* inspirada em um *projeto conservador*, associada ao discurso produzido pela Escola.

Antonio Carlos Peixoto, em “O Clube Militar e os confrontos no seio das Forças Armadas (1945-1964)”, propôs que a diversidade de posições ideológicas ou políticas no interior do aparelho militar seja pautada pelo entendimento de que as diversas facções atuantes constituiriam na prática “partidos” distintos, ainda que mantivessem uma postura peculiar em relação à instituição das Forças Armadas de que faziam parte:

Até que ponto a existência dessas duas correntes [nacionalista e antinacionalista] afetou a unidade institucional das Forças Armadas? Nunca é demais repetir que a noção de partido militar não se deve opor, no caso brasileiro, à do Exército enquanto instituição. As duas noções se justapõem, coexistem, não se excluem. Cada um dos grupos militares não procurou provocar uma cisão das Forças Armadas enquanto instituição; tentaram isolar os grupos antagônicos, presumindo sempre, porém, que agiam em nome da totalidade da instituição militar. A noção de maioria é estranha à ação política dos partidos e das correntes militares, salvo nas eleições do Clube Militar. Os próprios mecanismos hierárquicos impedem que a representação de uma corrente de opinião majoritária se torne regra comum no funcionamento da máquina. Os governos, a opinião pública e os escalões superiores da hierarquia não podiam ignorar a existência e as flutuações da opinião militar. As Forças Armadas, enquanto aparelho do poder, são, por conseguinte, submetidas a uma pressão tríplice: a dos grupos civis, que buscam atraí-las para seu ponto de vista, a das correntes militares atuantes no interior do aparelho, e, finalmente, a pressão latente para o exercício de papéis institucionais definidos pela lei, e que são interpretados pela hierarquia. A intervenção militar é normalmente a resultante da combinação desses três elementos [...].⁵⁷

Para Nilson Borges em “A Doutrina de Segurança Nacional e os governos militares”⁵⁸, a geopolítica não só é parte integrante da *teoria do Estado*, como se fundamenta em um princípio de controle absoluto, voltado à afirmação de um Estado com características militaristas. A formulação da doutrina de segurança nacional se pautaria, dessa forma, pela adoção da *teoria da ditadura soberana* do jurista Karl Schmidt, que definiu a soberania do Estado pela sua liberdade em relação às limitações extrínsecas, *como a vontade suprema na arena política e na criação do*

⁵⁷ PEIXOTO, Antonio Carlos Peixoto. O Clube Militar e os confrontos no seio das Forças Armadas (1945-1964). In: ROUQUIÉ, Alain (org.). *Os partidos militares no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Record, 1980. p. 84-85.

⁵⁸ BORGES, Nilson. A Doutrina de Segurança Nacional e os governos militares. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.). *O tempo da ditadura: regime militar e movimentos sociais em fins do século XX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 4, 2003. p. 26-29.

direito. Nessa concepção, esse novo direito, que sustenta a *ditadura soberana*, não é mais composto por *normas gerais* e contínuas firmadas por um poder jurídico orientado a atender a diversidade das circunstâncias individuais e coletivas que compõem a sociedade, que se associa à tradição do jusnaturalismo. Trata-se antes de um direito arbitrado pelos desmandos do Poder Executivo. Ao estipular como principal inimigo a ação política subversiva e insurrecional interna ideologicamente orientada pelo comunismo, a Doutrina de Segurança Nacional determinou que, para alcançar seus objetivos de desenvolvimento, seria necessário operar uma “pacificação” do campo político, resguardada pelo elemento jurídico.

1. 3 A dimensão externa na atuação das Forças Armadas: o debate sobre a navegação aérea internacional e a criação da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI)

Outro aspecto a ser destacado relativo ao processo de expansão e consolidação das Forças Armadas, dizendo respeito especificamente ao setor aeronáutico, foi a criação de um Direito próprio, voltado à ordenação dessa atividade, que foi objeto das atenções do Ministério da Aeronáutica através da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI) e, posteriormente, da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA).

A preocupação com a regulamentação jurídica da atividade aeronáutica precedeu a própria efetivação da capacidade de aeronavegação. Em 1909, André Henry-Couannier atribuiu a denominação de “Direito Aéreo” ao campo das relações jurídicas que regulariam o espaço aéreo. Em 1923, Antônio Ambrosini propôs a utilização do nome “Direito Aeronáutico”, substituindo-o posteriormente por “Direito da Aviação”, por este abarcar também as ações no espaço exterior. Jonatas Milhomens e Sampaio Lacerda chamaram a atenção para a diferença entre o Direito Aéreo, que trata de fenômenos e atividades que ocorrem no ar de maneira mais abrangente, e o Direito Aeronáutico, destinado a assuntos de locomoção aérea. Contudo, essas duas designações passaram a ser empregadas como sinônimas no meio especializado. Criaram-se, também, outras denominações como: Direito de Locomoção Aérea, na *Revue Juridique de la Locomotion Aérien*; Direito de Transporte Aéreo, por Pereterski; e Direito Aéreo-Aeronáutico, expressão com a qual

Nicolas Mateesco Matte pretendeu solucionar a problemática da diversidade dos aspectos do tema, unificando-o⁵⁹.

No processo de estabelecimento de uma jurisdição para o espaço aéreo ocorreu um amplo debate doutrinário. Em 1900, Paul Fauchille, defendendo sua tese de uso livre do ar, reivindicou que o Instituto de Direito Internacional conduzisse os trabalhos para a elaboração de um Código Internacional do Ar. Dez anos depois, ocorreu na Itália o Primeiro Congresso Internacional para a Regulamentação da Locomoção Aérea, no qual o princípio da liberdade do ar foi questionado, em favor da soberania dos Estados, princípio vitorioso na Primeira Conferência Aeronáutica Pan-Americana, realizada no Chile em 1916. O tema foi discutido também pela Conferência da Paz de Paris, em 1918, quando se afirmou o entendimento sobre a urgência da unificação, em nível internacional, do Direito Aeronáutico, o que deu origem à Convenção Internacional para a Regulamentação da Navegação Aérea de 13 de outubro de 1919, na qual se assegurou a noção de *soberania do Estado subjacente*. A Convenção Ibero-Americana de Navegação Aérea, de 1º de novembro de 1926, e a Convenção Pan-Americana sobre Aviação Comercial, de 20 de fevereiro de 1928, compactuaram dessa postura. Por fim, a Convenção de Chicago de 1944 pôs término a um problema intrínseco à conservação do espaço aéreo por seus respectivos Estados subjacentes, reconhecendo o direito de passagem inofensiva de aeronaves sobre os diversos territórios nacionais, o que possibilitava a circulação internacional das mesmas.

O problema do controle do espaço aéreo relacionava-se, portanto, com a soberania dos Estados e os territórios nacionais àqueles subjacentes, o que exigiu a elaboração tanto de normas intraestatais como de convenções internacionais. Foi essa característica que justificou, no Brasil, que a atenção à regulamentação jurídica da atividade aeronáutica tenha sido iniciativa tanto do setor militar, através do Ministério da Aeronáutica, como do campo jurídico propriamente dito.

Dois perspectivas delinearão-se no âmbito da condição jurídica do espaço aéreo. Para o Direito Público preocupado com a soberania, o principal seria *determinar os direitos do Estado sobre o espaço aéreo que cobre seu território*. Já para o Direito Privado, *objetivava-se determinar os direitos do proprietário do solo sobre o espaço aéreo que lhe correspondesse*⁶⁰.

⁵⁹ ARAÚJO, Luis Ivani de Amorim. *Curso de direito internacional público*. 9. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Editora Forense, 1998. p. 209-220.

⁶⁰ ARAÚJO, Luis Ivani de Amorim. *Curso de direito internacional público*. 9. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Editora Forense, 1998. p. 209-220.

Segundo José Simões Henriques em *História da CERNAI*⁶¹, a realização da Conferência de Chicago (1944) e seu produto, a Convenção de Chicago, referentes ao transporte aéreo internacional, repercutiram na criação, no mesmo ano, da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), destinada a estudar os diversos aspectos do assunto. Por sua vez, gerou-se no Brasil uma exigência em prol de fundar um órgão que atendesse o setor de aviação civil nacional e também interagisse com a OACI. Com esse intuito o Ministro da Aeronáutica Ten.-Brigadeiro-do-Ar Armando Figueira Trompowsky⁶² nomeou uma Comissão Mista de Alto Nível e para presidi-la o Brigadeiro-do-Ar Vasco Alves Secco, subchefe do Estado Maior da Aeronáutica, formada por militares e civis do próprio Ministério da Aeronáutica e do Ministério das Relações Exteriores, cuja proposta inicial era a de fixar proposições relacionadas aos ajuntes dos acordos aéreos. A Comissão Mista, tomando por base uma série de estudos que desenvolveu, entendeu que o Brasil estava respaldado, por ter ratificado a Convenção de Chicago (1944), para efetuar negociações entre governos a respeito dos Direitos Comerciais relativos ao transporte aéreo internacional. Observe-se os Quadros 1 e 2:

⁶¹ HENRIQUES, José Simões. *História da CERNAI*. Rio de Janeiro: Sol Gráfica, 2004. p. 24-28.

⁶² Armando Figueira Trompowsky de Almeida nasceu no Rio de Janeiro em 30 de janeiro de 1889. Fez carreira militar e em 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, foi nomeado Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica (Emaer). No mesmo ano foi promovido a Brigadeiro-do-Ar e depois a Major-Brigadeiro-do-Ar. Entre 1943 e 1945 integrou o Conselho de Segurança Nacional e foi vice-presidente de sua Comissão de Estudos. Deixou a chefia do Emaer em outubro de 1945 para assumir o Ministério da Aeronáutica, em substituição a Joaquim Pedro Salgado Filho. Em setembro de 1946, Trompowsky foi promovido a Tenente-Brigadeiro-do-Ar. Com a volta de Getúlio Vargas ao poder pelas eleições de outubro de 1950, Trompowsky deixou o ministério em 31 de janeiro de 1951, sendo substituído pelo Coronel-Aviador Nero Moura. Foi nomeado nesse ano ministro do Superior Tribunal Militar (STM), permanecendo no cargo até 1959, quando foi reformado. Faleceu no Rio de Janeiro em 16 de janeiro de 1964. Armando Trompowsky (verbete). In: PAULA, Christiane Jalles de e LATTMAN-WELTMAN, Fernando. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro Pós-1930*. Disponível em: <<http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/Busca/BuscaConsultar.aspx>>. Acesso em 19 nov. 2010.

**Quadro 1 – Delegação Brasileira na Conferência Internacional de Aviação Civil
(Chicago, 1944)**

Função	Nome	Cargo / Instituição
Chefe	Hahnemann Guimarães	Procurador Geral da República
Delegado	Alberto de Mello Flores	Diretor de Obras do Ministério da Aeronáutica
Delegado	Tenente-Coronel Aviador Clóvis Monteiro Travassos	Adido Aeronáutico junto à Embaixada do Brasil em Washington
Assessor	Jorge Moniz	Chefe da Divisão de Tráfego Aéreo do Ministério da Aeronáutica
Assessor	Edmundo Penna Barbosa da Silva	Segundo Secretário do Ministério das Relações Exteriores
Assessor	Capitão Aviador Almir de Souza Martins	Especialista de Rádio do Ministério da Aeronáutica
Assessor	Joaquim Torres de Oliveira	Meteorologista do Ministério da Aeronáutica
Secretário	Antonio Borges Leal Castello Branco	Segundo Secretário da Embaixada do Brasil em Washington
Assistente do Secretário	Zeuxis Ferreira Neves	Assistente Técnico do Conselheiro Comercial da Embaixada do Brasil em Washington

Fonte: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (BRASIL). *História geral da aeronáutica brasileira*: janeiro de 1946 a janeiro de 1956; após o término da Segunda Guerra Mundial até a posse do Dr. Juscelino Kubitschek. Rio de Janeiro: INCAER; GR3 Comunicação & Design, v. 4, 2005. p. 367.

Quadro 2 – Comissão Mista de Alto Nível (1945)

Função	Nome	Cargo / Instituição
Presidente	Brigadeiro-do-Ar Vasco Alves Secco	Subchefe do Estado-Maior da Aeronáutica
Membro	César da Silveira Grillo	Diretor-Geral da Aeronáutica Civil
Membro	Alberto de Mello Flores	Diretor de Obras do Ministério da Aeronáutica
Membro	Cônsul Edmundo Penna Barbosa da Silva	Representante do Ministério das Relações Exteriores
Membro	Frederico Duarte de Oliveira	Chefe da Divisão Legal da DAC
Membro	Tenente-Coronel Aviador Hélio Costa	Chefe da Divisão de Proteção ao Vôo da DR
Membro	Trajano Furtado Reis	Assessor de Direito Aeronáutico

Fonte: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (BRASIL). *História geral da aeronáutica brasileira*: janeiro de 1946 a janeiro de 1956; após o término da Segunda Guerra Mundial até a posse do Dr. Juscelino Kubitschek. Rio de Janeiro: INCAER; GR3 Comunicação & Design, v. 4, 2005. p. 368.

Uma nova Comissão foi então formada pelo Ministro Armando F. Trompowsky, através das Portarias Reservadas ns. 10 e 11, de 1946, com a missão de dar prosseguimento aos trabalhos que vinham sendo desenvolvidos pela comissão anterior, conseguindo-se obter êxitos na negociação de acordos bilaterais. Esse órgão tratou de assuntos relativos à solicitação de empresas brasileiras, que controlavam o ramo de transporte aéreo nacional, de estender sua ação ao nível internacional, visto como um possível “instrumento de apoio às eleições” (Portaria-Reservada 16, de 1946); da qualificação de empresas aéreas para prestação de serviços nos Estados Unidos (Aviso 96, de 1946); da pesquisa das diretrizes referidas à totalidade dos assuntos que envolvessem a navegação aérea internacional (Aviso 30, de 1947); e da revisão do Código Brasileiro do Ar (Aviso 75, de 1947)⁶³.

José Simões Henriques chamou a atenção para o fato de que, se num primeiro momento o perfil da Comissão era então mais próximo ao de um grupo de trabalho, aos poucos, começou-se a ganhar mais organicidade. Sua esfera de ação foi se ampliando e, se a princípio compunha-se

⁶³ Os membros que compuseram esta Comissão foram o Brigadeiro-do-Ar Hugo da Cunha Machado, o engenheiro César Silveira Grillo, o engenheiro Alberto de Mello Flores, o Coronel Aviador Reynaldo Joaquim Ribeiro de Carvalho Filho e o Segundo Secretário (Itamaraty) Edmundo Barbosa da Silva. Fonte: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (BRASIL). *História geral da aeronáutica brasileira*: janeiro de 1946 a janeiro de 1956; após o término da Segunda Guerra Mundial até a posse do Dr. Juscelino Kubitschek. Rio de Janeiro: INCAER; GR3 Comunicação & Design, v. 4, 2005. p. 368.

principalmente com a OACI, passou também a gerenciar os Acordos Bilaterais sobre Transportes Aéreos Regulares e outros tópicos que versassem sobre a aviação civil internacional brasileira.

Tendo em conta a expansão dessas atividades, o Ministro Armando F. Trompowsky, por meio da Portaria 46, de 23 de fevereiro de 1948, criou a Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), subordinada ao Ministério da Aeronáutica. A atribuição da CERNAI era a de atender aos diversos aspectos relacionados à atividade aérea internacional, de modo a auxiliar as autoridades competentes na elaboração de uma política voltada para o transporte aéreo internacional e, igualmente, coordenar a atuação da delegação brasileira no Conselho da OACI. A CERNAI contava com nove membros efetivos, dentre os quais dois indicados pelo Departamento de Aeronáutica Civil (DAC) e pelo Ministério das Relações Exteriores, e mais quatro suplentes.

Por sua vez, o presidente Eurico Gaspar Dutra aprovou, através do Decreto nº 27.353, de 20 de outubro de 1949⁶⁴, a criação, no Ministério da Aeronáutica, da CERNAI, diretamente subordinada ao Ministro, substituindo, assim, a Comissão anterior. De acordo com seu estatuto, a CERNAI tinha por finalidades estudar os problemas relativos à navegação aérea e ao transporte aéreo internacionais; elaborar relatórios e emitir pareceres atendendo a consultas do Ministério, com referência aos acordos internacionais sobre transporte aéreo celebrados ou por serem celebrados com terceiros países, sua execução ou revisão; e promover estudos das questões de Direito Aeronáutico e das Convenções e Atos Internacionais relativos à navegação e ao transporte aéreos internacionais. Todos os trabalhos que envolviam governos estrangeiros ou organismos internacionais seriam realizados através de parceria entre o Ministério da Aeronáutica e o Ministério das Relações Exteriores⁶⁵, nessa Comissão.

Os critérios relativos ao número de membros, efetivos e adjuntos, a compor a CERNAI, e sua escolha, seriam definidos pelo próprio Ministro da Aeronáutica. Ao Ministério das Relações Exteriores caberia designar um membro efetivo e um adjunto para os quadros da CERNAI. A presidência da CERNAI era da incumbência de um oficial general do Corpo de Oficiais da Aeronáutica ou, em comissão, de um funcionário civil do Ministério da Aeronáutica, à indicação

⁶⁴ Decreto N. 27.353 – de 20 de outubro de 1949 – Cria a Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional. *Boletim do Ministério da Aeronáutica*. N. 10, de 31 de outubro de 1949. p. 884-886. (Acervo INCAER).

⁶⁵ *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, jul./set. 1951. p. 252-256.

do ministro e nomeação do presidente da República. O primeiro a ocupar o cargo de presidente da CERNAI foi o Brigadeiro do Ar Hugo da Cunha Machado⁶⁶.

Ao determinar-se o processo de estruturação da Comissão, buscou-se uma identificação com a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), com o objetivo de atender aos diversos setores especializados deste organismo internacional. Além disso, seria atribuição da Delegação Brasileira permanente no Conselho da OACI, subordinada ao Ministério das Relações Exteriores, manter relações diretas com a CERNAI nos assuntos de ordem técnica, informando e esclarecendo sobre trabalhos desenvolvidos na OACI. A CERNAI dispunha de Assessorias Setoriais, relativas a Assuntos Jurídicos e de Política Aérea, Planejamento e Coordenação, Assuntos de Navegação Aérea e Assuntos de Transporte Aéreo.

Na ótica de José Simões Henriques, na década de 1950 a CERNAI foi alvo de intensa ação política, fruto de não ter tido êxito, na avaliação desse autor, devido a uma série de dificuldades em elaborar seu Regulamento Interno, como estava estipulado no Artigo 6 do Decreto 27.353:

Art. 6º O Ministro da Aeronáutica baixará as instruções necessárias à estruturação e funcionamento da C.E.R.N.A.I.

§ 1º A estrutura da C.E.R.N.A.I. deverá assemelhar-se, tanto quanto possível, à da Organização de Aviação Civil Internacional (O.A.C.I.), de forma a atender eficientemente aos diversos setores especializados daquele Organismo Internacional.

§ 2º Com o fim de facilitar o cumprimento do disposto neste artigo, a Delegação brasileira permanente junto ao Conselho da OACI, subordinada ao Ministério das Relações Exteriores, manterá ligação direta com a C.E.R.N.A.I., em todos os assuntos de natureza técnica, prestando-lhe as devidas informações e esclarecimentos sobre o desenvolvimento dos trabalhadores, no citado Organismo Internacional⁶⁷.

Um projeto nesse sentido chegou a ser apresentado em março de 1950, contudo foi descartado pelas autoridades superiores que o qualificaram de “ambicioso”, o que teve como consequência a posse da Presidência da CERNAI pelo Diretor de Aeronáutica Civil, de forma cumulativa. Este fato leva a refletir sobre o possível ambiente de instabilidade política e

⁶⁶ Hugo da Cunha Machado nasceu em São Luís em 3 de novembro de 1898. Iniciou sua carreira na Marinha e atuou no setor de Aviação Naval. Em 1941 transferiu-se para a Aeronáutica. Durante a Segunda Guerra Mundial integrou a Força Aérea Brasileira (FAB) e alcançou a patente de Brigadeiro. Foi Subchefe do Estado-Maior da Aeronáutica e presidente da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. Fez também carreira política, como é abordado no Capítulo 2 desta dissertação. Hugo da Cunha Machado (verbete). PAULA, Christiane Jalles de e LATTMAN-WELTMAN, Fernando. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro Pós-1930*. Disponível em: <<http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/Busca/BuscaConsultar.aspx>>. Acesso em 19 nov. 2010.

⁶⁷ DECRETO n. 27.353 – de 20 de outubro de 1949 – *Cria a Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional*. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/>>. Acesso em 26 nov. 2010.

institucional que circunscreveu o processo de criação da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA), auxiliar da CERNAI, em abril de 1950⁶⁸.

Este capítulo buscou apresentar a trajetória de institucionalização do setor aeronáutico brasileiro, tido como um importante elemento tanto para o desenvolvimento econômico quanto para a manutenção da soberania nacional. Esse processo implicou um conjunto de articulações no âmbito do Estado, no contexto de sua ampliação e de redefinição dos papéis das esferas pública e privada. No caso em questão, por meio primeiramente do Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), criado em 1931, e depois pelo Ministério da Aeronáutica (MAer), de 1941 em diante, junto ao empresariado.

Denotou-se também o peso da atuação dos militares brasileiros na política, indústria, ciência e tecnologia, evidenciando sua ideologia de defesa nacional, durante a Segunda Guerra Mundial, e a posterior Doutrina de Segurança desenvolvida na Escola Superior de Guerra (ESG), no período da Guerra Fria, que visou a vincular os interesses do país de maneira hemisférica aos dos Estados Unidos da América. Uma das facetas dentre outras no cenário de crescimento e reorganização das Forças Armadas, como os investimentos em ensino (Instituto Tecnológico da Aeronáutica – ITA) e pesquisa (Centro Técnico de Aeronáutica – CTA), exigidos para o alcance de tais resultados, recaiu sobre a normatização destas atividades. Naquele momento um novo campo do Direito se abria frente aos avanços técnicos e a extensão das atividades da aviação, principalmente internacional, requerendo uma regulamentação para o setor que atendesse tanto as necessidades das companhias aéreas quanto garantisse a soberania dos Estados sobre seus respectivos territórios, o que levou a criação tanto da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI) quanto da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA).

⁶⁸ HENRIQUES, José Simões. *História da CERNAI*. Rio de Janeiro: Sol Gráfica, 2004. p. 34.

2 CRIAÇÃO, COMPOSIÇÃO E ATUAÇÃO DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE DIREITO AERONÁUTICO (SBDA)

Somos o país marcado para a aviação. Por isso mesmo, ocupamos o terceiro lugar na aeronáutica comercial. A mensagem de Santos Dumont revelou a predestinação desta grande Pátria, cuja extensão só a navegação aérea vencerá. Privados de rios navegáveis, erizado de montanhas de acesso difícil às ferrovias e mesmo às rodovias, tornando-as caríssimas, somente ela resolverá o enigma das distâncias e da aproximação dos brasileiros. A técnica, mais cedo ou mais tarde, tornará-a mais barata e possível a todos os indivíduos e a todas as cargas.

Eis porque as relações surgidas em razão dessa forma de locomoção aumentarão a cada instante, preocupando o político e o jurista.

Não se trata, porém, de assunto sobre direito interno. O nosso setor de estudos se desenvolve num ambiente internacional. Surgiu mesmo sob o signo da internacionalidade. As suas regras, embora respeitando os particularismos locais, serão, dentro em pouco tempo, comuns a todas as nações, pelo menos a todas as nações do nosso tipo de cultura [...]

Por compreender todas essas verdades, o Ministério da Aeronáutica, que tão magnificamente vem ligando a aeronáutica militar à civil, derrubando as barreiras dos preconceitos e somando as experiências colhidas nas duas atividades, vem dando mão forte a nós outros e, particularmente, à nossa Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico⁶⁹.

A questão de fundo que produziu a necessidade de criação pelo Ministério da Aeronáutica tanto da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), agência brasileira cujo objetivo era interagir com a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), quanto de sua associada, a Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA), eram os intensos debates que abarcaram as esferas política, econômica, militar, técnica e jurídica produzidos pelos avanços do setor aeronáutico que vieram a afetar o princípio de soberania dos países, exacerbados pela conjuntura da Guerra Fria e preocupações com a segurança territorial, gerando desta forma uma tendência a unificar e internacionalizar as normas, desenvolvendo assim a especialidade do Direito Aeronáutico. Somou-se a isso o quadro de expansão dos serviços de transporte aéreo e as respectivas responsabilidades legais dos envolvidos nesta atividade. Por sua vez, o desenvolvimento da indústria e da tecnologia aeronáutica ocasionou o aumento do valor dos seus equipamentos, gerando como consequência a necessidade de maiores investimentos por parte das empresas de aviação, concomitantemente ao estabelecimento de garantias jurídicas para os seus financiadores.

Compreende-se que esse processo de institucionalização do ramo aeronáutico no Brasil gerenciado pelo Estado, via Ministério da Aeronáutica (MAer) e Força Aérea Brasileira (FAB),

⁶⁹ Discurso do Senador J. Ferreira de Souza, Presidente da SBDA, na Sessão Solene de Instalação do 1º Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 312.

articulado com os interesses empresariais, que envolveu as áreas de pesquisa, tecnologia, comércio, indústria (a exemplo do Instituto Tecnológico da Aeronáutica – ITA, Centro Técnico da Aeronáutica – CTA, Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. – EMBRAER), e também normatização, papel exercido pela CERNAI e pela SBDA, enquadra-se no conceito gramsciano de Estado Ampliado. Nesse sentido, a Sociedade funcionava como um aparelho civil de extensão do Estado brasileiro no contexto das disputas por hegemonia, vale dizer do projeto de industrialização. Desta forma, a SBDA funcionou como um fórum de representação dos interesses econômicos do setor aeronáutico, agindo os juristas que delam participavam como intelectuais orgânicos.

2.1 A organização da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA): estrutura, órgãos e competência

Com o objetivo de atender as demandas provenientes da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), tal como a necessidade, resultante do desenvolvimento das questões jurídicas, de auxílio especializado para tratar de assuntos como as revisões do Código Brasileiro do Ar e das Convenções de Varsóvia e de Roma, foi criada a Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA).

Ao avaliar o primeiro decênio de existência da Sociedade, o então presidente da instituição, Brigadeiro do Ar Hugo da Cunha Machado⁷⁰, ponderou que:

Um grupo de ilustrados juristas foi convidado a prestar sua colaboração àquela Comissão de Estudos [CERNAI]. Assim o desejavam os seus juristas. Não que lhes faltasse competência. A amplitude da matéria estava a exigir conjugação de esforços, ventilando doutrinas e opiniões várias, para maior base e maior prestígio do ponto de vista resultante. Seria o ponto de vista do Brasil. [...]

Do trato com as convenções e seus inúmeros problemas, do interesse despertado, da íntima colaboração entre Comissão e Juristas evidenciou-se que os estudos não poderiam parar. O vasto campo de ação exigia fossem interessados outros valores. Daí a fundação desta Sociedade⁷¹.

⁷⁰ Ver nota nº 66 no Capítulo 1.

⁷¹ Discurso do Brigadeiro Hugo da Cunha Machado (décimo aniversário da SBDA). *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 9, 1960. p. 6-8.

A sessão preparatória⁷² para a fundação da SBDA ocorreu no dia 13 de abril de 1950⁷³, tendo a presidência do ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica, o Tenente Brigadeiro do Ar Armando Figueira Trompowsky de Almeida⁷⁴. Neste evento que envolveu os componentes da própria CERNAI, assim como os juristas que vinham auxiliando-a no exame dos temas relativos ao Direito Aeronáutico, decidiu-se por criar, amparada pelo Ministério da Aeronáutica, uma *entidade civil* que tivesse por objetivo o *estudo do Direito Aeronáutico em geral e, em especial, a legislação correlata ao transporte aéreo nacional e internacional*.

O então presidente da CERNAI, Hugo da Cunha Machado, sugeriu que fosse nomeada uma Comissão⁷⁵ cuja finalidade seria a de preparar os estatutos competentes, a mesma recebeu o prazo de sete dias, período no qual ocorreria a próxima reunião, para concluir a sua tarefa.

Cumprindo o que fora estipulado, no dia 20 de abril de 1950 aconteceu a reunião definitiva para a fundação da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA)⁷⁶, desta vez sob a presidência de Hugo da Cunha Machado, quando o anteprojeto dos estatutos da SBDA foi votado e aprovado.

Definiu-se que a Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico⁷⁷ seria uma sociedade civil cuja meta era estudar o *Direito Aeronáutico em geral e, em especial, a legislação correlata aos transportes aéreo nacional e internacional*, confirmando assim a motivação original dos membros fundadores. Os meios que utilizaria para alcançar tal objetivo seriam: a promoção e divulgação de *estudos de Direito Aeronáutico, pesquisa histórica e legislação comparada para a sistematização da jurisprudência*; o estímulo à interação individual e coletiva entre todos aqueles que se empenhavam pelos estudos de Direito Aeronáutico e entre as associações congêneres das diversas regiões do Brasil e do exterior; a realização periódica de conferências; a organização de concursos que versassem a respeito dos temas relativos ao Direito Aeronáutico; a participação em

⁷² Ata da reunião preparatória para a fundação da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA). 13 de abril de 1950. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 1, jul./set. 1951. p. 308.

⁷³ Na sala de reuniões da própria CERNAI, localizada no Edifício do Ministério da Aeronáutica, na cidade do Rio de Janeiro.

⁷⁴ Ver nota de nº 62 no Capítulo 1.

⁷⁵ Composta por José de Aguiar Dias, Themistocles Brandão Cavalcanti, Cláudio Ganns e Mário Fidalgo.

⁷⁶ Ata da reunião definitiva para a fundação da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA). 20 de abril de 1950. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 1, jul./set. 1951. p. 308-313.

⁷⁷ Estatutos, na Ata da reunião definitiva para a fundação da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA). 20 de abril de 1950. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 1, jul./set. 1951. p. 308-313.

congressos nacionais ou internacionais e sua promoção, quando fossem considerados apropriados; a organização de uma biblioteca especializada e a reunião da mais vasta documentação possível referente às matérias de Direito Aeronáutico; a promoção da publicação dos estudos e pesquisas sobre questões de Direito Aeronáutico, por intermédio de edição de revista própria, livros, memórias, ou documentos de interesse geral; e a permuta cultural com outras sociedades semelhantes, universidades e *homens de ciência*, por meio de congressos, viagens e correspondências.

A SBDA compunha-se de sócios individuais e coletivos, *sem distinção de nacionalidade, crenças religiosas e opiniões científicas ou políticas*, classificados nas categorias efetivos, beneméritos, honorários, correspondentes e os membros aderentes⁷⁸. Só eram aceitos como sócios ou aderentes aqueles que preenchessem, entre outros requisitos, o de *exercer atividade intelectual* que tivesse *afinidade com os objetivos da Sociedade* ou que tivessem *demonstrado interesse especial pelo estudo de Direito Aeronáutico*⁷⁹. Os sócios e aderentes, com exceção para os beneméritos, honorários e correspondentes, estavam compromissados a pagar as mensalidades estipuladas pela Assembléia Geral. Seriam afastados da SBDA aqueles que deixassem de quitar seis mensalidades consecutivas, ou que cometessem qualquer ação, devidamente comprovada, que demonstrasse ausência de *idoneidade moral*, a critério do Conselho. Os sócios da SBDA não tinham qualquer responsabilidade de caráter subsidiário perante os compromissos assumidos por seus representantes em nome da mesma.

No tocante à organização estrutural, a SBDA era composta por Diretoria, Conselho Consultivo, Comissão Fiscal e Assembléia Geral. A parte administrativa ficava a cargo da Diretoria, constituída por nove membros (Presidente, três Vice-Presidentes, Secretário Geral, Primeiros e Segundos Secretários e Tesoureiros), eleita pela Assembléia Geral para uma gestão de dois anos. Era da alçada da Diretoria, dentre outras atribuições, submeter à apreciação do

⁷⁸ Foram considerados como sócios fundadores aqueles que assinaram a ata da reunião de aprovação dos Estatutos e os então membros e suplentes da CERNAL. E por sua vez, como membros efetivos da SBDA os fundadores da Sociedade, o Ministro da Aeronáutica e o Presidente da CERNAL.

⁷⁹ O procedimento para a admissão tanto dos sócios efetivos, individuais ou coletivos, como dos aderentes era realizado por meio de proposta apresentada por dois sócios já efetivos em concordância com o candidato, cabendo à Diretoria tomar a decisão final; para a designação dos sócios correspondentes, fossem pessoas físicas ou jurídicas, domiciliadas fora da sede da SBDA, no Brasil ou no exterior, por decisão do Conselho Consultivo os que recebessem a atribuição de representar a entidade. Os títulos de sócio benemérito e sócio honorário eram conferidos pelo Conselho mediante proposta de seus membros, o primeiro aos indivíduos que tivessem realizado importantes serviços à SBDA, e o segundo aos que tivessem prestado relevantes esforços ao estudo e divulgação do Direito Aeronáutico.

Conselho a organização de Comissões Técnicas, permanentes ou temporárias, selecionando os respectivos membros.

O Conselho Consultivo da Sociedade era formado por doze sócios eleitos pela Assembléia Geral para um mandato de três anos. Competia ao Conselho, entre outras tarefas, a aprovação dos Regulamentos e Regimentos da SBDA; avaliar os trabalhos encaminhados à Sociedade, se meritórios de posterior apresentação em Reunião Geral e publicação; decidir a respeito tanto da expulsão de sócios quanto da outorga de títulos (beneméritos, honorários e correspondentes); apreciar as questões de Direito Aeronáutico que lhe fossem oferecidas pela Diretoria e criar Comissões Técnicas Permanentes especializadas para esse fim, sendo estas submetidas a regulamento aprovado pelo próprio Conselho. Já a Comissão Fiscal era composta por três membros e três suplentes, eleitos pela Assembléia Geral entre os sócios efetivos para um período bienal.

A Assembléia Geral reunir-se-ia através de convocação pública, cabendo-lhe, dentre outras funções, decidir sobre a eleição, suspensão e destituição dos membros da Diretoria, do Conselho Consultivo e da Comissão Fiscal, resolver a respeito da modificação dos Estatutos e dissolver a Sociedade. Cada período administrativo anual encerrava-se no mês de março, quando ocorria uma reunião ordinária da Assembléia Geral com a finalidade de prestação de contas da administração e de debater matérias que diziam respeito à SBDA, e bienalmente com o objetivo de eleger a Diretoria, parte do Conselho Consultivo e a Comissão Fiscal. A primeira gestão administrativa da SBDA foi eleita por aclamação.

O ministro da Aeronáutica Armando Trompowsky, por decisão da Assembléia Geral da SBDA, foi investido com o título de presidente de Honra da SBDA, e comprometeu-se a proporcionar, na própria sede do Ministério, *instalação condigna* para a Sociedade, fato que veio a demonstrar o caráter de indissociabilidade existente entre as esferas da Sociedade Civil e da Sociedade Política no que se refere a essa organização⁸⁰.

A fundação da SBDA obteve ampla publicidade junto à imprensa e repercutiu em manifestações de interesse através de correspondências enviadas por diversas agências, tanto civis quanto políticas. Foram os casos das seções da Ordem dos Advogados dos Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Ceará e Sergipe, assim como dos governadores da Bahia, Paraíba, Alagoas, Paraná e Espírito Santo, do Comandante da 3ª Zona Aérea, do Chefe do Departamento

⁸⁰ Ata de posse da Diretoria, do Conselho Consultivo e da Comissão Fiscal, da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA). 26 de abril de 1950. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 1, jul./set. 1951. p. 313-314.

Político e Cultural do Ministério das Relações Exteriores, de John Cooper (membro do *Institute for Advanced Studies*), dos deputados Álvaro Castelo e Alfredo Sá (ambos do Partido Social Democrático - PSD), e das companhias Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda. e Lóide Aéreo Nacional S.A. Tais iniciativas atestaram um elemento fundamental na dinâmica de institucionalização do setor aeronáutico brasileiro, na qual a SBDA foi uma das peças chaves: a busca de reconhecimento no âmbito político. A necessidade de legitimação agregou ainda as empresas de aviação, pois apareciam no contexto como o fator de consolidação dos interesses capitalistas envolvidos no processo de institucionalização do setor.

Por meio do Decreto nº 30.840, de 13 de maio de 1952, a SBDA foi reconhecida como uma entidade de utilidade pública⁸¹. Mediante isto, por iniciativa do sócio e também deputado Hugo da Cunha Machado (do Partido Social Trabalhista - PST), ocorreu no dia 27 do mesmo mês uma reunião entre a diretoria da SBDA e o então presidente Getúlio Vargas, sob o pretexto de prestar agradecimentos a este pelo deferimento da medida, assim obtendo a oportunidade de tratar de *assuntos de interesse jurídico-aeronáutico*. Tal encontro buscava na prática criar um campo de atuação no seio do Estado por parte da SBDA, demarcando sua posição e buscando desta maneira receber o reconhecimento de que necessitava para legitimar suas ações⁸².

Quanto às despesas de funcionamento da SBDA, as atas registram a queixa de que as mensalidades pagas pelos sócios eram insuficientes e os auxílios financeiros que obtinha junto ao Ministério da Aeronáutica eram intermitentes⁸³. Dessa forma, a existência de despesas como encargos salariais de funcionários, as publicações de trabalhos, as bolsas de estudos e os cursos, as conferências de especialistas e os congressos justificaram iniciativas visando a angariar subvenções tanto dos órgãos públicos (como na Câmara dos Deputados) quanto das empresas do ramo de aviação, que por vezes obtiveram resultados positivos⁸⁴.

Em finais de 1952 a SBDA lidava com a sua expansão organizacional⁸⁵, quando o presidente da Sociedade, Themistocles Cavalcanti, por ocasião de uma estadia em Fortaleza para

⁸¹ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 22 de maio de 1952. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 4, abr./jun. 1952. p. 301-302.

⁸² Idem. p. 302.

⁸³ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 18 de março de 1953. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 6, 1953. p. 155-156.

⁸⁴ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 10 de março de 1954. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 7, 1954-1956. p. 175.

avaliar um concurso para Catedrático da Faculdade de Direito, determinou a instalação ali de uma seção estadual da SBDA, sendo designado o professor Antônio Martins Filho, autor de livros sobre Direito Aeronáutico, para presidi-la.

A comemoração do primeiro decênio da SBDA, em 1960⁸⁶, serviria para fortalecer os seus vínculos com outras agências do setor de aviação, demonstrando os interesses agregados pela Sociedade, sendo na ocasião homenageadas com medalhas comemorativas agências como o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), a Fundação Santos Dumont, o Instituto Brasileiro de Aeronáutica, a Cia. Air France, a Cia. Swissair, a Cia. SAS, a Cia. Ibéria, a Cia. Transcontinental, a Cia. Braniff Airways International, a Cia. Pan American World Airways, a Cia. Navegação Aérea Brasileira (NAB), a Cia. Aerolíneas Argentinas, a Cia. Panair do Brasil, a Cia. Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, a Cia. Real Aerovias, a Cia. Lóide Aéreo, a Cia. Viação Aérea São Paulo (VASP), a Cia. Viação Aérea Rio Grandense (VARIG), o Sindicato dos Aeronautas, o Sindicato dos Aeroviários e o Sindicato das Empresas Aéreas.

No final do ano de 1960 a SBDA passou a se fazer representar nos diversos estados por intermédio de seções regionais, o que passou desde então a ser prescrito de forma estatutária, limitando-se a uma por unidade da federação, possuindo estas autonomia financeira, econômica e administrativa, embora devessem funcionar vinculadas à sede no Rio de Janeiro, prestando contas de suas deliberações e alterações em sua composição. Constavam ainda no novo estatuto como sócios *natos* da SBDA o ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica e o presidente da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), princípio importante para a congregação da sociedade à Sociedade Política no sentido estrito⁸⁷.

Alargando o seu âmbito de ação, crescendo o número de interessados no Direito Aeronáutico, viu-se a SBDA na obrigação de modificar os seus Estatutos, para amparar sugestões como as que lhe chegavam de São Paulo, no sentido de ser criado naquela cidade o Grupo de Estudos de Direito Aeronáutico a ela filiada. A idéia tomou corpo, e, na reunião de 28 de janeiro de 1959, foi aprovada a criação do grupo, com a denominação de Seção Regional da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico de São Paulo⁸⁸.

⁸⁵ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 19 de novembro de 1952. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 5, jul./set. 1952. p. 202-203.

⁸⁶ Excertos da ata da sessão solene, realizada a 21 de outubro de 1960. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 9, 1960. p. 132-133.

⁸⁷ Estatutos aprovados em Assembléia realizada a 28 de dezembro de 1960. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 11, 1961. p. 156-163.

⁸⁸ Retrospecto da SBDAE no seu segundo decênio. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço*. Rio de Janeiro, n. 26, jul./dez. 1970. p. 155-158.

A SBDA, por meio da oferta de seus serviços, tendeu a ampliar a sua esfera de ação no que buscou criar condições de assessoramento em congressos, convênios e conferências que ultrapassariam a alçada do Ministério da Aeronáutica, alcançando os demais ministérios, como o de Relações Exteriores⁸⁹.

2.2 As demandas e práticas da SBDA: temáticas de estudo, agenda de trabalhos e cotidiano das ações

A agenda de trabalhos da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico era montada principalmente mediante as solicitações feitas pela CERNAI. A formação de comissões com seus relatores era o método utilizado pela Sociedade para desenvolver o estudo dos temas e organizar seus eventos. A seleção das matérias para estudo da SBDA, que comporiam o temário, gerou amplo debate. Em 1952, ao assumir a presidência da SBDA, Themistocles Brandão Cavalcanti alegou a primazia de alguns assuntos, como a revisão do Código Brasileiro do Ar e os tópicos da agenda de trabalho do Comitê Jurídico da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), defendendo a importância de se realizar um amplo levantamento bibliográfico a respeito do Direito Aeronáutico, que se mostraria de grande ajuda aos componentes dos grupos de trabalho para a conclusão de suas tarefas⁹⁰.

Dessa forma, ficaram estipuladas três iniciativas que deveriam receber prioridade. A primeira foi articular junto ao governo brasileiro, através dos ministérios da Aeronáutica e Exterior, a iniciativa de realizar-se no Rio de Janeiro a reunião de janeiro de 1953 do Comitê Jurídico da OACI. Motivados por carta remetida pelo chefe do Departamento Jurídico da OACI, o também sócio E. Pepin, na qual constava a hipótese de realizar-se no Rio de Janeiro a então próxima reunião do Comitê Jurídico, os membros da Sociedade decidiram por acionar o governo federal na tentativa de concretizar no Brasil tal evento, que segundo eles seria importante, *não só pela honra de acolher delegados ilustres, como pelos contatos que então se realizariam entre*

⁸⁹ Ata da 241ª reunião plenária de estudos. 31 de janeiro de 1964. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 15, jan./jun. 1964-1956. p. 97-98.

⁹⁰ Ata da 2ª reunião da Diretoria e Conselho Consultivo da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 6 de julho de 1950. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 1, jul./set. 1951. p. 316-317.

juristas brasileiros e estrangeiros. Desta forma coube à diretoria da SBDA entender-se com as autoridades aeronáuticas brasileiras tendo em vista sediar o evento. Percebe-se, neste episódio, mais um passo dos membros da SBDA dentro da iniciativa de constituição e afirmação da autonomia do campo do Direito Aeronáutico no Brasil, sob seu controle⁹¹. O segundo tópico era o estabelecimento da cooperação com a Fundação Getúlio Vargas para o levantamento de bibliografia de Direito Aeronáutico de interesse da Sociedade e sua posterior divulgação. O terceiro, a organização de um Curso de Direito Aeronáutico na forma de conferências, objetivo para o qual foi nomeada uma Comissão, formada por J. Ferreira de Souza, Trajano Furtado Reis e A. B. Carneiro de Campos, que deveria montar um temário e fazer a distribuição destes temas entre os sócios.

A partir dessas iniciativas, o temário de estudos da SBDA incluiu, nos anos 1950, os seguintes itens: a autonomia do Direito Aeronáutico; a revisão das Convenções de Varsóvia e de Roma; e a organização do Primeiro Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico⁹².

2.2.1 A criação da Cátedra de Direito Aeronáutico e o Curso de Direito Aeronáutico da SBDA

A respeito da matéria *Da elaboração ou não de um Código de organização conjunta ao Direito Marítimo e Aeronáutico*⁹³, houve intensos debates no tocante à conveniência de elaborar-se uma codificação conjunta dos Direitos Marítimo e Aeronáutico ou se deveriam ser separados esses dois ramos do Direito Comercial. Criaram-se então dois grupos, os *autonomistas*, que eram pela defesa da autonomia do Direito Aeronáutico frente ao Direito Marítimo, contrariando a posição dos *comercialistas* que eram favoráveis à união destes dois Direitos, baseados no argumento de *afinidade entre ambas as navegações*⁹⁴.

⁹¹ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 20 de fevereiro de 1952. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 3, jan./mar. 1952. p. 225-226.

⁹² Ata da 3ª reunião da Diretoria e Conselho Consultivo da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 2 de agosto de 1950. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 1, jul./set. 1951. p. 317-318.

⁹³ Ata da 4ª reunião da Diretoria e Conselho Consultivo da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 16 de agosto de 1950. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 1, jul./set. 1951. p. 318-319.

Concomitantemente a este debate houve a proposta de formularem um projeto destinado a criar a Cátedra de Direito Aeronáutico nas Faculdades de Direito do Brasil, sendo selecionados para essa tarefa os juristas José Cândido Sampaio de Lacerda (posteriormente substituído por José de Aguiar Dias), Carlos da Rocha Guimarães e Carlos Medeiros Silva⁹⁵. Em 1952, Antônio Ambrosini, catedrático de Direito Aeronáutico da Universidade de Roma, em visita à SBDA, realizou duas conferências, a primeira a respeito da *Unidade da Ciência Jurídica e Autonomia do Direito Aeronáutico*, e a segunda sobre os *Problemas de Técnica Legislativa em Matéria de Fontes de Direito Aeronáutico*, o que confirma o âmbito internacional da discussão sobre essa matéria⁹⁶.

A idéia de criação de cátedras de Direito Aeronáutico nas universidades brasileiras teria surgido de uma indicação que fora deliberada na Conferência Técnica Interamericana de Aviação de Lima, em 1937. Em 1945, fora incluído no programa da 3ª Cadeira de Direito Comercial da Faculdade Nacional de Direito o estudo das Convenções de Varsóvia e Roma⁹⁷. Na década de 1950, muitos cursos de Direito tomaram a iniciativa de criar cadeiras de Direito Aeronáutico: registrou-se o estabelecimento desta cadeira na Universidade McGill, em Montreal, que tinha como diretor um sócio correspondente da SBDA, J. C. Cooper⁹⁸; a Faculdade de Direito da Universidade de Colônia, na Alemanha, restaurou na mesma época os seus cursos de Direito Aéreo, sob a responsabilidade de outro sócio da Sociedade, Alex Meyer⁹⁹; e em 1952, foi criado o *Instituto de Derecho Aeronáutico* na Universidade de Córdoba, pelo também sócio Jorge Damianovich Oliveira, que em seguida deu início à publicação da revista *Derecho de la Aviación*¹⁰⁰. Ainda no mesmo ano, o sócio Trajano Reis¹⁰¹, em retorno de visita realizada ao

⁹⁴ Ata da 6ª reunião da Diretoria, Conselho Consultivo e Sócios da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 20 de setembro de 1950. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 281.

⁹⁵ Ata da 12ª reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 17 de janeiro de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 284-285.

⁹⁶ Ata da 13ª reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 19 de fevereiro de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 285-286.

⁹⁷ O Ensino do Direito Aeronáutico nas Faculdades de Direito. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 328-333.

⁹⁸ Ata da 17ª reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 16 de abril de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 288-289.

⁹⁹ Ata da reunião da Diretoria da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 22 de maio de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 291-292.

Centro Técnico de Aeronáutica (CTA), em São José dos Campos, instituição que considerava como *uma futura Universidade Aeronáutica*, assinalou a criação da primeira cátedra oficial de Direito Aeronáutico do país, junto ao Curso de Engenharia de Aerovias, tendo por regente Paulo Tolle, também sócio da SBDA.

O projeto de Criação da Cadeira de Direito da Aviação nas Faculdades de Direito das Universidades do Brasil, após a aprovação pelos membros da SBDA, foi apresentado à Câmara dos Deputados pelo consociado e parlamentar Hugo da Cunha Machado. O projeto de lei nº 1298/51, de *ensino obrigatório e autônomo do Direito Aeronáutico nas escolas jurídicas do país*, obteve aprovação unânime da Comissão de Educação e Cultura da Câmara, tendo por relator o deputado Paulo Pinheiro Chagas¹⁰², sendo aprovado também de forma unânime, no ano seguinte, na Comissão de Justiça da Câmara dos Deputados¹⁰³.

Ainda em 1952, o sócio Arnaldo Medeiros apontou a grande procura e participação dos alunos no Curso de Direito Aeronáutico da SBDA, oferecido pela primeira vez nesse ano, como indicativo da generalização do *interesse pela matéria, justificando a sua autonomia didática*¹⁰⁴. O curso recebeu ao todo 118 inscrições, e destas 75 alunos obtiveram acima de 70% de presença às dezessete conferências realizadas¹⁰⁵. Na mesma ocasião, Themistocles Cavalcanti afirmou que, devido ao interesse despertado pelo curso de Direito Aeronáutico criado pela SBDA, a Livraria Freitas Bastos se prontificara a editar em um volume as respectivas conferências que o compunham, o que viria a constituir um *trabalho brasileiro de Direito Aeronáutico*¹⁰⁶.

¹⁰⁰ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 6 de fevereiro de 1952. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 3, jan./mar. 1952. p. 224-225.

¹⁰¹ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 16 de abril de 1952. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 4, abr./jun. 1952. p. 300.

¹⁰² Ata da reunião ordinária da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 19 de dezembro de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 306-308.

¹⁰³ A iniciativa não teve entretanto continuidade e, até 1970, uma decisão final sobre o mesmo projeto não havia ainda sido tomada.

¹⁰⁴ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 10 de dezembro de 1952. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 5, jul./set. 1952. p. 203-204.

¹⁰⁵ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 28 de janeiro de 1953. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 6, 1953. p. 153-154.

¹⁰⁶ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 19 de novembro de 1952. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 5, jul./set. 1952. p. 202-203.

2.2.2 A revisão das Convenções de Varsóvia e de Roma

Tanto a necessidade de revisão da Convenção de Varsóvia quanto da Convenção de Roma exigiram a atenção da SBDA. A primeira, ao realizar a unificação de determinadas regras pertinentes ao serviço de transporte aéreo internacional, abordou a questão da responsabilidade civil nas atividades aéreas. Já a segunda tratou dos seus riscos e possibilidades de causar danos a terceiros na superfície. Os acordos internacionais tinham a função de estabelecer uma regulamentação entre os estados signatários no que dizia respeito ao tráfego aéreo internacional, enquanto, por sua vez, as linhas aéreas que se limitavam ao território doméstico estavam sujeitas a cumprir as normas internas do respectivo país.

O Comitê Jurídico da OACI reunir-se-ia em setembro de 1951 para discutir o tema da *Revisão da Convenção de Varsóvia*. Por esse motivo, foi designada uma Comissão da SBDA¹⁰⁷ com o objetivo de avaliar um anteprojeto acerca da matéria. A Sociedade¹⁰⁸ então havia recebido um ofício da Delegação Brasileira na Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) contendo os relatórios a respeito do Projeto de Revisão da Convenção de Varsóvia¹⁰⁹, preparado pelo jurista britânico K. M. Beaumont.

Podem-se perceber alguns indícios das relações que existiam entre a SBDA e a CERNAI no que se refere ao problema da revisão das convenções internacionais (apesar da primeira apresentar-se como entidade civil). Em julho de 1951, foi comunicado que integrantes da CERNAI iriam *acompanhar os estudos de revisão da Convenção de Varsóvia* que a SBDA estava executando, por meio da comissão formada para tratar desse assunto, atribuindo o Ministério da Aeronáutica *urgência e importância a este trabalho dos juristas*, tendo em vista a

¹⁰⁷ A comissão foi integrada por Themistocles B. Cavalcanti, Stélio Bastos Belchior, A. B. Carneiro de Campos, Aguiar Dias, Cláudio Ganns e Octacílio Alecrim, que se responsabilizaram pelo exame, separadamente, dos diversos itens do relatório. Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 20 de junho de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, v. 2, n. 2, out./dez. 1951. p. 293.

¹⁰⁸ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 6 de junho de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 292-293.

¹⁰⁹ A Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Varsóvia de 1929) estabeleceu o regime jurídico da responsabilidade civil entre o transportador e o usuário do serviço, desta maneira limitou-se a questão das cargas e passageiros.

previsão de próxima realização de reunião do Comitê Jurídico da OACI, em setembro daquele mesmo ano, em Madri. A proposta foi aceita pela SBDA, ampliando-se o número de componentes da Comissão com a entrada dos sócios *representantes da CERNAI*.

Os trabalhos de revisão da Convenção de Varsóvia abarcavam tanto temas de interesse das empresas como dos Estados. Assim, por exemplo, um sub-Comitê para a Revisão da Convenção de Varsóvia, presidido por Themistocles Cavalcanti, composto por Cláudio Ganns, J. Aguiar Dias, Stélio Bastos Belchior, Paulo Moura, Oscar da Cunha e Frederico Duarte de Oliveira, tratou estritamente do tema *Definições e Aplicação da Convenção (arts. 1 e 2)*, sendo esta uma questão de total interesse para as empresas de aviação:

A discussão sobre a definição do que fosse *transportador aéreo*, incluindo-se nela tanto a pessoa física como a jurídica, porque também os táxis podem fazer serviço internacional (fronteiras, etc., ou países pequenos) embora não façam esse serviço normalmente, no sentido de regularidade de horário. Outro ponto tratado foi o de se excluir ou não o serviço tido como gracioso ou gratuito. A maioria entendeu que *mediante remuneração* está incluída uma prestação de serviço, que pode não ser paga em dinheiro, mas, por outra forma; inclinando-se por tal a admitir o *serviço gracioso* dentro daquela expressão e, assim, envolvendo a responsabilidade do transportador – quando não significasse realmente um transporte gratuito.¹¹⁰

Por outro lado, no tocante aos temas do Projeto de Revisão atribuídos ao exame de Themistocles B. Cavalcanti, *Disposições Finais (cap. 9, 10 e 11, arts. 17 a 27)*, e a Octacílio Alecrim, *Jurisdição (cap. 5 arts. 13 e 14)*, discutiu-se a respeito da validade da nova Convenção em relação ao número de Estados signatários:

Com relação ao art. 20, foi esclarecido, embora aceitando a redação proposta, que a derrogação da Convenção de Varsóvia só teria efeito para os Estados que ratificassem a nova convenção, persistindo para os outros, mesmo quando um fosse signatário da nova. Foi afastada a sugestão de revogação expressa na Convenção anterior. [...] No art. 23 foi indicado o número de 5 Estados para a nova convenção entrar em vigor, embora o Dr. A. B. Carneiro de Campos se inclinasse para 25 (proposta anterior do próprio Beaumont), dado o elevado número de Estados que ratificaram a convenção atual.¹¹¹

A conclusão do trabalho do Comitê que analisou o Projeto Beaumont de Revisão da Convenção de Varsóvia¹¹², tendo-se por base instrumentos existentes como o Código do Ar e a Convenção de Roma, assim como a posição assumida pelo Brasil em conferências internacionais

¹¹⁰ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 11 de julho de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 295.

¹¹¹ Idem. p. 299.

¹¹² Ata da reunião ordinária da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 22 de agosto de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 299-300.

anteriores, incluiu a sugestão do acréscimo do *Seguro Obrigatório para garantir a responsabilidade contratual do transportador aéreo*. Tendo sido esta sugestão aprovada, a SBDA enviou um ofício à presidência da CERNAI contendo o relatório final do estudo. Novamente a questão econômica do seguro nas atividades civis de transporte aéreo apareceu como tópico fundamental nas deliberações da Sociedade.

Já a respeito da revisão da Convenção de Roma¹¹³, a CERNAI encaminhou para a análise da SBDA o dossiê da reunião de junho de 1950, em Montreal, da Comissão Jurídica da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), solicitando aos membros da Sociedade que estudassem o temário para a 7ª sessão do Comitê Jurídico da OACI, prevista para ocorrer em janeiro de 1951, no México. O tema foi então distribuído aos juristas Stélio Bastos Belchior e Cláudio Ganns, para posterior relatório¹¹⁴.

Stélio Bastos Belchior fez algumas observações a respeito do trabalho executado pelo Comitê Jurídico da OACI no encontro que tinha ocorrido em Montreal, destacando a precedência que estes temas deveriam ter entre os que a SBDA se colocava a analisar. Para Belchior, a problemática principal com a qual o Comitê teria de lidar eram os assuntos relativos às expressões jurídicas – definição de explorador, fundamento da responsabilidade, questões de foro e de seguro –, envolta pela discrepância de interpretações defendidas pelas diversas delegações, o que tendia a paralisar o desenvolvimento das tarefas. Entendia assim ser necessário um parecer da SBDA que tratasse a respeito das *expressões jurídicas*, destinado a prestar assistência à delegação brasileira na reunião do Comitê Jurídico da OACI¹¹⁵.

Stélio Bastos Belchior abordou a urgência de se formar um Grupo de Trabalho (GT) para avaliar os quatro tópicos relacionados à revisão da Convenção de Roma, que deveriam ser tratados na 7ª reunião do Comitê Jurídico da OACI. Foram escolhidos nomes que já vinham tratando do tema da revisão das convenções, como Themistocles Brandão Cavalcanti (Presidente), José Ribamar Machado (Secretário), Stélio Bastos Belchior (Relator), Cláudio

¹¹³ A Convenção de Roma de 1933 teve pouca força devido à adesão de um número reduzido de países. Ela relacionava o limite de responsabilidade por danos causados por aeronaves, tanto estrangeiras quanto domésticas, a terceiros no solo com o peso da mesma, exigia ainda que as operadoras contratassem um seguro e que a aeronave carregasse um comprovante deste.

¹¹⁴ Ata da 7ª reunião da Diretoria, Conselho Consultivo e Sócios da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 11 de outubro de 1950. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 281-282.

¹¹⁵ Ata da 2ª reunião da Diretoria e Conselho Consultivo da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 6 de julho de 1950. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 1, jul./set. 1951. p. 316-317.

Ganns (Revisor), Antônio Paulo Moura, Trajano Furtado Reis e Carlos da Rocha Guimarães (Membros)¹¹⁶.

Posteriormente¹¹⁷, o então presidente da CERNAI e membro da SBDA, Major Brigadeiro Hugo da Cunha Machado, comunicou aos membros da Sociedade a oferta feita pelo Ministro da Aeronáutica no intuito da Sociedade designar dois representantes para fazerem parte da Delegação do Brasil na 7ª sessão do Comitê Jurídico da OACI, sendo indicados Themistocles Brandão Cavalcanti e Ferreira de Souza.

Após a realização do evento em questão, Stélio Bastos Belchior, que constituiu junto com Themistocles Cavalcanti, J. A. Paiva Meira, Cláudio Ganns e Mário Fidalgo a Delegação Brasileira na 7ª reunião do Comitê Jurídico da OACI, proferiu em reunião da SBDA uma breve apresentação das atividades ali realizadas, tendo em vista a *revisão do texto da Convenção de Roma de 1933, sobre Danos Causados na Superfície*. Belchior ainda discorreu sobre *os principais pontos corrigidos (por exemplo – Fundamento da Responsabilidade e Ação Direta do Seguro)*, os quais, segundo ele, poderiam *ser considerados como vitórias brasileiras*. Concluiu sua fala mencionando que *os trabalhos terminaram por um novo texto considerado definitivo pelo Comitê Jurídico, que será submetido aos governos interessados*¹¹⁸.

Stélio Bastos Belchior apontou também a relevância de preparar a Delegação Brasileira para participar da Conferência Diplomática sobre o Projeto de Revisão da Convenção de Roma (*Responsabilidade por Danos a Terceiros*), sendo que para tal seria necessário o estudo do documento em questão pela Sociedade. Por fim, a respeito do estudo da revisão da Convenção de Roma, encaminhado pela CERNAI à SBDA:

O Dr. Stélio Belchior esclarece que o “dossiê” enviado pela CERNAI sobre o texto revisto do México, da Convenção de Roma – seria melhor endereçá-lo ao Instituto de Resseguros, por se tratar de exame apenas dos seus aspectos econômicos (seguros), conforme recomendara o Comitê de Transportes da ICAO. O Dr. Trajano Reis acha preferível que esse exame seja feito diretamente pela Comissão já nomeada, que se entenderá diretamente com o referido Instituto, enviando afinal o seu relatório à Sociedade – o que foi aprovado.¹¹⁹

¹¹⁶ Ata da 8ª reunião da Diretoria, Conselho Consultivo e Sócios da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 6 de novembro de 1950. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 282-283.

¹¹⁷ Ata da 11ª reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 18 de dezembro de 1950. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 284.

¹¹⁸ Ata da 13ª reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 19 de fevereiro de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 285-286.

O processo de atualização da Convenção de Roma de 1933, que envolveu os esforços dos países membros do Comitê Jurídico da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), terminou por substituí-la pela Convenção de Roma de 1952. Esta, no entanto, tal qual a primeira, obteve poucos signatários, reduzindo-se desta maneira a sua força. Em seu texto estipularam-se novos valores de responsabilidade das operadoras aéreas na relação com o peso dos aviões e manteve-se a obrigatoriedade dos seguros, cuja aplicabilidade se destinava a eventuais danos causados por aeronaves estrangeiras a terceiros no solo. Vale observar que países como Estados Unidos e Austrália consideraram esse instrumento deficiente ao compará-lo com suas legislações internas, que exigiam um nível maior de responsabilidade das operadoras. O Brasil optou por incorporar em sua legislação aérea as regras desta Convenção, abrangendo tanto operadoras de linhas domésticas quanto internacionais.

2.2.3 O Primeiro Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico e a Semana da Asa

Outro assunto que reivindicou os esforços da SBDA foi a organização do Primeiro Congresso Nacional de Direito Aeronáutico que seria realizado em outubro de 1951, em associação às solenidades comemorativas da Semana da Asa. Para tal foi formada uma Comissão composta por Themistocles Brandão Cavalcanti, Hugo da Cunha Machado, José de Aguiar Dias, Carlos Medeiros Silva, Trajano Furtado Reis e Octacílio Alecrim¹²⁰.

A Comissão, a respeito do temário do Congresso de Direito Aeronáutico, selecionou os temas seguintes; 1 – *Direito Público*: a) *Tratados e Convenções como Fontes de Direito*, b) *A Nacionalidade no Direito Público Interno*, c) *Formas de Exploração dos Serviços de Transporte Aéreo*; 2 – *Direito Privado*: a) *Seguros e Outras Garantias de Responsabilidade*, b) *Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo*. Após algum debate resolveu-se por acrescentar uma tese introdutória de *Ensino do Direito Aeronáutico*, de Sampaio de Lacerda, o assunto

¹¹⁹ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 6 de fevereiro de 1952. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 3, jan./mar. 1952. p. 224-225.

¹²⁰ Ata da 12ª reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 17 de janeiro de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 284-285.

Regime de Exploração de Aeroportos, proposto por Carneiro de Campos, e o tema dos *Direitos sobre Aeronaves (especialmente hipoteca e privilégios)*¹²¹.

Nota-se que o Congresso, ao incorporar em seu temário assuntos de exploração do transporte aéreo, seguros e hipotecas, pretendia atender a questões de interesse das empresas de aviação civil, pois se em princípio estes conformavam o campo do Direito Privado, foram então examinados por um órgão vinculado ao Ministério da Aeronáutica – demonstrando-se, dessa forma, novamente, a relação existente entre a Sociedade Civil e a Sociedade Política.

Coube ao secretário da SBDA, Cláudio Ganns, o trabalho de levantamento das instituições que deveriam ser convidadas a participar do Congresso de Direito Aeronáutico. Ganns disponibilizou em seguida a relação das *entidades jurídicas e culturais* que poderiam ser chamadas, sendo atribuída a elaboração do Regimento Interno e da Circular do evento a Carlos Medeiros Silva¹²². Na mesma época, foi proposta pelo sócio Octacílio Alecrim a inclusão de temas associados ao Direito Aeronáutico ou da Aviação na programação do *Congrès International des Avocats*, que se realizaria no Rio de Janeiro.

A organização do Primeiro Congresso de Direito Aeronáutico ocupou um espaço expressivo nas reuniões da SBDA. Alguns dos princípios com que se buscava nortear essa iniciativa podem ser apreendidos das palavras de Eduardo Hamilton, professor da Universidade Católica do Chile e sócio correspondente da Sociedade, durante a reunião de 2 de abril de 1951 da Sociedade¹²³, nas quais este esboçou que a característica primordial do Direito Aeronáutico era a *internacionalização*, tendo o mesmo sócio ainda defendido o caráter de obrigatoriedade do ensino de Direito Aeronáutico nas Universidades de Direito, como ocorria na Faculdade de Direito de Santiago. O já citado jurista italiano, Antônio Ambrosini, na mesma sessão, assinalou que embora o Direito da Aviação fosse então recente, já estava exercendo sua influência sobre os demais ramos do Direito e ainda que, por ser de âmbito público, acabava por abarcar em sua formulação *convencional a totalidade das sociedades mundiais*. Desta forma, segundo Ambrosini, *muito mais que os organismos oficiais, cuja influência é precária, em vista dos*

¹²¹ Ata da 14ª reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 7 de março de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 286.

¹²² Ata da 15ª reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 19 de março de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 286-287.

¹²³ Ata da 16ª reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 2 de abril de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 287-288.

pontos de vista políticos, terão que acatar a orientação doutrinária de instituições particulares de pesquisa científica, como é no Brasil a SBDA e como foi universalmente o papel do CITEJA [Comité International de Techniciens Experts Juridiques Aériens], em contraposição do que é atualmente a ICAO. Para Ambrosini todo Código, fosse ele Aeronáutico ou não, deveria responder aos desenvolvimentos da técnica do Direito, e assim relatou sua proposta que visava a constituir em concordância com os juristas da América Latina um projeto unificado de Código do Ar, que aos poucos iria incorporando os demais países e seria a base que guiaria a elaboração da legislação uniforme Aeronáutica interna de cada um deles.

Uma das preocupações da Comissão Organizadora do Primeiro Congresso de Direito Aeronáutico era qual seria a fonte de recursos para seu financiamento. Como parâmetro do montante necessário foram citadas as despesas efetuadas pela União Brasileira dos Aviadores Civis (UBAC) no seu Congresso Aeronáutico de julho de 1949. Cogitou-se então recorrer ao Ministério da Aeronáutica para atuar como patrocinador, decidindo-se que seriam realizados contatos com o Diretor da Aeronáutica Civil, Brigadeiro Henrique D. Fontenelle, para iniciar as negociações e posterior encaminhamento ao Ministro da Aeronáutica, Coronel Nero Moura¹²⁴.

O Ministro da Aeronáutica, destacando a importância de se realizar um estudo sobre a revisão do Código Brasileiro do Ar, para que este se adequasse ao projeto de institucionalização do setor de aviação no país, incumbiu a SBDA desta missão, à qual receberia seu total apoio¹²⁵. Cabe ressaltar que para a Sociedade a realização do Primeiro Congresso Nacional de Direito Aeronáutico era fundamental para a constituição de um campo especializado de Direito Aeronáutico no Brasil, no qual a mesma seria a principal entidade de referência e controle. Tal tarefa, levada posteriormente a cabo, da criação de um novo Código Brasileiro do Ar, demandou intenso trabalho dos membros da Sociedade. O debate levou à realização de uma série de sessões de estudo destinadas à elaboração de um anteprojeto, sendo as agências interessadas convidadas a participar deste processo, emitindo suas opiniões e propostas. Foram convidadas e manifestaram-se sobre o tema a Panair do Brasil S. A., a VASP, a Navegação Aérea Brasileira (NAB), o Sindicato dos Aeronautas e o Sindicato Nacional dos Aeroviários, assim como empresas estrangeiras que enviaram informações sobre as legislações de seus países, como a Braniff

¹²⁴ Ata da sessão extraordinária da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 9 de maio de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 290-291. Ver nota de nº 16 no Capítulo 1.

¹²⁵ Ata da reunião da Diretoria da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 22 de maio de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 291-292.

International Airways, a Transcontinental S.A., a Air France, a Ibéria, a S.A.S., a Pan American World Airways Inc., a Swissair e a Aerolíneas Argentinas. Esta mobilização de diversos órgãos da Sociedade Civil – empresas e sindicatos – na formulação do anteprojeto do Código Brasileiro do Ar serviu como pano de fundo para a confirmação do campo do Direito Aeronáutico no país em torno da SBDA. Neste sentido, o Código em si apresentou uma importância secundária.

Ainda sobre o estudo da Revisão do Código Brasileiro do Ar, que constituía o objeto do Primeiro Congresso Aeronáutico, Frederico de Oliveira propôs que, tendo em vista a iniciativa do Ministro da Aeronáutica em apoiar a Sociedade neste assunto, a Comissão Organizadora do Primeiro Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico fizesse ela mesma as negociações necessárias para realização do trabalho¹²⁶. Decidiu-se por fim outorgar-se à presidência e à diretoria da SBDA os poderes cabíveis para negociarem com os órgãos oficiais do Ministério da Aeronáutica, em destaque a Diretoria de Aeronáutica Civil (DAC) – entenda-se, as empresas –, com o objetivo de angariar suas colaborações para a realização do referido Congresso¹²⁷.

Decidiu-se então pelo seguinte temário:

Quadro 3 – Temário do 1º Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico 6 de junho de 1951

Relator	Tese
Aguiar Dias	<i>Da Cláusula da Ação de Indenizar no Transporte Aéreo</i>
Cláudio Ganns	<i>Do Seguro Obrigatório no Transporte Aéreo</i>
A. B. Carneiro de Campos	<i>Do Regime de Exploração de Aeroportos</i>
Stélio Bastos Belchior	<i>Da Hipoteca Aeronáutica</i>
Octacílio Alecrim	<i>Do Estatuto Jurídico do Táxi Aéreo</i>
Jayme Leonel	<i>Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo</i>
Themistocles B. Cavalcanti	<i>Tratados e Convenções – Fontes de Direito Aeronáutico</i>
	<i>Ensino de Direito Aeronáutico nas Universidades Brasileiras</i>
	<i>Aeronaves: Nacionalidade e Registro</i>
	<i>Formas de Exploração dos Serviços de Transporte Aéreo</i>
	<i>Revisão do Código Brasileiro do Ar</i>

Fonte: ATA da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 6 de junho de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 292-293.

¹²⁶ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 6 de junho de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 292-293.

¹²⁷ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 6 de junho de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 301.

No temário destacavam-se as questões de cunho econômico (seguros, hipotecas, indenizações, serviços aeronáuticos), que interessavam diretamente às empresas de aviação comercial, assim como as questões relativas ao Direito Internacional (Tratados e Convenções, nacionalidade das aeronaves) e as que diziam respeito à conformação de um campo especializado de Direito Aeronáutico (Ensino de Direito Aeronáutico), o que daria autonomia ao próprio âmbito no qual estavam representadas as empresas para se auto-regulamentar.

Já o projeto de Regimento Interno para o Primeiro Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico, tendo por relator Carlos Medeiros Silva, ficou da seguinte forma:

Regimento Interno

Art. 1º - O Congresso que a Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico resolveu promover no ano de 1951, na forma do art. 2, e, de seus Estatutos, reger-se-á pelo presente Regimento Interno, aprovado em sessão conjunta da Diretoria e do Conselho Consultivo da Sociedade.

Art. 2º - O Congresso realizar-se-á no Rio de Janeiro (DF) nos dias 21 a 27 de outubro de 1951; terá âmbito nacional e, para todos os efeitos, será designado como I Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico.

Art. 3º - A direção dos trabalhos do Congresso caberá a uma Comissão Diretora, de 7 membros, designada pela Diretoria da Sociedade, depois de ouvido o Conselho Consultivo.

Art. 5º - São membros do Congresso:

I – Os sócios da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico;

II – As faculdades de Direito, a Ordem e os Institutos de Advogados;

III – Os Institutos, Associações ou Sociedades de estudos jurídicos;

IV – As pessoas especialmente convidadas pela Comissão Diretora.

Art. 7º - Cada Seção do Congresso terá um Presidente e um Relator Geral, designados pela Comissão Diretora, ouvidos a Diretoria e o Conselho Consultivo. Ao Relator Geral serão distribuídas as teses destinadas à Seção, recebidas até o dia 1-10-51, cabendo-lhe apresentar sobre elas relatório escrito, até 10 dias antes da instalação do Congresso.

§ 1º - As teses que não forem reproduzidas ficarão à disposição dos interessados na sede da Sociedade ou das reuniões da Seção correspondente.

§ 2º - Os relatórios serão distribuídos a todos os membros do Congresso que o desejarem.

Art. 8º - As reuniões das Seções do Congresso serão destinadas exclusivamente à discussão do relatório.

§ 1º - Aberta a sessão, pelo Presidente, ou Vice-Presidente, que designar, presente o Relator, será dada a palavra sucessivamente aos autores das teses e aos demais membros que o solicitarem, pelo prazo de 15 minutos, prorrogável a juízo do Presidente.

§ 2º - O Relator Geral falará depois de cada orador, ou, ao final, sobre as críticas formuladas ao relatório.

§ 3º - Na última reunião de cada Seção o respectivo Relator Geral apresentará as suas conclusões as quais serão submetidas à votação dos membros presentes.

§ 4º - No caso de rejeição das conclusões, no todo ou em parte, o Presidente da Seção redigirá o resultado.

Art. 9º - As conclusões do Relator Geral aprovadas em cada Seção, ou de seu Presidente, conforme o caso, serão lidas em sessão plenária do Congresso, e, em seguida, aprovadas, ou rejeitadas, sem mais discussão.

Art. 10 - Nas reuniões das Seções poderão tomar parte quaisquer membros do Congresso, os que votarem conclusões finais deverão assinar uma folha de presença.

Art. 11 - Os trabalhos do Congresso serão publicados pela Sociedade de acordo com o plano que estabelecer, ouvida a Comissão Diretora.¹²⁸

¹²⁸ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 4 de julho de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 294.

O Regimento colocava em seu artigo quinto como participantes do evento indivíduos ligados a entidades do setor jurídico assim como convidados especiais da Comissão Diretora. Desta forma buscou-se cooptar tanto os bacharéis que se dedicavam aos estudos da especialidade do Direito Aeronáutico como os que igualmente atuavam em cargos nas companhias de aviação civil e nos órgãos estatais afins. A própria dinâmica das sessões tinha um caráter deliberativo e destinava-se a emitir relatórios e pareceres cujo objetivo era traçar normativamente os rumos para a institucionalização do ramo Aeronáutico no Brasil. A respeito da divisão das Seções do Congresso optou-se de modo prévio, sem qualquer perda para propostas futuras, pela seguinte: 1) *Diretrizes para a Revisão do Código Brasileiro do Ar*, 2) *Direito Público* e 3) *Direito Privado*. Assim incluir-se-iam nestes tópicos as teses aceitas. Já sobre os temas que ainda aguardavam Relator, aderiram posteriormente:

**Quadro 4 – Temário do 1º Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico
Complementação dos Relatores, 4 de julho de 1951**

Relator	Tese
Oscar da Cunha	<i>Ensino de Direito Aeronáutico nas Universidades Brasileiras</i>
Antônio Paulo Moura	<i>Aeronaves: Nacionalidade e Registro</i>
Frederico Duarte de Oliveira	<i>Formas de Exploração dos Serviços de Transporte Aéreo</i>
Jayme Leonel (sendo substituído posteriormente por João Vicente Campos)	<i>Revisão do Código Brasileiro do Ar</i>

Fonte: ATA da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 4 de julho de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 293-295.

No tocante à organização do Congresso as seções foram divididas em três Comissões¹²⁹: 1) Direito Público, tendo por presidente Themistocles Cavalcanti e relator Octacílio Alecrim; 2) Direito Privado, tendo por presidente Aguiar Dias e relator Carneiro de Campos; e 3) Diretrizes para a Revisão do Código Brasileiro do Ar, tendo por presidente Stélio B. Belchior e relator Trajano Reis. Já a respeito da escolha dos componentes da Direção do Congresso percebe-se, no quadro abaixo, a subordinação da SBDA ao Ministério da Aeronáutica e sua vinculação, como entidade da Sociedade Civil, ao mesmo órgão.

¹²⁹ Ata da reunião ordinária da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 18 de julho de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 295-296.

**Quadro 5 – Direção do 1º Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico
18 de julho de 1951**

Presidente de Honra	Mínistro da Aeronáutica Nero Moura
Vice-Presidente de Honra	Diretor Geral da DAC Henrique Dyott Fontenelle
Secretaria	Secretário Geral da SBDA Cláudio Ganns e secretários Carlos Medeiros Silva e Carlos da Rocha Guimarães

Fonte: ATA da reunião ordinária da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 18 de julho de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 295-296.

Traiano Furtado Reis, tendo visitado o *Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación*, em Buenos Aires, comunicou aos colegas da SBDA o interesse deles para que fosse intensificado o intercâmbio entre ambas as entidades. Também fez a sugestão, que foi aceita, de permitir a participação de estrangeiros, como observadores, no Primeiro Congresso Nacional de Direito Aeronáutico. Esses contatos serviriam para fortalecer a proposta de consolidação de um campo especializado do Direito Aeronáutico, pois iniciavam uma articulação que buscava envolver os países da América Latina que, assim como o Brasil, já possuísssem instituições voltadas para esse fim. Reis complementou que se comunicasse que dos temas oficiais poderiam tomar parte outros congressistas, que não os designados para relatá-los, fossem estes não-sócios ou outras entidades. Os demais assuntos concernentes ao âmbito do Direito Aeronáutico igualmente seriam aceitos, mesmo que não fizessem parte do respectivo temário, possibilitando desta maneira a sua ampliação¹³⁰. Reis viria a insistir que se desse mais ênfase à convocação de outros grupos, além dos já convidados, como as Escolas de Direito, Clubes de Advogados e Associações Jurídicas, e que fossem chamados em caráter especial os Conselhos Estaduais de Aeronáutica Civil tanto de São Paulo quanto do Rio Grande do Sul, por meio dos sócios Frederico Brotero e Batista Pereira¹³¹.

A divulgação do Primeiro Congresso de Direito Aeronáutico que se realizaria no Brasil atingiu outros países, como se demonstrou em notícia feita pela edição de setembro do boletim

¹³⁰ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 30 de julho de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 296-297.

¹³¹ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 6 de setembro de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 301.

Aero-Mundial de Buenos Aires¹³². Ainda sobre o Congresso, o presidente da SBDA, o então Senador Ferreira de Souza (da União Democrática Nacional - UDN) assumiu a missão de comunicar-se com o Brigadeiro Henrique D. Fontenelle da DAC a respeito das medidas administrativas necessárias pertinentes ao Ministério da Aeronáutica. Ferreira de Souza acabou por receber um parecer positivo do DAC, a respeito da promoção do Congresso, *reservando-se para esclarecer mais tarde o modo e a forma do auxílio que seria dado pelo Ministério da Aeronáutica*¹³³. Ao final às despesas do Primeiro Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico foram pagas pelo Ministério da Aeronáutica.

A participação da SBDA nas festividades da Semana da Asa, organizada pela Comissão de Turismo Aéreo do *Touring Clube* do Brasil, em associação com o Ministério da Aeronáutica, foi objeto de divulgação e gestões dos membros da SBDA. Na noite de 21 de outubro de 1951 uma equipe de especialistas em Direito Aeronáutico formada por J. Aguiar Dias, Carlos Guimarães, Stélio B. Belchior, Jonathas Milhomens e Cláudio Ganns, tendo a frente A. Ambrosini, foi ao palco da TV Tupi com o objetivo de expor assuntos do seu âmbito¹³⁴.

A primeira Semana da Asa aconteceu em outubro de 1935 por iniciativa do *Touring Clube do Brasil*, quando, por sugestão do presidente da Comissão de Turismo Aéreo dessa entidade, Major Godofredo Vidal, decidiu-se comemorar as contribuições realizadas em prol da aviação de Bartolomeu de Gusmão e Santos Dumont *e a apressar a formação de uma mentalidade aeronáutica nacional*¹³⁵. Membros influentes da SBDA, como José Ferreira de Souza e Cláudio Ganns, fizeram parte do *Touring Clube do Brasil*, através de sua Comissão de Turismo Aéreo.

O *Touring Clube do Brasil* foi fundado em 1923 sob a denominação de Sociedade Brasileira de Turismo, tendo por objetivo:

[...] divulgar os recursos turísticos do país junto às então chamadas classes superiores da nossa sociedade – e reverter assim a “monomania de Europa” que dominava as elites brasileiras – a

¹³² Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 19 de setembro de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 301-302.

¹³³ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 26 de setembro de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 302.

¹³⁴ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 19 de novembro de 1952. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 5, jul./set. 1952. p. 202-203.

¹³⁵ *Touring Clube do Brasil. História da Semana da Asa (1935-1945)*. Apontamentos para a crônica da Aeronáutica Brasileira. *Jornal do Comércio*, Rodrigues & Cia., Av. Rio Branco, 117, Rio de Janeiro, 1946. p. 9-15.

Sociedade descobriu cedo o anacronismo de muitos conceitos burocráticos e sociais prevalecentes no país e trabalhou obstinadamente para modernizá-los¹³⁶.

Em 1926, ao se filiar aos organismos internacionais de turismo e de interesses automotivos, passou a denominar-se *Touring Clube do Brasil*, dando início à divulgação do país no estrangeiro. Já no ano de 1934, o Itamarati o nomeou Órgão Oficial para Fomento do Turismo na América do Sul. Atuando como uma entidade privada, que buscou instituir uma mentalidade turística no Brasil, o governo federal acabou por torná-lo como o primeiro órgão oficial de turismo do país. Mediante uma perspectiva de cunho nacionalista, o *Touring Clube do Brasil* buscava preservar a memória do país por meio do culto a grandes personalidades, como Tiradentes e Santos Dumont, e participou ativamente do movimento automobilístico brasileiro. Mais tarde, passou a representar, tanto no Conselho Nacional quanto nos Conselhos Estaduais de Trânsito, os “motoristas amadores”.

Entidades da sociedade civil, como o *Touring Clube do Brasil* e a própria SBDA, possuíam papéis fundamentais na difusão de uma economia racionalizada, no caso em questão o setor de transportes, como um dos princípios do capitalismo moderno para alcançar o desenvolvimento das forças produtivas. O caráter cosmopolita, caritativo e plutocrata expresso pelo *Touring Clube* assemelhava-se ao do *Rotary Clube*, instituição civil de empresários iniciada nos Estados Unidos da América, que alegava trabalhar por uma *maior harmonia da humanidade*, a qual para Antonio Gramsci era *uma maçonaria sem os pequenos burgueses e sem a mentalidade pequeno-burguesa*¹³⁷.

Essa pluralidade de iniciativas da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico, exposta acima, como as gestões tendo em vista a separação do Direito Comercial em Marítimo e Aeronáutico, a realização do Primeiro Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico e a defesa do ensino autônomo e obrigatório do Direito Aeronáutico nas Universidades, fez parte de uma questão maior que foi a afirmação de um campo específico do Direito Aeronáutico, capitaneado no Brasil pela própria SBDA.

¹³⁶ Touring Club do Brasil. *Uma memória dos tempos da mão-inglesa*. Disponível em <<http://www.touring.com.br/historia.php>>. Acesso em 28 set. 2011.

¹³⁷ GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere*. v. 4. Edição e tradução Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p. 248.

2.3 A atuação da SBDA na década de 1960

Em 1960, em plena “Corrida Espacial”, o associado Trajano Furtado Reis, apresentando como justificativa o fato de os cursos de Direito Aeronáutico nas Faculdades de São Paulo já estarem incorporando nos seus programas o Direito Astronáutico, levantou a questão da importância de que, ao se realizar a reforma dos estatutos da Sociedade, houvesse uma ampliação das suas atividades para incorporar a Astronáutica, acrescentando à sua indicação que a Sociedade fosse renomeada Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico e Astronáutico. Hugo da Cunha Machado, então presidente da SBDA, propôs na mesma ocasião que a Sociedade deveria ir além, abarcando todo o âmbito do Direito Aéreo, como as telecomunicações e a meteorologia¹³⁸. Contudo, os novos Estatutos aprovados em 1960 somente fizeram uma única menção a respeito da atividade Astronáutica no seu artigo 2º: *A Sociedade tem por objetivo o estudo do Direito Aeronáutico em geral e, em especial, da legislação correlata ao transporte aéreo nacional e internacional, inclusive no que se relacione com o desenvolvimento da Astronáutica*¹³⁹. Uma posição mais contundente assumida para abarcar o setor espacial foi tomada somente no início de 1962, quando da criação do Comitê de Astronáutica da SBDA¹⁴⁰.

Durante a instalação desse Comitê seu presidente João Vicente de Campos ponderou a respeito das dificuldades que os membros encontrariam para desenvolverem os seus estudos, devido à raridade e mesmo “inconcretude” de trabalhos existentes na área, especulando que no caso em questão *o Direito precederia aos fatos*. Neste campo incipiente surgiu de imediato a problematização a respeito da denominação mais adequada ao Comitê, preocupação que se encontrava inserida em um debate mais amplo sobre a definição do objeto ao qual era pretendido

¹³⁸ Ata da 79ª reunião da SBDA. 31 de agosto de 1960. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 9, 1960. p. 108-109. Ata da 83ª reunião da SBDA. 16 de setembro de 1960. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 9, 1960. p. 118-119.

¹³⁹ Estatutos da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. Aprovados em Assembléia realizada a 28 de dezembro de 1960. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 11, 1961. p. 156-163.

¹⁴⁰ O comitê foi composto por João Vicente Campos (presidente), Paulo Ernesto Tolle (1º vice-presidente), J. M. Othon Sidou (2º vice-presidente) e Ivan Lobo Araújo (secretário). Maria Célia Marsili foi indicada como representante do Comitê em Buenos Aires (Argentina). Ata da 160ª reunião plenária de estudos. 05 de janeiro de 1962. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 12, 1962. p. 112-113. Ata da 163ª reunião plenária de estudos. 26 de janeiro de 1962. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 12, 1962. p. 117-119.

dar uma nova especialização na prática do Direito. Chegaram a ser propostos os nomes de Comitê de Astronáutica, Comitê de Direito Astronáutico, Comitê de Direito Cosmonáutico, Comitê de Direito do Espaço Interplanetário, vencendo, por fim, o nome Comitê de Direito Interplanetário¹⁴¹. Este debate foi um reflexo do que ocorria à época no cenário internacional sobre a nova especialidade do Direito que o desenvolvimento da Astronáutica apresentava.

Em seguida, foi determinada a elaboração de um anteprojeto de regimento interno para o Comitê de Direito Interplanetário. Também se determinou a realização de um levantamento bibliográfico para atualizar a biblioteca da SBDA, na parte referente ao Direito Interplanetário¹⁴².

Cada vez mais assuntos pertinentes às atividades espaciais – como a questão da extensão vertical dos direitos de soberania, já de muito problematizada com a aviação e exacerbada com o desenvolvimento das atividades espaciais e as situações jurídicas dos satélites artificiais – passaram a fazer parte dos temários das conferências de Direito Aeronáutico. Os membros da SBDA acompanhavam esta tendência, como demonstrou a proposta de Ivan Lobo Araújo, na Conferência Latino-Americana de Direito Aeronáutico de Lima, em 1962, para que fossem criados dois Grupos de Trabalho, um para o espaço aéreo e outro para o exterior. Naquele período já se apontava para a importância de um novo Direito que legislaria sobre assuntos próprios da atividade Espacial, o Direito Astronáutico¹⁴³, como indicado no artigo de autoria de Hélio de Castro Faria, de 1962:

Direito Aeronáutico: Veículo – aeronaves; Ambiente – zona da Terra; Atividade tutelada – transporte de pessoas e coisas entre lugares na Terra.
 Direito Espacial: Veículo – radiotelegrafia, radiodifusão, televisão, radar, satélites etc.; Ambiente – espaço aéreo e exterior (*outer space*); Atividade tutelada – comunicações, informações, meteorologia, em síntese, o aproveitamento do espaço em função terrestre.
 Direito Interplanetário: Veículo – cosmonave; Ambiente – espaço interplanetário; Atividade tutelada – viagens pelo cosmo, transporte de pessoas e coisas da Terra para a Lua, Planetas e corpos celestes. Prevê as relações com os seres inteligentes de outros planetas¹⁴⁴.

¹⁴¹ COMITÊ de Astronáutica – 1ª reunião. 26 de janeiro de 1962. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 12, 1962. p. 117. COMITÊ de Astronáutica – 2ª reunião. 9 de março de 1962. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 12, 1962. p. 124-125. ATA da 3ª reunião – Comitê de Direito Interplanetário. 16 de março de 1962. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 12, 1962. p. 126-127.

¹⁴² Ata da 4ª reunião plenária do Comitê de Direito Interplanetário. 11 de abril de 1962. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 12, 1962. p. 130-131.

¹⁴³ Ata da 168ª reunião plenária de estudos. 28 de fevereiro de 1962. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 12, 1962. p. 123-124.

¹⁴⁴ FARIAS, Hélio de Castro. Los Satélites Artificiales em Función Ordenadora de Estúdios Jurídicos. Rio de Janeiro, 12 de julho de 1962. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro. p. 129-130.

Ainda sobre o tema da extensão vertical dos direitos de soberania, Hugo da Cunha Machado, na função de presidente da SBDA, designou uma Comissão de Estudo da qual fizeram parte Oswaldo Castro Lobo, Expedito Albano da Silveira e Ove Schirm, como relator, com o objetivo de equacionar as violações que a soberania territorial dos países vinha sofrendo com os constantes avanços da aviação e que foram ampliadas com o crescimento da atividade astronáutica. O que norteava sua avaliação era o princípio defendido na Convenção de Chicago de soberania absoluta e exclusiva do Estado em relação ao espaço sobre o seu respectivo território e águas continentais, tese que havia se sobreposto ao princípio da liberdade do ar em debates internacionais antecedentes. O objetivo era apresentar uma representação junto ao Ministério da Aeronáutica e ao Ministério das Relações Exteriores, motivada por um incidente envolvendo destroços de objetos espaciais ocorrido no Brasil à época.

O número de conferências que tratavam de assuntos espaciais aumentou e os membros da SBDA participavam das mesmas através de apresentação de trabalhos, como no caso de Ove Schirm, que tratou da *Astronáutica, seus princípios e objetivos* em São Paulo e no Rio de Janeiro, em 1962¹⁴⁵, e de Hésio Fernandes Pinheiro, que abordou o tema *Direito Especial Epi-Atmosférico* em palestra promovida pelo Instituto dos Advogados do Brasil, que integrou o programa do Curso de Direito Aeronáutico da SBDA naquele ano¹⁴⁶. Um aspecto interessante surge do fato de que Hésio F. Pinheiro era uma autoridade na matéria de plataformas submarinas que se interessou pelo novo ramo do Direito Espacial, o mesmo acontecendo com Hugo da Cunha Machado, que originalmente dedicava-se a estudos de Direito Aeronáutico e passou a escrever uma quantidade expressiva de artigos sobre Direito Espacial na *Revista da SBDA*. Identifica-se, portanto, uma tendência de crescimento ao longo dos anos mediante a quantidade de textos sobre Direito Espacial que figuravam na *Revista da Sociedade*.

A novidade das atividades espaciais gerava um conflito entre o Direito Aeronáutico e a necessidade de criar-se um novo Direito específico aos assuntos do espaço exterior, como atestou a discussão do temário, tendo por relator José Ribamar Machado, para o Congresso Internacional de Direito Aeronáutico de São Paulo, em 1962. A proposta de inclusão do item *Direito de terceiros na superfície em relação às aeronaves convencionais, a jatos supersônicos e engenhos*

¹⁴⁵ Ata da 174ª reunião plenária de estudos. 06 de abril de 1962. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 12, 1962. p. 128-129.

¹⁴⁶ Ata da 179ª reunião plenária de estudos 25 de maio de 1962. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 12, 1962. p. 135-136.

espaciais não causou discussões, porém o item *Análise dos problemas da soberania aérea espacial* provocou um amplo debate no qual o sócio Ivani Araújo, alegando a atualidade do tema e sua grande importância, votou pela sua inclusão. Na mesma discussão, João Vicente de Campos fez uma observação no sentido de que, para ele, ali existiam dois temas: a soberania aérea e a soberania espacial, declaração que servia para corroborar a afirmação da existência de uma corrente de juristas que defendiam uma especialização do Direito Espacial. Para Armando Redig de Campos, que concordava com o caráter atual do assunto em questão, *não se pode concluir por ditar regras, sendo que a codificação da soberania espacial é ainda prematura, parecendo fugir ao espírito do Congresso*. Campos reconhecia, no entanto, a validade da reflexão de João Vicente de Campos, entendendo que os temas da soberania aérea e da soberania espacial constituíam *matéria muito extensa e para longos debates*. Para Ivan Lobo Araújo, o tema não deveria *ser considerado para discussão, pela própria denominação do Congresso*. Por fim o item acabou sendo incluído no temário como *Análise dos problemas da soberania aérea e espacial*, de acordo com a justificativa de que àquela altura dos eventos não se podia pretender retardar o novo Direito¹⁴⁷.

As ações em prol do Direito Espacial se avolumavam. Luiz Ivani Amorim de Araújo propôs que no 4º Centenário da fundação da Cidade do Rio de Janeiro fosse realizado um Congresso Internacional sobre Direito Aeronáutico e Epi-Atmosférico¹⁴⁸. Foi ele também que em fins de 1963 cogitou novamente a mudança do nome da SBDA, ocasião em que foi lembrado que em reformas estatutárias anteriores o sócio Trajano Furtado Reis apresentara emenda no sentido de serem incluídas as palavras “e Espacial” no nome da Sociedade. O presidente Hugo da Cunha Machado declarou então ter sido na ocasião a favor dessa mudança, porém não tinha havido *quorum* para realizar a votação, sendo necessária, para efetivar a proposta, a convocação da Assembléia Geral¹⁴⁹.

Também na década de 1960, verificou-se que a SBDA alcançou uma proximidade maior com a Escola Superior de Guerra (ESG). Em 1964, obteve uma vaga na Escola, sendo

¹⁴⁷ Ata da 188ª reunião plenária de estudos. 27 de julho de 1962. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 12, 1962. p. 142-144. Ata da 189ª reunião plenária de estudos. 03 de agosto de 1962. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 12, 1962. p. 144-146.

¹⁴⁸ Ata da 229ª reunião plenária de estudos. 6 de setembro de 1963. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 14, jul./dez. 1963. p. 98-99.

¹⁴⁹ Ata da 236ª reunião plenária de estudos. 29 de novembro de 1963. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 14, jul./dez. 1963. p. 110-111.

escolhido para ocupar a mesma o sócio José Ribamar de Faria Machado¹⁵⁰. Em sua atuação neste órgão, Machado integrou uma Comitativa da ESG nomeada com o objetivo de responder ao convite feito pelo Secretário de Obras dos Estados Unidos¹⁵¹ e colaborou no exame do Projeto do Código Penal Militar.

Manteve-se então a prática da SBDA de credenciar seus sócios no Curso Superior de Guerra da ESG, o que demonstraria uma determinada afinidade de ideais entre estas agências, como da importância dos governos militares para a “segurança nacional” e a manutenção da ordem interna¹⁵².

A partir de setembro de 1964, determinou-se que os seus representantes credenciados nos congressos internacionais deveriam transmitir somente as decisões relativas às teses previamente debatidas na Sociedade, trabalhando de forma coordenada com os chefes das delegações igualmente credenciados. Dessa forma, afirmava-se, buscavam *defender pontos de vista do interesse social e representativo da mentalidade jurídica brasileira*¹⁵³.

O governo Castelo Branco tinha se iniciado há poucos meses e os membros da SBDA manifestaram um “clamor democrático” e uma afinidade pela política de aproximação com os Estados Unidos da América. Alinhavam-se, portanto, à retórica oficial construída pelo novo governo, que buscava fundar-se como legítimo, pautado pelo discurso anticomunista¹⁵⁴. Nessa ocasião, novembro de 1964, por proposta de Othon Sidou, a Sociedade enviou um telegrama, cujo rascunho coube a Sampaio de Lacerda, ao embaixador estadunidense no Brasil, felicitando a população daquele país pela eleição do presidente Lindon Johnson:

A SBDA tem a honra de comunicar a V. Exa. que aprovou um voto de alto apreço ao povo Norte Americano pela esplêndida demonstração de vitalidade democrática, com a efetivação das últimas eleições, formulando os mais ardentes votos pelo prosseguimento da política externa do Governo

¹⁵⁰ Ata da 244ª reunião plenária de estudos. 6 de março de 1964. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 15, jan./jun. 1964. p. 99-100.

¹⁵¹ Não consta informação sobre o conteúdo dessa demanda. Ata da 269ª reunião plenária de estudos. 11 de setembro de 1964. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 16, jul/dez. 1964. p. 106-107.

¹⁵² *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço*. Rio de Janeiro, n. 26, 1970. p. 159.

¹⁵³ Ata da 268ª reunião plenária de estudos. 4 de setembro de 1964. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 16, jul/dez. 1964. p. 106.

¹⁵⁴ FICO, Carlos. *Além do golpe: a tomada do poder em 31 de março de 1964 e a ditadura militar*. Rio de Janeiro: Record, 2004. p. 340.

Americano, em favor da paz pelo Direito e do conagraamento dos povos continentais no conceito de mundo livre¹⁵⁵.

É um tanto sintomático que essas transformações no modo de operar da SBDA tenham acontecido justamente no ano de 1964, quando ocorreu o golpe que derrubou João Goulart. Membros efetivos da Sociedade, embora pouco atuantes internamente, como Assis Chateaubriand¹⁵⁶ – bacharel em Direito, jornalista e empresário do ramo das comunicações através das Emissoras e *Diários Associados*, tendo sido ainda embaixador e senador – e Afonso Arinos¹⁵⁷ – bacharel em Direito que fez carreira política, sendo um dos fundadores da UDN e exercendo mandatos de deputado, senador e ministro das Relações Exteriores –, ambos associados desde 1951 por proposta de Cláudio Ganns¹⁵⁸, tiveram participação ativa no movimento golpista que uniu elementos tanto civis quanto militares na conquista do aparelho de Estado, reorganizando as relações de poder no país¹⁵⁹. Da mesma maneira, alguns dos seus sócios mais ativos exerceram cargos importantes nos governos militares que se seguiram. Foram os casos de Carlos Medeiros Silva¹⁶⁰, Ministro do Supremo Tribunal Federal (1965-1966) e Ministro da Justiça (1966-1967), responsável pela elaboração do Ato Institucional de abril de 1964 (depois conhecido como AI-1) e do projeto da Constituição de 1967; e de Themistocles Brandão Cavalcanti¹⁶¹, nomeado Ministro do Supremo Tribunal Federal em 1967, que integrou a comissão que preparou o projeto da Constituição de 1967, sendo eleito em 1969 juiz substituto do

¹⁵⁵ Ata da 276ª reunião plenária de estudos. 4 de novembro de 1964. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 16, jul/dez. 1964. p. 110-111.

¹⁵⁶ FERREIRA, Marieta de Moraes. Assis Chateaubriand (verbetes). PAULA, Christiane Jalles de e LATTMAN-WELTMAN, Fernando. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro Pós-1930*. Disponível em: < <http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/Busca/BuscaConsultar.aspx>>. Acesso em 20 ago. 2011.

¹⁵⁷ LEMOS, Renato. Afonso Arinos (verbetes). PAULA, Christiane Jalles de e LATTMAN-WELTMAN, Fernando. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro Pós-1930*. Disponível em: < <http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/Busca/BuscaConsultar.aspx>>. Acesso em 20 ago. 2011.

¹⁵⁸ Ata da reunião ordinária da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 21 de novembro de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 305-306.

¹⁵⁹ DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado: ação política, poder e golpe de classe*. 6ª ed.; Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2006. p. 383-384; 419; 424.

¹⁶⁰ Ministros do Supremo Tribunal Federal. Carlos Medeiros Silva. Disponível em <<http://www.stf.jus.br/portal/ministro/verMinistro.asp?periodo=stf&id=231>>. Acesso em 22 ago. 2011.

¹⁶¹ Ministros do Supremo Tribunal Federal. Themistocles Brandão Cavalcanti. Disponível em <<http://www.stf.jus.br/portal/ministro/verMinistro.asp?periodo=stf&id=105>>. Acesso em 22 ago. 2011.

Tribunal Superior Eleitoral. Já por sua vez, José de Aguiar Dias, que ocupava o cargo de Ministro do Tribunal Federal de Recursos desde 1962, foi aposentado em 17 de junho de 1964¹⁶².

No intuito de evitar uma interpretação simplista na qual haveria um consenso entre os castrenses no que dizia respeito tanto à efetivação do golpe quanto das deliberações dos sucessivos governos militares, cabe ressaltar que a repressão pós 1964 também atingiu o interior das Forças Armadas. Nero Moura mencionou uma atitude revanchista contra determinados oficiais que, segundo ele, eram de extrema competência e não possuíam qualquer posicionamento político, os quais teriam sido reformados por serem hierarquicamente superiores aos oficiais golpistas¹⁶³. Na Aeronáutica, o principal articulador do movimento que levou ao Golpe e realizou estes expurgos foi o militante de direita (anticomunista e antipopulista) coronel, depois brigadeiro, João Paulo Moreira Burnier, como chefe de gabinete do ministro da Aeronáutica Márcio Sousa e Melo, que manteve vínculos com o Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais (IPES) de São Paulo¹⁶⁴. Sobre ele e seu grupo Nero Moura afirmou:

Um grupo de oficiais malquistos, incapazes como oficiais e como pilotos, apoderou-se da Aeronáutica. Tomaram conta do ministério e se vingaram nos melhores oficiais da FAB, expulsando-os, perseguindo-os, submetendo-os a achincalhes e humilhações. [...] Assim, foram destruindo todos os elementos bons. Isso tudo aconteceu na Força Aérea Brasileira. [...] A minha Força Aérea deixou de existir depois de 1964¹⁶⁵.

Ainda na década de 1960, mesmo tendo na mensalidade paga pelos seus sócios uma fonte de renda constante para manutenção das suas atividades, a SBDA contou com subvenções provenientes do Ministério da Aeronáutica. A pasta forneceu subsídios que contribuíram diretamente para o financiamento das despesas da Sociedade, como em 1964, quando a Diretoria de Intendência da Aeronáutica empenhou Cr\$ 600.000,00, em parcelas mensais de Cr\$ 50.000,00¹⁶⁶, para a SBDA, e em 1965, quando foi aumentado de Cr\$ 100.000 para Cr\$ 150.000

¹⁶² José de Aguiar Dias. Disponível em <http://www.stj.jus.br/web/verCurriculoMinistro?cod_matriculamin=0001153>. Acesso em 22 ago. 2011.

¹⁶³ MOURA, Nero. *Um vôo na História*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1996. p. 328-330.

¹⁶⁴ DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado: ação política, poder e golpe de classe*. 6ª ed.; Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2006. p. 391.

¹⁶⁵ MOURA, Nero. *Um vôo na História*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1996. p. 328-330.

¹⁶⁶ Ata da 244ª reunião plenária de estudos. 6 de março de 1964. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 15, jan./jun. 1964. p. 99-100.

o auxílio mensal¹⁶⁷. Evidencia-se aqui dessa forma que persistia, com a mudança de regime, a relação de proximidade que existia entre as duas agências, a SBDA e o Ministério da Aeronáutica, sendo que a primeira, mesmo se identificando como uma entidade civil, funcionava na realidade inserida no próprio aparelho de Estado.

Foi em 1965 que a Assembléia Geral da SBDA se reuniu no intuito de reformar os seus Estatutos de maneira a efetivamente incorporar o Direito Espacial. A finalidade era modificar a denominação da Sociedade e alterar os artigos dos Estatutos para que melhor se ajustassem aos fins sociais. Assim, nas partes onde constasse a expressão Direito Aeronáutico seria acrescida *e do Espaço*¹⁶⁸. Passou-se então a Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço (SBDAE) a *promover e divulgar estudos de Direito Aeronáutico e do Espaço, pesquisa histórica e legislação comparada*. Trajano Furtado Reis questionou o critério para a escolha da nova denominação, e foi esclarecido pelo presidente Hugo da Cunha Machado que “*do Espaço*” *havia sido a expressão mais em voga além de usada por diversas outras instituições estrangeiras, congêneres*. A justificação apresentada para a tomada desta iniciativa foi:

[...] Evitaremos delongas na demonstração da procedência das modificações e reformas, ora sugeridas. Estas, face ao avanço da técnica moderna do estudo do Direito Aeronáutico, forçosamente, nos levaram à imprescindível necessidade de englobarmos o Direito Aeronáutico como denominado Direito de Espaço Aéreo ou do Espaço, mais simplesmente, de vez que ambos se entroncam, no desdobramento de suas superiores finalidades. As reformas introduzidas nos artigos primeiro, segundo e outros dos nossos atuais Estatutos, com efeito, buscaram melhorar, denominar e atribuir os encargos de nossa Sociedade, na esfera de disciplinação de investigações jurídicas dos dois ramos de Direito Aeronáutico e do Espaço –, cujas características e modalidades, embora se possam diversificar, entretanto se fundem, em inúmeros institutos jurídicos próprios, à proporção que o homem procura, incessantemente, desvendar os segredos de novos Mundos, de novas formas de vida extraterrena, com o aprimoramento dos engenhos, das aeronaves, da eletrotécnica, da Astronáutica, em decorrência do aprimoramento da Ciência, em geral. Essas reformas e modificações estatutárias visam, por outro lado, acautelar a consolidação do escopo para que a nossa Sociedade surgiu e se vem impondo à admiração coletiva, colocando-a na primordial realidade dos estudos atinentes ao Direito Aeronáutico e do Espaço, a evitar, também que de futuro possa surgir outra entidade, especificamente para o desenvolvimento dos estudos do Direito do Espaço aéreo e das suas implicações na vida humana [...]¹⁶⁹.

O fato de a SBDA ter agregado aos seus propósitos as atividades espaciais demandou uma série de modificações institucionais, tais como, por recomendação de Othon Sidou, a mudança de nome da *Revista* para *Revista da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico e do*

¹⁶⁷ Ata da 288ª reunião plenária de estudos. 24 de fevereiro de 1965. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 17, jan./jun. 1965. p. 157-158.

¹⁶⁸ Ata da Assembléia Geral Extraordinária – 2ª Convocação. 28 de julho de 1965. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço*. Rio de Janeiro, n. 18, jul./dez. 1965. p. 181-183.

¹⁶⁹ Idem. p. 181-183.

Espaço; por proposta de Hésio Fernandes Pinheiro, ter alterado o símbolo e o escudo da Sociedade, *sugerindo que se acrescentasse um foguete, em sentido vertical e por trás do árculo e a sigla se acrescentasse a letra E*; e por sugestão de Luiz Mussnik Filho o aumento do valor da mensalidade dos sócios para Cr\$ 500,00 (quinhentos cruzeiros), devido à nova denominação implicar em uma ampliação das atividades sociais.

Na reunião plenária de estudos de 29 de setembro de 1965¹⁷⁰, na qual Ivani Araújo deveria levar à apreciação da plenária a indicação de regimento interno do Comitê de Direito Interplanetário, Othon Sidou propôs encerrar as atividades deste Comitê devido à nova denominação da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço (SBDAE) já contemplar o Direito do Espaço deixou-o sem razão de ser, visto que superado estava em seus objetivos: *Com efeito, acentuou, a manter-se tal Comitê, para dedicar-se a um ramo do Direito que constitui finalidade ostensiva da agremiação, por coerência devia criar-se outro comitê dedicado ao Direito Aeronáutico*. Sidou alegou que por vezes houve questionamentos quanto à validade dos estudos do Comitê como órgão da Sociedade, do que ele concluiu que, *por não ser órgão de caráter estatutário, os seus estudos e opinamentos tinham apenas caráter parecerista, dependente, para obrigar a Sociedade de decisão da Diretoria ou das Reuniões Plenárias de Estudos*. Outro percalço se deveu a que os temas apresentados não tinham debates posteriores devido às dificuldades de reunir os membros do Comitê, por motivos de problemas de conciliação de horários e tentativas de não conflitar com as reuniões da SBDA. Esclareceu ainda que, embora o Comitê de Direito Interplanetário na prática não tenha obtido nenhum resultado, o motivo de solicitar seu fim era tão somente devido à reforma dos Estatutos e à modificação do nome da Sociedade. O resultado da votação foi unânime quanto à extinção do referido Comitê.

Desta maneira, a SBDA para se adequar ao objetivo de incorporar de forma definitiva o então novo Direito Espacial, assim como havia feito com a especialização do Direito Aeronáutico, realizou a sua primeira mudança estatutária de nome e ampliou sua finalidade social, no que passou a denominar-se Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço (SBDAE)¹⁷¹. Havia um temor entre seus membros de que uma outra entidade assumisse no Brasil os encargos normativos provenientes dos avanços das atividades espaciais, uma tecnologia

¹⁷⁰ Ata da 311ª reunião plenária de estudos. 29 de setembro de 1965. Ata da Assembléia Geral Extraordinária – 2ª Convocação. 28 de julho de 1965. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço*. Rio de Janeiro, n. 18, jul./dez. 1965. p. 188-190.

¹⁷¹ Ata da Assembléia Geral Extraordinária – 2ª Convocação. 28 de julho de 1965. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço*. Rio de Janeiro, n. 18, jul./dez. 1965. p. 181-183.

estratégica associada à Corrida Armamentista (devido aos mísseis balísticos intercontinentais) na disputa pela hegemonia mundial que então ocorria entre os Estados Unidos da América e a União Soviética. Desde a sua criação a SBDA vinha cumprindo uma tarefa de regulamentação numa área específica do Direito (o Aeronáutico), e com o início da “Era Espacial”, a partir do lançamento do Sputnik I em 1957, vincularam-se ao seu âmbito de interesses as atividades espaciais, sendo submetida então a um desdobramento interno, no qual essa ampliação do escopo de atuação por sua vez espelhou o próprio processo de fortalecimento da entidade.

2.4 A composição de quadros da SBDA: formação profissional, procedência social e político-institucional e produção intelectual de seus integrantes

Resta responder a questão de quem eram esses indivíduos que integravam os quadros da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA), e que trouxeram para si, como intelectuais, a meta de organizar juridicamente os interesses dos agentes e agências, civis e políticas, voltados para os ramos Aeronáutico e Espacial, desta maneira construindo um discurso destinado a dar autonomia à matéria de sua especialidade. O foco será o estudo da composição das diretorias da Sociedade, onde se nota um caráter de continuidade fruto do rodízio de cargos entre os membros eleitos no período pesquisado (1950-1965). O perfil dos sócios envolveu desde militares, ligados direta e indiretamente à CERNAI e ao Ministério da Aeronáutica; profissionais do Direito, advogados, juristas, juízes, professores universitários; funcionários de outros ministérios, como o das Relações Exteriores, diplomatas, cônsules, adidos; os poderes Executivo e Legislativo, uma vez que também se fizeram presentes políticos que foram governadores, deputados, senadores; assim como as empresas de aviação e sindicatos do setor aeroviário e associações de classe congêneres, todos eles buscando se representar nessa entidade da sociedade civil / política mediante aquilo que a atividade de regulamentação podia lhes oferecer no ambiente de pleno desenvolvimento e rápidas mudanças do ramo da aviação. Como os sócios da SBDA participavam da vida política e econômica brasileira, ocupando cargos no governo e nas empresas, a atividade da Sociedade ultrapassou o aspecto jurídico e a mesma serviu como palco

de disputas entre os diversos interesses envolvidos na indústria e na atividade comercial aeronáutica.

Para que se tenha uma idéia da quantidade de novos membros que a SBDA incorporava a cada sessão, no mês de janeiro de 1951¹⁷², antes mesmo do seu primeiro aniversário, com base em dados apresentados pela própria Sociedade, dos 32 sócios que figuraram em sua fundação¹⁷³ atingiu-se o número de 134. Deve ser assinalado, no entanto, que embora a quantidade de sócios efetivos, no período estudado, chegue às centenas, somente poucos deles na prática participavam das atividades e das reuniões da Sociedade, integravam as comissões de estudo e grupos de trabalho, representavam a Sociedade em Conferências e Congressos e eram conferencistas nos Cursos de Direito Aeronáutico da SBDA. Por outro lado, o fato de muitos terem se associado demonstra um reconhecimento quanto ao fato de ser de grande valia fazer parte dos quadros da SBDA. Hugo da Cunha Machado chegou a manifestar-se sobre esse assunto, propondo inclusive que se desse um intervalo na admissão dos novos sócios, não obtendo a aprovação dos demais.

Ao analisar a lista de sócios propostos e aceitos no primeiro ano de existência da SBDA para as categorias de efetivos, correspondentes e coletivos, nota-se que embora tenham aderido alguns oficiais militares, ministros, desembargadores e diplomatas, que integravam as agências da Sociedade Política, a maioria dos que se associaram mantinham atividades no âmbito privado, principalmente como juristas e professores de Direito, empresários e funcionários do ramo de aviação – organizados na Sociedade Civil –, o que caracterizou tanto uma ampliação dos aparelhos de Estado quanto a iniciativa de organização dos juristas em prol de legitimar uma nova especialização do Direito, tendo a SBDA como foco. Dessa forma, a Sociedade atingiu seu objetivo de atrair os diversos agentes e agências cujos interesses encontravam-se envolvidos no campo do Direito Aeronáutico brasileiro, como demonstra a relação nominal dos sócios aceitos durante o primeiro ano da SBDA (1950-1951)¹⁷⁴ no Apêndice A.

¹⁷² Ata da 12ª reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 17 de janeiro de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 284-285.

¹⁷³ José Ribamar de Faria Machado, Hugo da Cunha Machado, José Ferreira de Souza, Themistocles Brandão Cavalcanti, Cláudio Ganns, José Augusto de Paiva Meira, Stélio Bastos Belchior, Cícero Ribeiro de Castro, Antônio Paulo Moura, César da Silveira Grillo, Trajano Furtado Reis, Floriano de Aguiar Dias, Ten. Cel. Benjamin Manoel Amarante, Aylzio José de Moura Alves de Souza, José de Aguiar Dias, José Cândido Sampaio de Lacerda, Carlos da Rocha Guimarães, A. B. Carneiro de Campos, Pedro Cybrão, Paulo Padilha Vidal, Edmundo Penna Barbosa da Silva, João Vicente de Campos, Carlos Medeiros da Silva, Waldemar da Silva Moreira, Eurico Paulo Valle, José Carlos Noronha, Cândido Álvaro de Gouveia, Antônio Vieira de Mello, A. Batista Pereira, José Sollero, Mário Fidalgo e o Ministro da Aeronáutica, Tenente Brigadeiro do Ar, Armando Figueira Trompowsky de Almeida. Ata da reunião definitiva para a fundação da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA). 20 de abril de 1950. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 1, jul./set. 1951. p. 308-313.

A principal função da categoria de sócio coletivo da SBDA era incorporar as empresas e sindicatos pertinentes à aviação comercial civil, indicando uma marca corporativista na constituição da Sociedade, como no caso do Sindicato dos Aeronautas. O presidente do Sindicato de Empresas Aeroviárias, Eurico Paulo Valle, era sócio efetivo e membro dos Conselhos Consultivo e Fiscal da SBDA. Dentre as companhias de aviação que funcionavam no Brasil à época associaram-se a SBDA na década de 1950 a Panair do Brasil S.A. (originada a partir da Nyrba do Brasil S.A., em 1930, pelo Decreto nº 19.417), subsidiária da Pan American que recebia financiamentos e equipagens desta empresa e cujo presidente, Paulo Sampaio, era membro efetivo da SBDA; a Aerovias Brasil (iniciada com capitais norte-americanos, que terminaram com o fim da Segunda Guerra Mundial sendo transferidos a brasileiros); a Empresa de Viação Aérea do Rio Grande do Sul S.A. – Varig (criada em 1927 com capital subscrito no Rio Grande do Sul e, em grande parte, pelo próprio governo do Estado); a *Air France*, sendo o seu secretário geral, Maurice Lemoine, sócio correspondente; Haroldo Aguinaga, da Transportes Aéreos Nacional Ltda., e membro da SBDA; a Sadia S.A. Transportes Aéreos; a *Pan American World Airways*; a Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda. (originada do Sindicato Condor, de 1927, inicialmente uma subsidiária da *Deutsch Lufthansa*, que fornecia-lhe recursos financeiros e equipamentos, sendo que, ao passar a Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, transferiu-se para brasileiros o seu capital); a Avianca; a Ibéria – Lineas Aereas de Espanha; a Braniff International; a Viação Aérea São Paulo – VASP (fundada inicialmente com capitais privados brasileiros, em 1935 passou a ter participação do estado de São Paulo, por intermédio de aumento de capital); e a *Lufthansa* – Linhas Aéreas Alemãs. Uma prática comum adotada por estas empresas de aviação era o envio dos seus relatórios anuais para a SBDA, pois estas companhias tinham demandas econômicas relacionadas à normatização das suas atividades.

Uma prática política que caracterizou a atividade da SBDA foi a de atrair para seu meio as agências e agentes da aviação comercial tanto nacionais quanto estrangeiros, como demonstraram as iniciativas do primeiro Tesoureiro Luiz Ignácio Mussnich de enviar cartas convidando a integrarem a Sociedade às companhias de aviação que ainda não o haviam feito¹⁷⁵, e do associado Luiz Ivani de Amorim Araújo, que sugeriu que se fizesse um convite ao

¹⁷⁴ Atas da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 22 de junho de 1950 / 19 de março de 1951.

¹⁷⁵ Ata da 245ª reunião plenária de estudos. 13 de março de 1964. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 15, jan./jun. 1964. p. 100-101.

representante da Transportes Aéreos Portugueses para que visitasse a Sociedade¹⁷⁶. Ações deste tipo obtiveram resultado, como sugere a entrada na categoria de sócio coletivo das empresas citadas acima.

O critério metodológico adotado nesta pesquisa baseia-se no levantamento e análise dos quadros que compuseram a Diretoria da SBDA no recorte cronológico deste estudo, pois se entende que, ao traçar as trajetórias de vida destes agentes, seja possível identificar o conjunto dos interesses envolvidos em torno da SBDA (tais como as empresas, os sindicatos, os órgãos governamentais, as instituições de estudo e pesquisa, todos estes relacionados ao campo aeronáutico), assim como compreender a formulação das suas propostas e o direcionamento das suas ações no contexto de institucionalização do setor aéreo brasileiro, onde se destacaram as atuações dos juristas e dos militares da Aeronáutica. Seguindo a proposição de Pierre Bourdieu:

Somente uma análise estrutural dos sistemas de relações que definem um determinado estado do campo intelectual pode imprimir eficácia e verdade à análise estatística, fornecendo-lhe os princípios de uma seleção dos fatos capaz de levar em conta suas propriedades mais pertinentes, isto é, suas propriedades de posição¹⁷⁷.

Aponta-se, mais uma vez, o caráter de circunscrição dos indivíduos que ocuparam cargos na diretoria da Sociedade, como apresentado nos quadros a seguir.

¹⁷⁶ Ata da 252ª reunião plenária de estudos. 22 de maio de 1964. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 15, jan./jun. 1964. p. 105.

¹⁷⁷ BOURDIEU, Pierre. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectiva, 2007, (Coleção Estudos; 20). p. 186.

Quadro 6 – Diretorias da SBDA (1950-1966) (1/4)

1950-1951		
Função	Nome	Formação
Presidente	José Ferreira de Souza	Direito
1º Vice-Presidente	Themistocles Brandão Cavalcanti	Direito
2º Vice-Presidente	José de Aguiar Dias	Direito
3º Vice-Presidente	Antônio Paulo Moura	Direito
Secretário Geral	Cláudio Ganns	Direito
1º Secretário	Carlos Medeiros Silva	Direito
2º Secretário	Carlos da Rocha Guimarães	Direito
1º Tesoureiro	José Augusto de Paiva Meira	Militar
2º Tesoureiro	Mário Fidalgo	Direito
1952-1954		
Função	Nome	Formação
Presidente	Themistocles Brandão Cavalcanti	Direito
1º Vice-Presidente	José de Aguiar Dias	Direito
2º Vice-Presidente	Trajano Furtado Reis	Direito
3º Vice-Presidente	Carlos Medeiros Silva	Direito
Secretário Geral	Cláudio Ganns	Direito
1º Secretário	Stélio Bastos Belchior	Direito
2º Secretário	Octacílio Alecrim	Direito
1º Tesoureiro	Eurípedes Campos Vaz de Mello	Direito
2º Tesoureiro	Frederico Duarte de Oliveira	Direito

Quadro 7 – Diretorias da SBDA (1950-1966) (2/4)

1954-1956		
Função	Nome	Formação
Presidente	José de Aguiar Dias	Direito
1º Vice-Presidente	Trajano Furtado Reis	Direito
2º Vice-Presidente	Carlos Medeiros Silva	Direito
3º Vice-Presidente	Arnoldo Medeiros da Fonseca	Direito
Secretário Geral	Cláudio Ganns	Direito
1º Secretário	Carlos da Rocha Guimarães	Direito
2º Secretário	Aylzio Alves de Souza	Direito
1º Tesoureiro	Eurípedes Campos Vaz de Mello	Direito
2º Tesoureiro	Frederico Duarte de Oliveira	Direito
1956-1958		
Função	Nome	Formação
Presidente	Trajano Furtado Reis	Direito
1º Vice-Presidente	Arnoldo Medeiros da Fonseca	Direito
2º Vice-Presidente	Frederico Duarte de Oliveira	Direito
3º Vice-Presidente	João Vicente Campos	Direito
Secretário Geral	Cláudio Ganns	Direito
1º Secretário	A. B. Carneiro de Campos	Direito
2º Secretário	Aylzio Alves de Moura	Direito
1º Tesoureiro	Colombo Amaral Ribeiro	Direito
2º Tesoureiro	Sebastião Brito Filho	Direito

Quadro 8 – Diretorias da SBDA (1950-1966) (3/4)

1958-1960		
Função	Nome	Formação
Presidente	Cláudio Ganns	Direito
1º Vice-Presidente	A. B. Carneiro de Campos	Direito
2º Vice-Presidente	Frederico Duarte de Oliveira	Direito
3º Vice-Presidente	João Vicente de Campos	Direito
Secretário Geral	Carlos da Rocha Guimarães	Direito
1º Secretário	Colombo Amaral Ribeiro	Direito
2º Secretário	Rufino Buarque de Almeida	Direito
1º Tesoureiro	Sebastião Brito Filho	Direito
2º Tesoureiro	Cláudio da Silveira	Direito
Bibliotecário	Floriano de Aguiar Dias	Direito
1960-1962		
Função	Nome	Formação
Presidente	Hugo da Cunha Machado	Militar
1º Vice-Presidente	José Cândido Sampaio de Lacerda	Direito
2º Vice-Presidente	João Vicente de Campos	Direito
3º Vice-Presidente	Armando Redig de Campos	Direito
Secretário Geral	Aylzio Alves de Souza	Direito
1º Secretário	José Ribamar de Faria Machado	Direito
2º Secretário	Ivan Lobo Araújo	Direito
1º Tesoureiro	Antônio Paulo Moura	Direito
2º Tesoureiro	Egberto Mattos Galvão	Direito
Bibliotecário	Jonathas Milhomens	Direito

Quadro 9 – Diretorias da SBDA (1950-1966) (4/4)

1962-1964		
Função	Nome	Formação
Presidente	Hugo da Cunha Machado	Militar
1º Vice-Presidente	José Cândido Sampaio de Lacerda	Direito
2º Vice-Presidente	João Vicente de Campos	Direito
3º Vice-Presidente	Armando Redig de Campos	Direito
Secretário Geral	Sylvio Barbosa Sampaio	Direito
1º Secretário	Hésio Fernandes Pinheiro	Direito
2º Secretário	Anésia Pinheiro Machado	Piloto
1º Tesoureiro	Luiz Ignácio Mussnich Filho	Direito
2º Tesoureiro	Aloysio Marques de Araújo	Direito
Bibliotecário	Jaime Pereira de Mesquita	Direito
1964-1966		
Função	Nome	Formação
Presidente	Hugo da Cunha Machado	Militar
1º Vice-Presidente	José Cândido Sampaio de Lacerda	Direito
2º Vice-Presidente	João Vicente de Campos	Direito
3º Vice-Presidente	Armando Redig de Campos	Direito
Secretário Geral	Sylvio Barbosa Sampaio	Direito
1º Secretário	Hésio Fernandes Pinheiro	Direito
2º Secretário	Anésia Pinheiro Machado	Piloto
1º Tesoureiro	Luiz Ignácio Mussnich Filho	Direito
2º Tesoureiro	Aloysio Marques de Araújo	Direito
Bibliotecário	Jonathas Milhomens	Direito

Fontes: *REVISTA Brasileira de Direito Aeronáutico*, ns. 1-18, 1951-1965

As diretorias acima, eleitas ao longo do período estudado (1950-1965), constituem a amostra a partir da qual foram trabalhadas as trajetórias de vida dos componentes da SBDA, no intuito de se compreender as redes de relações que se consolidaram entre as diversas agências e agentes provenientes da Sociedade Civil e da Sociedade Política por intermédio da Sociedade. A primazia dos juristas nos cargos dirigentes demonstra o perfil desta entidade, que esteve voltada para a organização de um grupo que visava criar uma especialização no campo jurídico, proposta confirmada pelas diversas ações colocadas em prática pela SBDA (congressos, cursos, projetos apresentados ao legislativo), orientadas a atingir uma autonomia do Direito Aeronáutico. Seguimos aqui, portanto, a afirmação de Pierre Bourdieu, segundo a qual para se:

construir o campo intelectual (por maior que seja sua autonomia, ele é determinado em sua estrutura e em sua função pela posição que ocupa no interior do campo do poder) como sistema de posições predeterminadas abrangendo, assim como os postos de um mercado de trabalho, classes de agentes providos de propriedades (socialmente construídas) de um tipo determinado¹⁷⁸.

Os Quadros 10 a 19, abaixo, apresentam os nomes selecionados da diretoria da SBDA em ordem alfabética, segundo sua vinculação e inserção na administração pública e na esfera política. Em seguida, no Quadro 8, são indicadas as atuações dos diretores no magistério, em associações de classe e na imprensa, entre outras atividades.

¹⁷⁸ BOURDIEU, Pierre. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectiva, 2007, (Coleção Estudos; 20). p. 190.

Quadro 10 – Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Formação / Administração Pública / Política (1/4)

Nome	Formação	Administração Pública	Política
Aloysio Marques de Araújo	Bacharel em Direito	Assistente Jurídico do Ministério da Aeronáutica	
Alvaro Burgos Carneiro de Campos	Bacharel em Direito	-	-
Anésia Pinheiro Machado 05 de junho de 1902 (SP) – 10 de maio de 1999	Piloto	Funcionária do Ministério da Viação e Obras Públicas; funcionária da Câmara dos Deputados Federal; funcionária da Câmara dos Vereadores do Distrito Federal; Instrutora do Centro de Preparação de Oficiais da Base Aérea do Galeão; Agência Nacional (Departamento de Imprensa e Propaganda); Governo do Estado de São Paulo, Seção da Agência Nacional; Gabinete do Ministro das Relações Exteriores João Neves da Fontoura (serviço de imprensa)	-
Antônio Paulo Moura	Bacharel em Direito	Diretor da Divisão Jurídica da Diretoria de Engenharia; ocupou o cargo de Presidente substituto da CERNAI	
Arnoldo Medeiros da Fonseca	Bacharel em Direito; Especialista em Direito Industrial	-	-
Armando Redig de Campos	Bacharel em Direito	-	-
Aylzio José de Moura Alves de Souza	Bacharel em Direito; Escola Superior de Guerra	-	-
Carlos da Rocha Guimarães	Bacharel em Direito	-	-

Quadro 11 – Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Formação / Administração Pública / Política (2/4)

Nome	Formação	Administração Pública	Política
Carlos Medeiros Silva 19 de junho de 1907 (MG) – 10 de março de 1983 (RJ)	Bacharel pela Faculdade de Direito do Rio de Janeiro (1929)	Secretaria de Educação da Prefeitura do Distrito Federal; Consultor Jurídico da Petrobrás; Promotor Público no Distrito Federal; Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP); Ministério da Justiça; Consultor-Geral da República; Procurador-Geral da República; Ministro do Supremo Tribunal Federal; Ministro da Justiça e Negócios Interiores	Elaborou o Ato Institucional nº 1 – AI-1 (1964); Redigiu a Lei de Imprensa e a Lei de Segurança Nacional (1967); citado como o principal autor do projeto que resultou na Constituição de 1967.
Cláudio da Silveira	Bacharel em Direito	-	-
Cláudio Sales Ganns 12 de junho de 1896 (RJ) – 08 de julho de 1960 (RJ)	Bacharel em Direito	Oficial de Gabinete do Governador do Estado de Sergipe	-
Colombo Amaral Ribeiro	Bacharel em Direito	-	-
Egberto Mattos Galvão	Bacharel em Direito	-	-
Eurípedes Campos Vaz de Mello	Bacharel em Direito	-	-
Floriano de Aguiar Dias	Bacharel em Direito	-	-
Frederico Duarte de Oliveira	Bacharel em Direito	Chefe da Divisão Legal da DAC; Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI)	-
Hésio Fernandes Pinheiro	Bacharel em Direito	-	-
Hugo da Cunha Machado 03 de novembro de 1898 (MA)	Escola Naval	Aviação Militar da Marinha; Ministério da Aeronáutica; Força Aérea Brasileira (FAB); Estado-Maior da Aeronáutica; CERNAI (Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional)	Deputado Federal (PST; PSD; PTN-UDN-PSP-PR)

Quadro 12 – Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Formação / Administração Pública / Política (3/4)

Nome	Formação	Administração Pública	Política
Ivan Lobo Araújo	Bacharel em Direito	-	-
Jaime Pereira de Mesquita	Bacharel em Direito	-	-
João Vicente de Campos	Bacharel em Direito	-	-
Jonathas Milhomens	Bacharel em Direito	-	-
José Augusto de Paiva Meira 13 de agosto de 1894 (RJ)	Militar	-	-
José Cândido Sampaio de Lacerda	Bacharel em Direito	Juiz de Direito; Desembargador	-
José de Aguiar Dias 23 de agosto de 1906 (MG) – 10 setembro de 1996	Bacharel em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de Minas Gerais	Juiz de Direito no Distrito Federal; Tribunal Federal de Recursos; Desembargador; Ministro do Tribunal Federal de Recursos	-
José Ferreira de Souza 10 de setembro de 1899 (RN) – 14 de maio de 1975 (RJ)	Faculdade de Direito de Recife	Delegacia Fiscal do Tesouro Nacional do Rio Grande do Norte; Ministério da Fazenda; Procurador-Adjunto do Ministério da Fazenda; Instituto Nacional do Sal	Deputado Estadual pelo Rio Grande do Norte; Senador; Assembleia Nacional Constituinte pelo Partido Popular; Deputado Federal; (UDN)
José Ribamar de Faria Machado 07 de outubro de 1922 (MA)	Bacharel em Direito pela Faculdade Nacional de Direito da Universidade do Brasil; Faculdade Nacional de Filosofia da Universidade do Brasil; Especialista em Direito Aeronáutico e Espacial pelo Instituto de Direito Aeronáutico da Nação (Argentina); Escola Superior de Guerra	-	Deputado Estadual; Deputado Federal (PSD)

Quadro 13 – Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Formação / Administração Pública / Política (4/4)

Nome	Formação	Administração Pública	Política
Luiz Ignácio Mussnich Filho	Bacharel em Direito	-	-
Mário Fidalgo	Bacharel em Direito	-	-
Octacílio Alecrim	Bacharel em Direito	-	-
Rufino Buarque de Almeida	Bacharel em Direito	-	-
Sebastião Brito Filho	Bacharel em Direito	-	-
Stélio Bastos Belchior		Assessor de Direito Aeronáutico no Ministério da Aeronáutica (CERNAI)	-
Sylvio Barbosa Sampaio	Bacharel em Direito	-	-
Themistocles Brandão Cavalcanti 14 de outubro de 1899 (RJ) – 19 de março de 1980 (RJ)	Faculdade de Direito da Universidade do Rio de Janeiro	Procurador do Tribunal Especial; Procurador da Junta de Sanções; Consultor-Geral da República; Procurador-Geral da República; Ministro do Supremo Tribunal Federal; Juiz Substituto do Tribunal Superior Eleitoral; Comissão Consultiva da Prefeitura do Distrito Federal	Deputado da Guanabara; Movimento Tenentista; Primeiro-Secretário da Diretoria do Clube 3 de Outubro
Trajano Furtado Reis Macaíba (RN)	Bacharel em Direito	Ministério da Viação e Obras Públicas; Divisão Legal da Diretoria de Aeronáutica Civil (DAC); Assessor de Direito Aeronáutico na Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI); Diretor Geral dos Correios e Telégrafos	-

Fontes: *REVISTA Brasileira de Direito Aeronáutico*, ns. 1-18, 1951-1965; PONTES, É. M. S. de. *O jubileu de ouro da SBDA*. Disponível em <http://sbda.org.br/revista/Anterior/1693.htm>; MINISTROS do Supremo Tribunal Federal. Disponível em [http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=33081](http://www.stf.jus.br/portal; PROCESSUALISTAS Históricos do Brasil. Disponível em http://direitoprocessual.org.br/content/view/66; HISTÓRIA de Volta Redonda. Disponível em http://www.voltaeredonda.com.br/?pg=historia do municipio; SENADO Federal. Portal de Legislação. Disponível em <a href=); BARROS NETO, J. P. de. *Administração pública no Brasil*: uma breve história dos correios. Disponível em [Os cruzados da ordem jurídica: a atuação da Ordem dos Advogados do Brasil \(OAB\), 1945-1964. 2011. Tese \(Doutorado em História Social\). Universidade de São Paulo, São Paulo.](http://books.google.com.br/books; COLEÇÃO Cláudio Ganns. IHGB; Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2010; MEIRA, J. A.P. Disponível em http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com/~alencastro/bafgl6.htm; FERREIRA, T. M. T. B. da C. et al. <i>História da Ordem dos Advogados do Brasil</i>. Criação, primeiros percursos e desafios (1930-1945). Brasília: OAB Editora, 2003. ESCOLA Superior de Guerra. Disponível em <a href=)

Quadro 14 – Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Magistério / Entidades de Classe e Associações / Imprensa / Outros (1/6)

Nome	Magistério	Entidades de Classe e Associações	Imprensa	Outros
Aloysio Marques de Araújo	-	-	-	-
Álvaro Burgos Carneiro de Campos	Curso de Reserva da Justiça Militar	Ordem dos Advogados do Brasil (OAB)	<i>Revista da SBDA</i>	Advogado no Distrito Federal
Anésia Pinheiro Machado 05 de junho de 1902 (SP) – 10 de maio de 1999	Instrutora de Link Trainer	<i>Women's International Association of Aeronautics</i> ; <i>Inter-American Escadrille</i> ; Associação Latino-americana do Direito Aeronáutico e Espacial; Aeroclube do Brasil; Círculo Aeronáutico da Força Aérea Argentina; Aeroclube do Peru; Centro de Precursores de Aviação do Chile; Aeroclube do Paraguai; <i>National Aviation Club</i> (Washington, DC); "Ninety-Nines" (99's, Organização Internacional de Aviadoras – US); <i>Air Force Association</i> (USAF); <i>OX 5 Club of América</i> (Organização de pilotos da 1ª Guerra Mundial); <i>Silver Wings Fraternity</i> (US); <i>Antique Airplane Association</i> (US); <i>Wings Over The World</i> ; Sociedade Interplanetária Brasileira	<i>Revista Sky-Ways</i> ; <i>O País</i>	Título de Doutor H.C. em Direito Aeronáutico e Espacial pela Universidade de Morón (Argentina); Departamento de Ensino de Vôo por Instrumentos da Panair do Brasil; Decana Mundial da Aviação Feminina; Primeira Repórter Aeronáutica do Brasil; <i>Diplome Paul Tissandier</i>
Antônio Paulo Moura	-	-	-	-

Quadro 15 – Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Magistério / Entidades de Classe e Associações / Imprensa / Outros
(2/6)

Nome	Magistério	Entidades de Classe e Associações	Imprensa	Outros
Arnoldo Medeiros da Fonseca	Professor	Instituto Brasileiro de Direito Processual; Instituto da Ordem dos Advogados Brasileiros, Ordem dos Advogados do Brasil (OAB)	-	Palestra na Rádio Sociedade
Armando Redig de Campos	-	-	-	-
Aylzio José de Moura Alves de Souza	-	-	<i>Revista da SBDA</i>	-
Carlos da Rocha Guimarães	Universidade do Distrito Federal	<i>Association Française de Droit Aérien</i> ; Ordem dos Advogados do Brasil (OAB)	<i>Revista da SBDA</i>	-
Carlos Medeiros Silva 19 de junho de 1907 (MG) – 10 de março de 1983 (RJ)	Escola Superior de Guerra; Fundação Getúlio Vargas	Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB); Instituto Internacional de Ciências Administrativas (Bruxelas); Instituto dos Advogados do Brasil; Instituto de Direito Público e Ciências Políticas; Sociedade de Direito Comparado; Instituto Brasileiro de Relações Internacionais; Instituto Brasileiro de Ciências Administrativas; Confederação Nacional do Comércio	<i>Revista Forense</i> ; <i>Revista do Serviço Público</i> (DASP); <i>Revista de Direito Administrativo</i> ; <i>Diário da Noite e O Jornal</i>	Comissão de Defesa Econômica; Companhia Michelin; Delegado brasileiro nas Conferências de Ciências Administrativas internacionais; Comissão Nacional de Política Agrária; Comissão de Levantamento e Avaliações das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional; Comissão de Reforma Administrativa; Comissões Elaboradoras dos Projetos de Lei de Executivos Fiscais; Defesa Territorial Antiaérea; Lei de Desapropriações; Código Rural; Reparções de Guerra; Lei de Inquilinato; Código de Minas; Lei Orgânica do Ministério Público Federal; Regulamentos da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros (DF); Comissão de Reforma Constitucional; Organização Administrativa e Judiciária de Brasília; Comissão da Reforma Administrativa.

Quadro 16 – Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Magistério / Entidades de Classe e Associações / Imprensa / Outros (3/6)

Nome	Magistério	Entidades de Classe e Associações	Imprensa	Outros
Cláudio da Silveira Cláudio Sales Ganns 12 de junho de 1896 (RJ) – 08 de julho de 1960 (RJ)	- Universit� Sorbonne	- Aeroclube do Brasil; Associa�o das Empresas Aeroviárias; Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias; Institutos Históricos de Petrópolis, de Sergipe, do Ceará e do Uruguai; Sociedade Brasileira de Geografia; Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB); <i>Association Française de Droit Aérien</i> ; Instituto dos Advogados Brasileiros; <i>Touring Club do Brasil</i>	- <i>Revista do IHGB; A �poca; Estudos Brasileiros; Jornal do Comércio; O Jornal; Revista da SBDA</i>	- Caixa dos Aeroviários; Constru�es Aeronáuticas S.A.; Linhas Paulistas S.A.; Advogou no Distrito Federal, e pela <i>Air France</i> no Brasil; especialista em seguros de avia�o; Comissão de Turismo Aéreo do <i>Touring Club do Brasil</i> ; Código Brasileiro do Ar; Comit� Jurídico de Avia�o Civil
Colombo Amaral Ribeiro	-	-	-	-
Egberto Mattos Galvão	-	-	-	-
Eurípedes Campos Vaz de Mello	-	-	-	-
Floriano de Aguiar Dias	-	-	-	-
Frederico Duarte de Oliveira	-	-	-	Comissão Mista de Alto Nível
Hésio Fernandes Pinheiro	-	Instituto dos Advogados Brasileiros	-	-
Hugo da Cunha Machado 03 de novembro de 1898 (MA)	Escola de Avia�o Naval	Associa�o Latino-americana do Direito Aeronáutico e Espacial (ALADA)	-	Apresentou um projeto (n� 1298/51) na Câmara Federal sobre <i>O ensino de Direito Aeronáutico</i> ; Professor <i>Honoris Causa</i> da Faculdade de Direito de Uberlândia (Minas Gerais); Medalha do Mérito Jurídico Militar pelo Supremo Tribunal Militar

Quadro 17 – Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Magistério / Entidades de Classe e Associações / Imprensa / Outros (4/6)

Nome	Magistério	Entidades de Classe e Associações	Imprensa	Outros
Ivan Lobo Araújo	-	Associação Latino-americana do Direito Aeronáutico e Espacial (ALADA) no Brasil	<i>Revista da SBDA</i>	-
Jaime Pereira de Mesquita	-	-	-	-
João Vicente de Campos	-	-	-	-
Jonathas Milhomens	-	Instituto Brasileiro de Direito Processual	-	-
José Augusto de Paiva Meira 13 de agosto de 1894 (RJ)	-	-	-	-
José Cândido Sampaio de Lacerda	Professor Universitário de Direito	Associação Brasileira de Direito Marítimo	-	-
José de Aguiar Dias 23 de agosto de 1906 (MG) – 10 setembro de 1996	Faculdades de Direito das Universidades do Estado da Guanabara, Gama Filho e Cândido Mendes	Ordem dos Advogados do Brasil (OAB)	<i>Revista do TFR; Correio Mineiro; A Tribuna; Revista Forense</i>	Especialista em Responsabilidade Civil
José Ferreira de Souza 10 de setembro de 1899 (RN) – 14 de maio de 1975 (RJ)	Escola de Comércio de Natal; Faculdade de Direito do Rio de Janeiro; Faculdade Nacional de Direito; Pontifícia Universidade Católica (PUC) – RJ	Congresso de Cooperativas de Crédito; Associação Comercial do Rio Grande do Norte; Federação das Associações Comerciais do Brasil; Instituto dos Advogados do Brasil; Organização de Aeronáutica Civil Internacional; Ordem dos Advogados do Brasil; Instituto dos Advogados do Rio de Janeiro; Sociedade Jurídica Santo Ivo; <i>Touring Club</i> do Brasil	<i>Diário de Natal; Revista do Rio Grande do Norte</i>	Advogado em Natal e no Rio de Janeiro; Comissão de Turismo Aéreo do <i>Touring Club</i> ; Comissão da Reforma do Regulamento do Imposto de Consumo; Delegado brasileiro nas Assembléias Gerais da Organização das Nações Unidas; Autor do projeto de criação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE); Relator do projeto de criação do Banco do Nordeste

Quadro 18 – Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Magistério / Entidades de Classe e Associações / Imprensa / Outros (5/6)

Nome	Magistério	Entidades de Classe e Associações	Imprensa	Outros
José Ribamar de Faria Machado 07 de outubro de 1922 (MA)	-	Instituto dos Advogados Brasileiros; Associação Latino-Americana de Direito Aeronáutico	<i>Revista da SBDA</i>	Delegado do Brasil à Conferência Diplomática sobre Interferência Ilícita na Aviação Civil Internacional (Canadá); Delegação Brasileira à II Reunião de Consulta sobre Transportes Aéreos com os Países Escandinavos (Rio de Janeiro); Observador Parlamentar da Delegação Brasileira junto à XXXV Assembléia Geral das Nações Unidas (Nova Iorque); Comitê Interministerial para Facilitação do Transporte Aéreo Internacional; Comissão Consultiva de Transporte de Seguros Privados do Ministério da Indústria e Comércio; Comissão de Facilitação do Transporte Aéreo Internacional no Brasil; Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional do Ministério da Aeronáutica (CERNAI)
Luiz Ignácio Mussnich Filho	-	-	-	-
Mário Fidalgo	-	-	-	-
Octacílio Alecrim		Instituto Brasileiro de Direito Comparado e de Estudos Legislativos	<i>Revista da SBDA</i>	
Rufino Buarque de Almeida	-	-	-	-
Sebastião Brito Filho	-	-	-	-
Stélio Bastos Belchior	-	-	<i>Revista da SBDA</i>	-

Quadro 19 – Composição da Diretoria da SBDA (1950-1966): Magistério / Entidades de Classe e Associações / Imprensa / Outros
(6/6)

Nome	Magistério	Entidades de Classe e Associações	Imprensa	Outros
Sylvio Barbosa Sampaio	-	-	-	-
Themistocles Brandão Cavalcanti 14 de outubro de 1899 (RJ) – 19 de março de 1980 (RJ)	Faculdade Nacional de Ciências Econômicas da Universidade do Brasil, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro; Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Brasil; Universidade Federal do Rio de Janeiro; Fundação Getúlio Vargas	Confederação Nacional do Comércio; Instituto dos Advogados Brasileiros; Associação de Juristas Franco-Brasileira; Organização das Entidades Não-Governamentais do Brasil; Instituto Ibero-Americano de Direito Internacional; Associação Internacional de Ciência Política; OACI; Instituto Brasileiro de Educação, Ciência e Cultura; Ordem dos Advogados do Brasil; Sociedade Brasileira de Direito Internacional; <i>International Law Association</i> ; Pen Clube do Brasil; Associação Francisco Vitorino; Instituto Clóvis Beviláqua; Instituto Brasileiro de Direito Processual	<i>Revista de Direito Público e Ciência Jurídica</i> ; <i>Revista de Ciência Política</i>	<i>Honoris Causa</i> nas Universidades de Toulouse e Poitiers e na Escola Superior de Guerra (ESG); Associação Internacional de Municípios; Procurador da Comissão de Correção Administrativa; Itamarati; Anteprojeto da Constituição de 1934; Comissão de Tarifas do Serviço Público; Comissão Revisora do Código Rural; Delegado do Brasil à Conferência de Consultas da Organização dos Estados Americanos (OEA); Comissão do projeto da Constituição de 1967; Representante do Brasil na XXV Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU)
Trajano Furtado Reis Macaíba (RN)	-	-	-	Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional; Comissão Mista de Alto Nível

Fonte: *REVISTA Brasileira de Direito Aeronáutico*, ns. 1-18, 1951-1965; PONTES, É. M. S. de. *O jubileu de ouro da SBDA*. Disponível em <http://sbda.org.br/revista/Anterior/1693.htm>; MINISTROS do Supremo Tribunal Federal. Disponível em <http://www.stf.jus.br/portal; PROCESSUALISTAS Históricos do Brasil>. Disponível em <http://direitoprocessual.org.br/content/view/66; HISTÓRIA de Volta Redonda>. Disponível em http://www.voltaredonda.com.br/?pg=historia_do_municipio; SENADO Federal. Portal de Legislação. Disponível em <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=33081; BARROS NETO, J. P. de. Administração pública no Brasil: uma breve história dos correios>. Disponível em

Ao comparar as informações apresentadas identifica-se uma forte participação dos membros das diretorias da SBDA, ao longo das décadas de 1930 a 1960, tanto na esfera civil (empresas aéreas, universidades e outras instituições de ensino, sindicatos, jornais e revistas, congressos nacionais e internacionais) quanto na política do país (exerceram cargos no Legislativo, Executivo e Judiciário, indo da esfera municipal à federal, integraram comissões e delegações governamentais sobre temas diversos e postos nas Forças Armadas). Essa forte presença dos juristas no Estado brasileiro, no período posterior ao Estado Novo, foi assinalada por Mattos:

Entre 1945 e 1964, a presença dos bacharéis no seio da elite política permaneceu incontornável. Eles perfaziam 60% de cada uma das duas maiores bancadas na Assembléia Nacional Constituinte de 1946 – a do Partido Social Democrático (PSD) e a União Democrática Nacional (UDN). Pode-se supor que uma boa parte deles se enquadrasse no perfil de jurista-político criado no Império, dividindo-se entre advocacia e a política. Na legislatura 1968-1971, 48% dos deputados federais eram diplomados em faculdades de Direito. Apesar disto, é possível que a presença dos advogados na elite política brasileira, sobretudo a partir da década de 1950, tenha se enfraquecido, em virtude da ascensão política de novas profissões e da ampliação das carreiras de nível superior proporcionada pela abertura de novos cursos e pela industrialização. Na legislatura iniciada em 1983, 60,6% dos deputados federais eram formados em Direito, porém apenas 14,2% eram advogados ou juízes¹⁷⁹.

As biografias de dois membros da SBDA que se destacaram por terem exercido papéis importantes para a criação, estruturação e ampliação da Sociedade são exemplares da forte presença dos juristas no campo político e nas organizações da sociedade civil. Hugo da Cunha Machado intercalou sua carreira militar à vida pública, tendo concorrido a mandatos no Legislativo e no Executivo na década de 1950, tanto pelo Partido Social Trabalhista (PST) quanto pelo Partido Social Democrático (PSD), integrando ainda coligações que envolveram o Partido Trabalhista Nacional (PTN), a União Democrática Nacional (UDN), o Partido Social Progressista (PSP), o Partido Republicano (PR) e o Partido Democrata Cristão (PDC). Já Cláudio Ganns tinha como especialidade os seguros de aviação e atuava no setor privado, tendo sido advogado da empresa aérea *Air France*, sendo que outros sócios da SBDA também advogaram para companhias áreas, a exemplo de Eurico Paulo Valle, da Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda. Como jornalista, Ganns atuou no *Jornal do Commercio* e foi também diretor de *O Jornal*, este último do grupo *Diários Associados* de Assis Chateaubriand. Como já mencionado,

¹⁷⁹ MATTOS, Marco Aurélio Vannucchi Leme de. *Os cruzados da ordem jurídica: a atuação da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), 1945-1964*. 2011. Tese (Doutorado em História Social). Universidade de São Paulo, São Paulo. p. 18-19.

Chateaubriand veio a tornar-se sócio da SBDA, por proposta de Ganns¹⁸⁰. A trajetória de Cláudio Ganns no âmbito do setor privado contou ainda com a sua participação na fundação do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias e na direção da fábrica Construções Aeronáuticas S.A. e da empresa aérea Linhas Paulistas S.A.

Além de Hugo da Cunha Machado e Cláudio Ganns, outros integrantes das diretorias da SBDA estiveram presentes de maneira incisiva nas disputas pela construção da hegemonia burguesa na sociedade brasileira. Foi também o caso de Carlos Medeiros Silva, que teve vários cargos na administração pública ao longo de sua vida, destacando-se sua atuação como chefe de gabinete do Ministro da Justiça nas gestões Francisco Campos (1942), Sampaio Dória (1945-1946) e Carlos Luz (1946), alcançando após 1964 postos chave na estrutura do Estado. Em 1965 foi nomeado Ministro do Supremo Tribunal Federal. Em 1966, após ter solicitado sua aposentadoria, foi nomeado Ministro da Justiça pelo presidente Castelo Branco, exercendo o cargo até março de 1967. Publicou diversos artigos no *Diário da Noite* e em *O Jornal*, ambos integrantes do grupo dos *Diários Associados*.

Por sua vez, José Ribamar de Faria Machado cursou a Escola Superior de Guerra (Rio de Janeiro, 1964), exerceu mandato de deputado pela ARENA na década de 1970 e na década de 1980 pelo PDS. Themistocles Brandão Cavalcanti envolveu-se no movimento tenentista e, desde a década de 1930, participou ativamente na administração pública, tendo sido diplomado *Honoris Causa* pela ESG e nomeado pelo presidente Costa e Silva (1967-1969) Ministro do Supremo Tribunal Federal. A aviadora Anésia Pinheiro Machado, com seus feitos aeronáuticos, aparecia como uma porta-voz das idéias que difundiam a institucionalização do setor no âmbito nacional e internacional.

A amostra levantada faz concluir que o principal perfil do grupo dirigente da SBDA concentra postos tanto na Sociedade Civil quanto na Sociedade Política. Além disso, ao lecionarem nas faculdades e cursos, os integrantes da SBDA moldavam as novas gerações de técnicos e burocratas para ocuparem cargos tanto na esfera pública quanto no setor privado, de acordo com as diretrizes fixadas na mesma agência. Por fim, ao escreverem em jornais e revistas, expressavam seu projeto de sociedade.

¹⁸⁰ Como se sabe, Assis Chateaubriand teve vínculos com a UDN e, utilizando-se do seu império de comunicações, tomou parte nas conspirações contra Getúlio Vargas, Juscelino Kubitschek e João Goulart, que culminaram no Golpe de 1964. FERREIRA, Marieta de Moraes. Assis Chateaubriand (verbetes). PAULA, Christiane Jalles de e LATTMAN-WELTMAN, Fernando. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro Pós-1930*. Disponível em: <<http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/Busca/BuscaConsultar.aspx>>. Acesso em 20 ago. 2011.

Segundo a avaliação feita pelos próprios membros da SBDA, o Direito Aeronáutico encontrou sua *autonomia legislativa e administrativa* em solo brasileiro devido à formulação do Código Brasileiro do Ar (1938) e a fundação da Diretoria de Aeronáutica Civil – DAC (1942). Neste contexto o papel exercido pela criação da Sociedade (1950) foi o de ratificar a *autonomia jurídica ou científica* daquele Direito¹⁸¹. Entre 1950 e 1965, a SBDA prestou serviços de assessoramento jurídico ao Ministério da Aeronáutica, por intermédio da CERNAI, atuou por meio de seus membros nas reuniões do Comitê Jurídico da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), interagiu com as empresas de aviação e difundiu os estudos sobre a disciplina de sua especialização, sendo esta enfim a função que lhe coube, a de regulamentação no processo de institucionalização do setor Aeronáutico e Espacial no Brasil.

O contexto pós Segunda Guerra Mundial ampliou a oferta de materiais aeronáuticos, gerando um aumento do número de companhias aéreas, muitas com rotas internacionais. Isso exigiu um esforço por parte dos países tanto internamente quanto nos fóruns internacionais, como a OACI, para criarem normas que permitissem o funcionamento e o desenvolvimento das atividades de aviação comercial sem que prejudicassem o princípio de soberania dos vários Estados. A criação do Ministério da Aeronáutica em 1941 pelo governo brasileiro representou uma iniciativa para a organização centralizada do setor em questão, acompanhando o crescimento do Poder Aéreo mundialmente. O Ministério interagiu por meio de diversas comissões nas conferências internacionais de aviação entre 1944 e 1949. Neste último ano, a demanda proveniente dos trabalhos normativos requereu que fosse criada na estrutura do próprio Ministério uma agência específica para organizar a política brasileira de transportes aéreos internacionais, a Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI).

Cada vez mais se delineava uma nova especialidade do Direito, o Aeronáutico, o que requereu que a CERNAI acionasse mais agentes para auxiliá-la nos trabalhos. Foram esses juristas, com anuência dos militares, que em 1950 fundaram a Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA), uma entidade civil que funcionava como extensão do aparelho de Estado, voltada principalmente para a regulamentação do setor comercial de aviação. Ao longo da década de 1950 tanto a SBDA quanto o seu campo de atuação foram se fortalecendo, mediante um esforço contínuo por parte da Sociedade que buscou o reconhecimento tanto dos órgãos estatais

¹⁸¹ Retrospecto da SBDAE no seu segundo decênio. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço*. Rio de Janeiro, n. 26, jul./dez. 1970. p. 155-158.

(poderes Executivo e Legislativo), quanto das empresas privadas (companhias aéreas), e demais grupos civis (sindicatos e estabelecimentos de ensino e pesquisa).

Já na década de 1960, o setor de Astronáutica crescia rapidamente devido a “Corrida Espacial”, envolvendo desde satélites artificiais de comunicação ou possível espionagem que circulavam o globo, até mísseis balísticos que eram capazes tanto de atingir o espaço levando suas cargas quanto de transportar ogivas nucleares a distâncias intercontinentais. Assim como havia ocorrido com a aviação na primeira metade do século XX, questões relativas à segurança nacional e à defesa da soberania exacerbaram os ânimos dos países na conjuntura da Guerra Fria no tocante às atividades espaciais. A SBDA teve então sua esfera de atuação ampliada, ao incorporar o novo ramo do Direito Espacial. Antes que outra instituição nacional o fizesse, ela exerceria influência em um elemento chave para a política estratégica nacional, principalmente após 1964, período no qual se iniciou uma relação de maior proximidade entre a Sociedade e a Escola Superior de Guerra (ESG). Conclui-se que a SBDA, ao ter sido bem sucedida em suas propostas, contemplou igualmente os interesses nela aparelhados dentro de uma perspectiva gramsciana de Estado ampliado, interesses estes advindos das empresas aéreas e da posterior vinculação ao projeto militar de desenvolvimento nacional esboçado pela ESG.

3 A PRODUÇÃO INTELECTUAL DO DIREITO AERONÁUTICO

A Revista Brasileira de Direito Aeronáutico aparece hoje sob a responsabilidade de uma nova direção. [...] A nova direção da Revista não se propõe a imprimir-lhe uma nova orientação. Assim situa sua posição, não só em reconhecimento e homenagem à orientação que lhe vinha dando Cláudio Ganns, como também porque, como estabelecido nos Estatutos Sociais da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico, o propósito da Revista é bem definido – qual seja, o de espelhar o momento do Direito Aeronáutico no Brasil e no mundo. [...] Em seus oito números já publicados encontram-se estampados em suas páginas o reflexo das atividades da Sociedade, os estudos empreendidos, as realizações concretizadas, os projetos que ocuparam as suas reuniões. E o valor desse documentário se afigura tão mais precioso quanto de fértil tem esses dez anos de realizações¹⁸².

Neste capítulo é avaliada a produção intelectual dos membros da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico bem como a dinâmica dos debates e da formulação de projetos para o setor aeronáutico e espacial brasileiro. Tais ações envolveram tanto a necessidade de atualização do Direito Aeronáutico, internacional e nacional, como o desafio que se apresentava, no final da década de 1950, para a formulação de um “novo” Direito – o Direito Espacial. Na análise dessa produção, parte-se do princípio de que ambos os Direitos, o nacional e o internacional (“das Gentes”), constituem um único sistema jurídico, tendo o segundo primazia sobre o primeiro.

A pesquisa para a preparação do capítulo abarcou principalmente o levantamento de artigos e estudos veiculados na *Revista da SBDA*. A leitura das fontes da produção intelectual foi auxiliada pela consulta a dicionários jurídicos e bibliografia específica sobre a História do setor aeronáutico brasileiro e o Direito Aeronáutico e Espacial.

Empreendeu-se uma abordagem, segundo a perspectiva proposta por Bourdieu, que visou a identificar o processo de construção de um novo campo intelectual na área do Direito, de modo que se buscou evitar tanto interpretações puramente internas ao objeto de estudo, quanto explicações baseadas somente em fatores exteriores ao mesmo, pois entende-se que a esfera pertinente a uma determinada produção intelectual é principalmente um *espaço social de relações objetivas*, o qual tem na sua análise histórica o meio adequado à sua compreensão. Nesse sentido, procura-se identificar quais foram efetivamente as intenções objetivas muitas

¹⁸² Editorial. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro. nº 9, 1960 p. 5.

vezes mascaradas sob o manto das intenções declaradas dos diversos agentes e agências envolvidos¹⁸³.

3.1 A *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*: o intelectual coletivo do Direito Aeronáutico no Brasil

A *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico (Revista da SBDA)* era o órgão oficial de divulgação das idéias da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico, considerada como seu “cartão de visitas”, acreditando-a fora do seu âmbito social e também no exterior. A proposta de sua criação partiu do associado Octacílio Alecrim e teve grande aceitação entre os demais membros da SBDA. Themistocles Cavalcanti sugeriu que, enquanto a Revista da Sociedade não estivesse em circulação, a agência poderia se utilizar da *Revista Forense*¹⁸⁴, uma vez que as temáticas do Direito aeronáutico já vinham sendo abordadas, dentre outras, nas suas páginas.

Decidiu-se que as edições da *Revista da SBDA* deveriam ser trimestrais, mas ao longo do período pesquisado (1950-1965) verificou-se que isto nem sempre foi possível. O primeiro número, embora fosse referente a julho / setembro de 1951, acabou sendo publicado somente no ano seguinte. A direção da revista ficou a cargo de Cláudio Ganns, considerado pelos seus colegas como o responsável por sua fundação, secretariado por José Ribamar Machado. Integraram inicialmente a redação A. B. Carneiro de Campos, Carlos da Rocha Guimarães, Octacílio Alecrim e Stélio Bastos Belchior¹⁸⁵. Cláudio Ganns, como vimos, vinculava-se ao Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias e atuou como advogado da *Air France* do Brasil.

Quanto ao conteúdo do periódico, seria constituído de artigos originais, traduções, notas científicas e bibliográficas e comentários, que deveriam ser encaminhados à diretoria da *Revista* pelos sócios da SBDA. A participação dos sócios foi imediata, como demonstraram as atitudes de

¹⁸³ BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A., 1989, (Coleção Memória e Sociedade). p. 64-73.

¹⁸⁴ Desde o início da década de 1930, José de Aguiar Dias fazia parte da *Revista Forense*, tendo ocupado os cargos de redator e secretário na mesma, assim como Carlos Medeiros Silva, que foi redator-chefe desse periódico entre 1935 e 1965. Disponível em <<http://www.stj.jus.br>> e <<http://www.stf.jus.br>>.

¹⁸⁵ Ao longo dos anos outros sócios vieram a fazer parte da Redação da *Revista da SBDA*, foram os casos de Aylzio José de Moura Alves de Souza, que assumiu a Direção da *Revista* em 1960, Alberto Rodrigues Soeiro, J. M. Othon Sidou, Luiz Ivani de A. Araújo, Pedro Calmon Filho, José Escobar Faria, Ivan Lobo Araújo, Ingerborg Knauss de Mendonça e Helio de Castro Farias.

Carneiro de Campos, que se prontificou a traduzir os artigos em língua inglesa e francesa que fossem enviados para publicação, e de Waldir F. Rocha, que logo se dispôs a entregar à secretaria da Sociedade a Regulamentação da Lei Francesa de Aviação de 1924, para que fosse avaliada sua possível divulgação no periódico. Já o sócio correspondente Antônio Ambrosini comprometeu-se a analisar o novo texto da Convenção de Roma e também enviou o seu trabalho *Fletamento y Transporte con relación al llamado chárter-aéreo*. Também foram recebidos os textos de Hector Perucchi, *Panorama da Legislação Aeronáutica Argentina*, e Themistocles Cavalcanti, *Lei Uniforme, Jurisprudência Uniforme – em Direito Aéreo Internacional*. Por sua vez, Trajano Reis propôs que fosse publicada a síntese da jurisprudência dos tribunais brasileiros em assuntos aeronáuticos¹⁸⁶.

A impressão da *Revista da SBDA* coube à Imprensa Nacional, devido a arranjos feitos com o Ministro da Aeronáutica, Nero Moura, que considerava a *Revista* como sendo de “interesse público”. Nero Moura também determinou que o Serviço de Expediente do Ministério da Aeronáutica fizesse a distribuição dos exemplares, enquanto a comercialização ficou sob a responsabilidade da Seção de Vendas do Departamento de Imprensa Nacional (pelo preço de Cr\$ 100,00 o exemplar) e as assinaturas com a Secretaria Geral da Sociedade. Trajano Furtado Reis solicitou que a Imprensa Nacional colocasse a *Revista da SBDA* para ser vendida em todas as suas agências.

A área de difusão da *Revista da SBDA* e, conseqüentemente, dos ideais e valores defendidos pela Sociedade, assim como sua repercussão, configurou-se bem abrangente tanto no Brasil quanto no exterior, como o demonstra a correspondência relativa aos pedidos de envio e agradecimentos de recebimento de exemplares feitos por diversas autoridades. Dessa forma, constam, entre outros, pedidos e agradecimentos de envio de exemplares de autoridades como o Ministro Mário Guimarães, da Divisão Cultural do Itamaraty e de órgãos como a Embaixada da Bélgica; a Fundação Getúlio Vargas; o Instituto Histórico da Universidade de Minas Gerais; o Ministério da Justiça; o Ministério da Fazenda; o Centro Técnico da Aeronáutica (CTA); a Biblioteca Nacional; a Biblioteca do Ministério do Trabalho; a Biblioteca da Faculdade de Filosofia do Rio de Janeiro; o Seminário de Estudos Internacionais da Universidade de Valladolid; a Biblioteca da Associação Brasileira de Imprensa (ABI); o Instituto Histórico e

¹⁸⁶ O sócio indica a publicação de documentos como os Mandatos de Segurança n.º. 437 (Embargos) e n.º. 830, e Apelação Cível n.º. 2.333 (Pará). Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 23 de janeiro de 1952. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 3, jan./mar. 1952. p. 223-224.

Geográfico Brasileiro; e a Universidade de São Paulo. Também surgiram intercâmbios internacionais, como aquele proposto pelo encarregado da Seção de Leis Internacionais da Northwestern University, de Chicago, para o estabelecimento de permuta entre a *Revista da SBDA* e o *Journal of for Law and Commerce*, editado por aquela instituição.

Cabe ressaltar que, além da SBDA, outras instituições nacionais do setor de aviação possuíam suas publicações e que, por vezes, seus artigos abordavam temas de Direito Aeronáutico, como era o caso da *Revista Asas*, editada pelo Aero Clube do Brasil.

O rol de agências acima apresentado molda o âmbito da rede de relações da SBDA, no qual sua *Revista* atuava como veículo representativo da visão de mundo proposta pela Sociedade. Para os juristas que integravam a agência, compreendidos aqui como intelectuais orgânicos dos setores e interesses nela representados¹⁸⁷, a publicação deveria estar à altura das tradições de cultura jurídica e intelectual brasileiras. Expressava-se, dessa forma, o esforço empreendido pelos mesmos no sentido de garantir o monopólio profissional no âmbito do novo Direito. Conforme proposto por Pierre Bourdieu:

A constituição do campo jurídico é inseparável da instauração do monopólio dos profissionais sobre a produção e a comercialização desta categoria particular de produtos que são os serviços jurídicos. A competência jurídica é um poder específico que permite que se controle o acesso ao campo jurídico, determinando os conflitos que merecem entrar nele e a “forma” específica de que se devem revestir para se constituírem em debates propriamente jurídicos: só ela pode fornecer os recursos necessários para fazer o trabalho de construção que, mediante uma seleção das propriedades pertinentes, permite reduzir a realidade à sua definição jurídica, essa ficção eficaz. O corpo dos profissionais define-se pelo monopólio dos instrumentos necessários à construção jurídica que é, por si, apropriação; a importância dos ganhos que o monopólio do mercado dos serviços jurídicos assegura a cada um dos seus membros depende do grau em que ele pode controlar a produção dos produtos, quer dizer, a formação e, sobretudo, a consagração pela instituição escolar dos agentes juridicamente autorizados a vender serviços jurídicos e, deste modo, a oferta dos serviços jurídicos¹⁸⁸.

Sendo dividida em seções, a *Revista da SBDA* tratava de assuntos pertinentes à Doutrina (Direito Internacional e Direito Nacional), Legislação (nacional e estrangeira), Jurisprudência, além de Congressos, Conferências, “Páginas Recolhidas”, Pareceres, Bibliografia Aeronáutica e Noticiário. Os autores das matérias eram principalmente os próprios membros da Sociedade,

¹⁸⁷ “Todo grupo social, nascendo no terreno originário de uma função essencial no mundo da produção econômica, cria para si, ao mesmo tempo, organicamente, uma ou mais camadas de intelectuais que lhe dão homogeneidade e consciência da própria função, não apenas no campo econômico, mas social e político [...] Pode-se observar que os intelectuais ‘orgânicos’ que cada nova classe cria consigo e elabora em seu desenvolvimento progressivo são, na maioria dos casos, ‘especializações’ de aspectos parciais da atividade primitiva do tipo social novo que a nova classe deu a luz”. GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do cárcere*. Ed. e trad. Carlos Nelson Coutinho. 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 2, 2010. p. 15-16.

¹⁸⁸ BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A., 1989, (Coleção Memória e Sociedade). p. 233.

efetivos e correspondentes, que abordavam teses pertinentes às suas respectivas especializações no interior do campo do Direito Aeronáutico. Também esse aspecto da divisão do trabalho de elaboração do Direito é assinalado por Bourdieu, que o compreende como correspondendo ao estabelecimento das hierarquias entre especialistas e especialidades:

[...] a hierarquia na divisão do trabalho jurídico tal como se apresenta mediante a hierarquia dos especialistas varia no decurso do tempo, ainda que em medida muito limitada [...], em função sobretudo das variações das relações de força no seio do campo social, como se a posição dos diferentes especialistas nas relações de força internas do campo dependesse do lugar ocupado no campo político pelos grupos cujos interesses estão mais diretamente ligados às formas de Direito correspondentes¹⁸⁹.

Os Quadros 20 a 25, abaixo, apresentam a produção intelectual dos integrantes da SBDA (em ordem alfabética), nas várias edições da *Revista*, permitindo assim identificar suas afinidades temáticas ao longo dos anos de 1951 a 1965.

¹⁸⁹ BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A., 1989, (Coleção Memória e Sociedade). p. 251.

Quadro 20 – Produção Intelectual na Revista da SBDA (1951-1965) (1/6)

Autor	Título	Seção	Edição
A. B. Carneiro de Campos	Responsabilidade civil no Direito Aéreo O registro aeronáutico A desapropriação no Direito Aeronáutico Soberania e passagem inofensiva Fontes e princípios do Direito Aéreo brasileiro	Parecer Direito Nacional Conferência Direito Internacional Doutrina	nº 2, out./dez. 1951 nº 3, jan./mar. 1952 nº 4, abr./jun. 1952 nº 5, jul./set. 1952 nº 14, jul./dez. 1963
A. G. Glioche	A prescrição no transporte aéreo	Direito Nacional	nº 6, 1953
A. Moitinho Doria	O Código Brasileiro do Ar (exposição de motivos)	Páginas Recolhidas	nº 2, out./dez. 1951
Agostinho Bruzzi Junior	O art. 165 do Código do Ar	Direito Nacional	nº 5, jul./set. 1952
Alceu Barbedo	Isenção de taxas Acidentes de aviação – Responsabilidade Isenção tributária Selo de imigração Acidente de aviação	Parecer Parecer Parecer Parecer Parecer	nº 7, 1954/1956 nº 7, 1954/1956 nº 7, 1954/1956 nº 7, 1954/1956 nº 7, 1954/1956
Aldo Armando Cocca	Liberdad o soberania aérea frente a la exploration y utilizacion del espacio? Los satélites artificiales en función ordenadora de estudios jurídicos	Doutrina Bibliografia	nº 13, jan./jun. 1963 nº 13, jan./jun. 1963
Aldo Pinto Pessoa	Das marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves em geral	Doutrina	nº 13, jan./jun. 1963
Álvaro Bauzá Araujo	Panorama actual de la Legislacion y Política Aeronauticas en el Uruguay	Doutrina	nº 15, jan./jun. 1964
André de Faria Pereira	Abalroamento de aviões	Parecer	nº 5, jul./set. 1952
André Garnault	La Convention de Geneve	Direito Internacional	nº 1, jul./set. 1951
Antonio Ambrosini	Liberdade do ar Unidade da Ciência Jurídica e autonomia do Direito da Aviação Problemas de técnica legislativa em matéria de fontes de Direito da Aviação Fletamento aéreo Problemas relacionados com as fontes de Direito Aviatório As modernas doutrinas em torno das questões de soberania sobre o espaço aéreo	Conferência Conferência Conferência Direito Internacional Conferências Direito Internacional	nº 1, jul./set. 1951 nº 2, out./dez. 1951 nº 2, out./dez. 1951 nº 3, jan./mar. 1952 nº 4, abr./jun. 1952 nº 6, 1953
Antônio Franco Rigalt	Las ocho libertades del aire	Doutrina	nº 11, 1961
Arnoldo M. da Fonseca	Exercício de função a bordo de aeronave Sobre o Projeto de Convenção de janeiro de 1952 para a revisão da Convenção de Varsóvia (sugestões sobre a responsabilidade civil do transportador)	Parecer Trabalhos da SBDA	nº 5, jul./set. 1952 nº 6, 1953

Quadro 21 – Produção Intelectual na Revista da SBDA (1951-1965) (2/6)

Autor	Título	Seção	Edição
Arp Procópio de Carvalho	Aspectos da nacionalização da Aviação Comercial na América Latina	Doutrina	nº 10, 1961
Aylzio Alves de Souza	Projeto de Convenção sobre Delitos e certos outros atos cometidos a bordo de aeronaves Fundamentos e tendências de alguns princípios de política aérea internacional Regime de exploração do transporte aéreo doméstico no Brasil	Doutrina Doutrina Doutrina	nº 9, 1960 nº 16, jul./dez. 1964 nº 17, jan./jun. 1965
C. Berezowski	Quelques problèmes juridiques concernant l'espace extra-atmosphérique	Doutrina	nº 12, 1962
Carlos A. D. de Abranches	Nasce o Direito Espacial	Doutrina	nº 14, jul./dez. 1963
Carlos da Rocha Guimarães	O registro aeronáutico Negociabilidade do conhecimento aéreo Acidentes aeronáuticos O registro aeronáutico em Direito Comparado Exercício de função a bordo de aeronave Sobre o Projeto de Convenção de janeiro de 1952 para a revisão da Convenção de Varsóvia (sugestões sobre as definições) Sobre o Projeto de Convenção de janeiro de 1952 para a revisão da Convenção de Varsóvia (sugestões sobre o conhecimento aéreo) Sobre o Projeto de Convenção de janeiro de 1952 para a revisão da Convenção de Varsóvia (relatório sobre os títulos de transporte) Contratos de utilização de aeronave	Direito Nacional Direito Nacional Direito Nacional Direito Internacional Parecer Trabalhos da SBDA Trabalhos da SBDA Trabalhos da SBDA	nº 3, jan./mar. 1952 nº 2, out./dez. 1951 nº 4, abr./jun. 1952 nº 5, jul./set. 1952 nº 5, jul./set. 1952 nº 6, 1953 nº 6, 1953 nº 6, 1953
Carlos M. Silva	Pessoa jurídica estrangeira	Doutrina	nº 12, 1962
Carlos S. Costa	Seguros internacionais	Parecer	nº 4, abr./jun. 1952
Cláudio Ganns	Organização de empresa A revisão da Convenção de Roma Utilização dos heliportos sob os aspectos: administrativo, fiscal e penal A Convenção de Roma e a revisão do seu texto Seguro obrigatório Abaloamento aéreo Isenção de impostos aduaneiros e de renda para companhias estrangeiras que realizam tráfego aéreo	Páginas Recolhidas Parecer Congresso (Relatório) Congresso (Relatório) Conferência Direito Nacional Parecer Parecer	nº 3, jan./mar. 1952 nº 1, jul./set. 1951 nº 2, out./dez. 1951 nº 2, out./dez. 1951 nº 2, out./dez. 1951 nº 2, out./dez. 1951 nº 4, abr./jun. 1952 nº 5, jul./set. 1952 nº 6, 1953

Quadro 22 – Produção Intelectual na Revista da SBDA (1951-1965) (3/6)

Autor	Título	Seção	Edição
Edgard Façanha	Seguro de Vida	Direito Nacional	nº 4, abr./jun. 1952
Edmundo Barbosa da Silva	Política Aérea Internacional	Páginas Recolhidas	nº 5, jul./set. 1952
Eugene Pepin	Quelques aspects politiques et juridiques du problème de l'espace	Doutrina	nº 12, 1962
Eurico Paulo Valle	Redução de tarifas aéreas	Direito Nacional	nº 5, jul./set. 1952
	Carga com valor declarado e responsabilidade do transportador	Direito Nacional	nº 6, 1953
	Subvenção de empresas de transporte aéreo	Direito Nacional	nº 6, 1953
Euripedes C. Vaz de Melo	Poderes do comandante	Direito Nacional	nº 4, abr./jun. 1952
F. Carreño	Servidumbres y expropiación aéreo	Conferências	nº 4, abr./jun. 1952
Federico Videla Escalada	Contratos de adquisición de aviones com especial referencia a los derechos de garantía	Bibliografia	nº 12, 1962
Florianio de Aguiar Dias	O art. 116 do Código do Ar	Direito Nacional	nº 1, jul./set. 1951
	Revisão da Convenção de Roma	Direito Internacional	nº 3, jan./mar. 1952
	Arresto de aeronave	Direito Nacional	nº 5, jul./set. 1952
	Garantia da reparação de danos a terceiros na superfície	Direito Nacional	nº 6, 1953
	Considerações sobre a Conferência de Aviação de Petrópolis	Doutrina	nº 12, 1962
	Arrendamento de aeronave estrangeira por empresa brasileira	Doutrina	nº 14, jul./dez. 1963
Fração Guimarães	Seguro aeronáutico	Parecer	nº 4, abr./jun. 1952
Frederico Duarte de Oliveira	Do Direito de realizar o transporte aéreo internacional	Direito Internacional	nº 2, out./dez. 1951
Frederico Duarte de Oliveira	Sobre o Projeto de Convenção de janeiro de 1952 para a revisão da Convenção de Varsóvia (relatório sobre as definições)	Trabalhos da SBDA	nº 6, 1953
Gerd Rinck	Damage caused by foreign aircraft to third parties	Doutrina	nº 11, 1961
Giannini	Ensino de Direito Aeronáutico na Itália	Direito Internacional	nº 4, abr./jun. 1952
Gonzalo Garcia	Algunos aspectos de la Responsabilidad en la Convención de Varsóvia	Direito Internacional	nº 7, 1954/1956
	Paradojas del Decano	Doutrina	nº 10, 1961
H. Drion	Lettre de transport aérien	Relatório	nº 5, jul./set. 1952
Haroldo Valladão	Taxas aeroportuárias	Pareceres	nº 1, jul./set. 1951
	Do Direito Aéreo ao Direito Interplanetário	Conferência	nº 9, 1960
Hector Perucchi	Panorama de la legislación aeronáutica Argentina	Direito Internacional	nº 2, out./dez. 1951
Hugo da Cunha Machado	Autonomia do Direito Aeronáutico	Doutrina	nº 15, jan./jun. 1964
	Princípios fundamentais em um convênio sobre o espaço exterior	Doutrina	nº 16, jul./dez. 1964
	Problemas de responsabilidade resultante de atividades no espaço	Relatório	nº 18, jul./dez. 1965
Hugo Simas	Introdução ao Direito Aéreo	Páginas Recolhidas	nº 1, jul./set. 1951
Isaac Jakubovicz	O artigo 46 do Código do Ar	Direito Nacional	nº 6, 1953

Quadro23 – Produção Intelectual na Revista da SBDA (1951-1965) (4/6)

Autor	Título	Seção	Edição
J. C. Sampaio de Lacerda	Diário de bordo, sua eficácia e validade Ensino do Direito Aeronáutico	Parecer Direito Nacional	nº 2, out./dez. 1951 nº 3, jan./mar. 1952
J. M. Othon Sidou	A expressão “Direito Aéreo” no Código Brasileiro do Ar Convenção de Tóquio, sobre infrações e certos atos cometidos a bordo de aeronaves Convenção de Tóquio sobre infrações e certos outros atos cometidos a bordo de aeronaves	Doutrina Atos Internacionais Doutrina	nº 12, 1962 nº 14, jul./dez. 1963 nº 15, jan./jun. 1964
Jayme Leonel	O conceito de dolo e culpa grave	Direito Nacional	nº 3, jan./mar. 1952
João de Oliveira Filho	Indenização de abalroamento aéreo	Parecer	nº 5, jul./set. 1952
João Vicente de Campos	O problema das aeronaves menores Jurisdição no espaço aéreo Sobre o Projeto de Convenção de janeiro de 1952 para a revisão da Convenção de Varsóvia (negociabilidade do título de transporte aéreo) O seguro Aeronáutico	Direito Nacional Parecer Trabalhos da SBDA Doutrina	nº 3, jan./mar. 1952 nº 5, jul./set. 1952 nº 6, 1953 nº 15, jan./jun. 1964
John Cobb Cooper	The Chicago Convention – after twenty years	Doutrina	nº 17, jan./jun. 1965
José A. de Paiva Meira	A revisão da Convenção de Roma	Congresso	nº 1, jul./set. 1951
José Carlos Noronha	Utilização de aeródromos em tráfego público Concessão de linha regular a empresas estrangeiras Exercício de função a bordo de aeronave	Direito Nacional Direito Nacional Parecer	nº 2, out./dez. 1951 nº 5, jul./set. 1952 nº 5, jul./set. 1952
José Dalmo F. B. de Mattos	Autonomia do Direito Aéreo Serviço de navegação aérea	Direito Nacional Doutrina	nº 4, abr./jun. 1952 nº 11, 1961
José de Aguiar Dias	Jurisdição no espaço aéreo Das cláusulas de não-indenizar no transporte aéreo Abalroamento aéreo Responsabilidade por abalroamento aéreo	Direito Internacional Direito Nacional Direito Nacional Direito Nacional	nº 1, jul./set. 1951 nº 2, out./dez. 1951 nº 5, jul./set. 1952 nº 5, jul./set. 1952
José Ferreira de Souza	Jurisdição no espaço aéreo	Indicação	nº 5, jul./set. 1952
José Ribamar Machado	Instituto de Derecho Aeronáutico Argentino Revisão da Convenção de Varsóvia	Relatório Direito Internacional	nº 3, jan./mar. 1952 nº 5, jul./set. 1952
K. M. Beaumont	Revision de la Convention de Varsovie	Relatório	nº 5, jul./set. 1952
Luiz Ivani de A. Araújo	Da inviabilidade de um Código Aeronáutico Latino Americano O Estado de Ratificação das Convenções Internacionais e sua influência nas legislações internas latino americanas Da hipoteca das aeronaves Condição jurídica dos territórios no espaço	Doutrina Doutrina Doutrina Parecer	nº 10, 1961 nº 10, 1961 nº 11, 1961 nº 18, jul./dez. 1965

Quadro 24 – Produção Intelectual na Revista da SBDA (1951-1965) (5/6)

Autor	Título	Seção	Edição
Mankiewicz	Recueil international des decisions judiciaires interessant à l'aviacion civile internationale	Direito Internacional	nº 4, abr./jun. 1952
Marcel Lé Goff	Les règles de l'air – Annexe 2 de la Convention Internationale de Chicago	Doutrina	nº 13, jan./jun. 1963
Mário Fidalgo	Exercício de função a bordo de aeronave	Tese	nº 5, jul./set. 1952
Nestor Errecart	Nuevas Perspectivas del Derecho Aeronáutico	Doutrina	nº 9, 1960
Oclanny Silveira da Mota	Impunidade das infrações a regras de aviação cometidas em alto mar	Doutrina	nº 13, jan./jun. 1963
Octacílio Alecrim	Jurisdicção no espaço aéreo	Direito Internacional	nº 1, jul./set. 1951
Oscar da Cunha	Autonomia legislativa	Direito Nacional	nº 1, jul./set. 1951
Paulo Ernesto Tolle	Do ensino do Direito Aeronáutico	Direito Nacional	nº 2, out./dez. 1951
	Ensino autônomo do Direito Aeronáutico	Parecer	nº 4, abr./jun. 1952
	O Direito Aeronáutico em relação a outros Direitos Especiais	Direito Nacional	nº 2, out./dez. 1951
	Possibilidade e Conveniência de um Código Aeronáutico Latino Americano	Doutrina	nº 10, 1961
	Reparação dos danos causados por aeronaves e a questão da Responsabilidade Civil no caso de abalroamento aéreo, no Direito brasileiro	Doutrina	nº 11, 1961
Plínio de Freitas Travassos	Abalroamento aéreo	Parecer	nº 5, jul./set. 1952
	Isenção de taxa para companhia de aviação	Parecer	nº 5, jul./set. 1952
Rode Verschoor	Some problems of Space Law	Doutrina	nº 18, jul./dez. 1965
Ruben Dario y Basualdo	Nuevos aportes a la teoria evolucionista del derecho de la aviación	Doutrina	nº 14, jul./dez. 1963
S. A. Bayitch	Unification of Aviation Law in the Western Hemisphere	Doutrina	nº 16, jul./dez. 1964
SBDA	Estudo da SBDA a respeito da Convenção sobre Abalroamento Aéreo	Trabalhos da SBDA	nº 7, 1954/1956
	Revisão da Convenção de Varsóvia	Trabalhos da SBDA	nº 7, 1954/1956
	Bases para debate e deliberação sobre prioridade para o estudo das matérias de programa do Comitê Jurídico da OACI e atitude a adotar face a questão de soberania do espaço aéreo em vista dos vãos a grandes atitudes	Trabalhos da SBDA	nº 7, 1954/1956
Scialoja	Responsabilidade contratual	Parecer	nº 4, abr./jun. 1952

Quadro 25 – Produção Intelectual na Revista da SBDA (1951-1965) (6/6)

Autor	Título	Seção	Edição
Stélio Bastos Belchior	Reconhecimento internacional Hipoteca aérea no Direito brasileiro A revisão da Convenção de Roma Problema da Capacidade e da frequência em Bermudas Comissão Jurídica da ICAO (Montreal – 1950) Convenção de Genebra (1948) Revisão da Convenção de Roma	Congresso Direito Nacional Congresso Direito Internacional Congresso Direito internacional Trabalhos da SBDA	nº 1, jul./set. 1951 nº 2, out./dez. 1951 nº 2, out./dez. 1951 nº 3, jan./mar. 1952 nº 3, jan./mar. 1952 nº 4, abr./jun. 1952 nº 5, jul./set. 1952
Themistocles B. Cavalcanti	Lei uniforme, jurisprudência uniforme em Direito Aéreo Internacional A revisão da Convenção de Roma	Direito Internacional	nº 2, out./dez. 1951
Trajano Furtado Reis	A nacionalidade das aeronaves Reconhecimento internacional A revisão da Convenção de Roma O Brasil em face da Convenção de 1949 Aeronaves militares Juízo arbitral Sobre o território nacional por aeronaves estrangeiras Sobre o Protocolo de Haia (1955)	Congresso Direito Nacional Congresso Congresso Páginas Recolhidas Direito Nacional Trabalhos da SBDA Direito Internacional Parecer	nº 2, out./dez. 1951 nº 1, jul./set. 1951 nº 1, jul./set. 1951 nº 1, jul./set. 1951 nº 4, abr./jun. 1952 nº 5, jul./set. 1952 nº 5, jul./set. 1952 nº 6, 1953 nº 7, 1954/1956
Trajano M. Paço	Direito Público Aéreo Direito Público Aéreo	Conferência Conferência	nº 3, jan./mar. 1952 nº 4, abr./jun. 1952
Waldemar da Silva Moreira	Autorização para funcionamento de aeroclubes	Parecer	nº 2, out./dez. 1951
Waldir Faria Rocha	Natureza da autorização dada a companhias estrangeiras de navegação aérea	Direito Nacional	nº 6, 1953
Walfrido P. Guimarães	Domínio público aéreo Fundação da Associação Latino Americana de Direito Aeronáutico	Direito Internacional Doutrina	nº 1, jul./set. 1951 nº 10, 1961
Werner Guldimann	International Unification of Liability of Air Traffic Control Agencies?	Doutrina	nº 11, 1961

Fonte: *Revista da SBDA*, ns. 1-18, 1951-1965.

Muito dos artigos da *Revista da SBDA* foram fruto de participações dos sócios da SBDA como representantes brasileiros, tanto de agências governamentais como civis, em diversos congressos e conferências nacionais e internacionais, já outros eram resultado das suas pesquisas acadêmicas e práticas profissionais. Dentre os temas que figuraram em suas páginas, constam as revisões das Convenções de Roma e de Varsóvia e do Código Brasileiro do Ar, e a defesa da autonomia do Direito Aeronáutico, tópicos de que tratamos no Capítulo 2 desta dissertação. Este último tema gerou a necessidade de a SBDA sistematizar a bibliografia então disponível internacionalmente a respeito desta área específica do Direito.

Tem destaque na *Revista*, também, o tratamento de tratados e convenções, no campo do Direito Aeronáutico e Espacial. Constam ainda diversas traduções ou versões em língua estrangeira de autoria de colaboradores que atuavam como sócios correspondentes da SBDA, versando sobre legislação e Direito Aeronáutico em seus respectivos países, cuja publicação na *Revista da SBDA* relaciona-se ao esforço de conformar a autonomia do campo jurídico próprio da nova área do Direito.

O setor de aviação privado foi, no entanto, o principal objeto dos artigos da *Revista*, que se preocupou em prestar orientações legais para a organização de empresas e concessões de linhas aéreas, assim como a respeito de temas como seguros e hipotecas, desapropriações, responsabilidades contratuais e por abalroamento aéreo, aquisição e fretamento de aeronaves, concorrência, indenizações, reparação de danos a terceiros na superfície, responsabilidade civil do transportador, tarifas, isenções de taxas e subvenções de empresas de transporte aéreo, entre outros. Foi tratado, também, o tema da nacionalização da aviação comercial.

A temática da soberania dos países em relação à jurisdição sobre seus respectivos espaços aéreos mediante o incremento dos vôos internacionais desenvolveu-se de forma correlata à questão da identificação de nacionalidade das aeronaves e à importância do registro aeronáutico, o que envolveu tanto a regulamentação do transporte aéreo internacional quanto a das próprias companhias aéreas e da aviação doméstica. No início da década de 1960, com o desenvolvimento tecnológico dos engenhos espaciais, estimularam-se as antigas preocupações dos Estados com sua soberania territorial, e desta forma o assunto da jurisdição sobre o espaço exterior passou a ser trabalhado na *Revista da SBDA*. O número de artigos a respeito do novo Direito Espacial cresceu então rapidamente.

Nota-se que o governo brasileiro esteve sempre à frente da regulamentação do setor aeronáutico, tanto que, após a criação da CERNAI e da SBDA, terminou por realizar novos ajustes institucionais, criando uma nova agência no Ministério da Aeronáutica, a Comissão de Altos Estudos e Planejamento (CAEP), pelo Decreto no. 50.413, de 5 de abril de 1961, e também pela delegação, ao Diretor Geral de Aeronáutica Civil, da competência para aprovar contratos para a concessão de linhas aéreas (Portaria no. 369/GM-5, 17 de abril de 1961). Os temas relativos à aviação comercial brasileira e à soberania nacional e exploração do espaço serão vistos a seguir.

3.2 A institucionalização da aviação comercial brasileira: a exploração dos serviços de navegação aérea

A questão da exploração dos serviços de Navegação Aérea foi pauta constante nos artigos das edições da *Revista da SBDA*. A própria razão que levou à criação da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA) foi justamente a necessidade de auxílio jurídico frente à normatização da aviação comercial por parte da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI) junto à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). A disciplinarização das atividades comerciais na esfera da aviação civil foi um elemento importante dentro do arranjo maior da institucionalização do setor aeronáutico executado pelo governo brasileiro, por intermédio do Ministério da Aeronáutica. A função exercida pelo governo federal no que tange ao progresso do transporte aéreo brasileiro, ou seja, o auxílio que a União prestou às empresas, serviu para institucionalizar nacionalmente o que antes figurava como um amontoado de empresas privadas. A partir do final da segunda década do século XX, uma série de autorizações fora concedida a grupos particulares para montarem empresas de exploração do tráfego aéreo em solo nacional, sendo algumas destas companhias estrangeiras. Essa pluralidade de iniciativas ocorreu inicialmente sem uma coordenação centralizadora, tendo ocorrido a falência de muitas empresas. Após a guerra, previu-se a estagnação de um setor que, cada vez mais devido aos avanços tecnológicos na atividade aeronáutica e às dimensões territoriais brasileiras, era visto como estratégico à soberania e ao crescimento econômico do país.

Compreende-se desta forma que o Direito e a jurisprudência facultados da ação tanto da CERNAI quanto da SBDA foram um *reflexo direto das relações de força existentes, em que se exprimem as determinações econômicas e, em particular, os interesses dos dominantes*¹⁹⁰.

A instauração de um sistema comercial aéreo em território brasileiro fez parte dos interesses que nortearam a política aeronáutica no país. Partia-se do princípio de que os serviços de transporte aéreo nacional eram de caráter público sendo, portanto, de responsabilidade e direito do Estado. Conforme apontado por Bourdieu, tal processo enquadra-se pelo fato de que *o Direito consagra a ordem estabelecida ao consagrar uma visão desta ordem que é uma visão do Estado, garantida pelo Estado*¹⁹¹. Deste modo a política de comercialização da atividade deste setor expressou-se de três maneiras: na primeira, caberia ao próprio Estado a exploração dos serviços de forma direta, utilizando-se para isso de seus aparelhos administrativos; na segunda, por meio de concessões seria transferida à iniciativa privada a faculdade de explorar as linhas regulares de navegação aérea; na terceira, através de permissões a particulares de realização do transporte aéreo não regular.

Assim pois, partindo do conceito de que o transporte aéreo comercial se caracteriza pelo sentido de prestação de serviço a base de remuneração, e que se desdobra em duas modalidades, faz-se necessário definir ou distinguir o transporte ou serviço regular e o transporte ou serviço não regular.

Por transporte aéreo regular entende-se aquele que, conforme a Portaria nº 347 de 1950, é realizado em linha prevista em contrato registrado no Tribunal de Contas. Pode-se e deve-se, porém, dizer mais do que isso. Transporte ou serviço aéreo regular é aquele oferecido ao usuário e realizado na conformidade de horário aprovado pela Autoridade Competente, com a indicação da data, hora, escalas, equipamento de cada operação, como sujeito a observância de tarifas previamente fixadas.

Por transporte aéreo não regular, ou ainda, serviço não regular, tem-se aquele que se realiza não em linhas pré-determinadas – quando muito em áreas – não em função de concessão de serviços, mas sim de permissões, não estando obrigado a observância de horários ou de tarifas. Nessa categoria estão os táxis-aéreos, bem como qualquer outra atividade remunerada de transporte aéreo, não classificável como transporte regular¹⁹².

A aviação comercial surgiu com o fim da Primeira Guerra Mundial. O Brasil seguiu a então tendência internacional de desenvolvimento do parque tecnológico aeronáutico, estimulado pelo uso que foi dado aos aviões nos combates. As primeiras autorizações concedidas pelo

¹⁹⁰ BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A., 1989, (Coleção Memória e Sociedade). p. 210.

¹⁹¹ BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A., 1989, (Coleção Memória e Sociedade). p. 237.

¹⁹² SOUZA, Aylzio Alves de. Regime de exploração do transporte aéreo doméstico no Brasil. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 17, jan./jun. 1965. p. 16.

governo brasileiro destinadas a operações de empresas de aerotransporte foram para indivíduos como João Teixeira Soares e Antônio Rossi (Decreto no. 132224, de 23 de outubro de 1918); João Baptista dos Santos e Augusto de Araújo Góis (Decreto no. 13.504, de 12 de março de 1919); a firma inglesa Davidson, Pullen & Company (Decreto no. 13.566, de 26 de abril de 1919); João Varzea (Decreto no. 13.567, de 26 de abril de 1919); Francisco do Rego Barros Barreto (Decreto no. 13.568, de 26 de abril de 1919); e a firma Handley Page Ltda. (Decreto no. 13.569, de 26 de abril de 1919), sendo interessante apontar que nenhuma destas ações chegou a alcançar seu objetivo¹⁹³.

Coube inicialmente ao Ministério de Obras Públicas (depois Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas e em seguida Ministério da Viação e Obras Públicas) administrar as matérias relativas à navegação aérea. O primeiro documento a tratar especificamente da aviação civil foi o Decreto no. 16.983, de 22 de julho de 1925, que aprovou o *Regulamento para os Serviços Civis de Navegação Aérea*. Por entender que o Ministério não dispunha de repartições capazes de efetuar a almejada disciplina da aviação civil no Brasil, o governo federal criou e organizou, por intermédio do Decreto no. 19.902, de 22 de abril de 1931, o Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), órgão incumbido de dirigir, superintender e fiscalizar este ramo de atividades.

A questão da nacionalização das tripulações dos aviões brasileiros foi alvo do Ministério da Viação e Obras Públicas através da Portaria s/n, de 21 de outubro de 1931, que determinou o período de dois anos para que as aeronaves brasileiras fossem tripuladas com aeronautas nacionais (tal meta foi somente alcançada em 1942). A afirmação de soberania do governo brasileiro sobre o seu espaço aéreo expressou-se no Decreto no. 20.914, de 6 de janeiro de 1932, que regulamentou os serviços civis de aeronáutica e também atribuiu totais direitos ao governo federal, *plena e exclusiva soberania em todo o espaço aéreo correspondente ao seu território e águas territoriais*, auxiliado pelo Ministério da Viação e Obras Públicas e pelo Departamento de Aeronáutica Civil (DAC). A proposta era unificar a aviação civil de âmbito nacional por meio do Estado. Pretendeu-se reforçar a política de nacionalização das tripulações e aeronaves, numa ótica de garantia da segurança nacional, instituindo como pré-condição de nacionalidade brasileira a inscrição obrigatória das aeronaves no Registro Aeronáutico Brasileiro

¹⁹³ PEREIRA, Aldo. *Breve história da aviação comercial brasileira*. Rio de Janeiro: Europa Empresa Gráfica e Editora, 1987. p. 419-421.

e a obrigatoriedade das tripulações destas serem compostas por brasileiros, somente em caso de carência sendo admitidos estrangeiros e em caráter provisório. Ocorria entretanto que a baixa oferta de tripulantes brasileiros qualificados tinha como consequência a ampla contratação de estrangeiros. Já os transportes aéreos que fossem realizados dentro do território brasileiro caberiam às aeronaves nacionais. Em casos excepcionais o governo autorizaria o serviço de aeronaves estrangeiras, como foi o caso da autorização dada à *Pan American Airways System*, empresa norte-americana, e sua subsidiária brasileira a Panair do Brasil (Decreto n. 19.417, de 21 de novembro de 1930). A matrícula das aeronaves brasileiras estava condicionada aos seguintes critérios: serem de propriedade exclusiva de cidadão ou instituição brasileira, e de empresa, sociedade ou companhia nacional, definidas por estarem legalmente constituídas, com sede principal no Brasil, sendo a gerência confiada a brasileiro e tendo um terço do capital ao menos pertencendo a brasileiros domiciliados no Brasil. No que dizia respeito aos aeroportos, ou “aeropostos”, eram públicos, havendo taxas de utilização. Mais tarde, comumente as dívidas geradas pelas empresas face ao seu uso foram perdoadas¹⁹⁴.

Todas essas iniciativas eram parte da questão principal que dizia respeito ao contexto da expansão da regulamentação e da nacionalização dos serviços públicos no período posterior à “Revolução de 1930”, pelo qual o Estado brasileiro pretendeu dar uma nova significação no âmbito econômico a sua função. O governo federal, ao buscar centralizar as tomadas de decisões sobre a utilização dos recursos situados em território nacional, destinando-os à exploração voltada para o desenvolvimento da economia e manutenção da soberania, acabou por redefinir as faculdades cabíveis aos setores público e privado¹⁹⁵. No caso específico das empresas de aviação civil, houve um rearranjo entre elementos nacionais e estrangeiros.

As condições precárias da aeronavegação brasileira forçaram o governo a adotar normas técnicas trazidas do exterior, o que, somado ao controle acionário de grupos estrangeiros sobre parte das empresas nacionais, dificultava a nacionalização. Estes elementos externos eram na prática defensores dos interesses de seus respectivos países, podendo-se se supor que resultassem na sujeição brasileira neste setor às imposições provenientes daquelas empresas. Tivemos nesse

¹⁹⁴ PEREIRA, Aldo. *Breve história da aviação comercial brasileira*. Rio de Janeiro: Europa Empresa Gráfica e Editora, 1987. p. 421-422; Cláudio Ganns. Organização de empresa e exigências para explorar tráfego aéreo no território nacional. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 1, jul./set. 1951. p. 133-143.

¹⁹⁵ CORRÊA, Maria Letícia. *O setor de energia elétrica e a constituição do Estado no Brasil: o Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica (1939-1954)*. 2003. Tese (Doutorado em História Social). Universidade Federal Fluminense, Niterói. p. 74-75.

sentido os exemplos da Panair do Brasil, com operadores norte-americanos, e da Condor / VARIG, com operadores alemães. Tania Quintaneiro afirmou que:

O controle das empresas de transporte aéreo nas repúblicas sul-americanas foi um dos mais caros objetivos dos Estados Unidos no decorrer da Segunda Guerra, haja vista que, no Brasil, como de resto em outros países da América Latina, parte substancial dessa rede de transporte encontrava-se já desde a década de 20 em mãos de capitais e empresas européias, particularmente alemãs. A estratégia de conquista e ocupação de espaços econômicos promovida pelo Departamento de Estado norte-americano associou fortes pressões políticas e ideológicas à busca de adesão dos governos nacionais, tanto do ponto de vista simbólico como material. Sendo a aeronáutica um setor de tecnologia de ponta em rápida expansão, atraía altos investimentos, estatais e privados. Mais do que isso, a mobilidade aérea correspondia *pari passu* com o aumento do poderio militar, fazendo da segurança geopolítica um argumento recorrente e eficaz naquela conjuntura¹⁹⁶.

O Decreto no. 20.914, de 6 de janeiro de 1932, consolidou a regulamentação do panorama da aviação civil brasileira no período. Por um lado foi defendido o princípio da soberania nacional sobre o seu espaço aéreo; o franqueamento desse espaço às aeronaves, atrelado à autorização especial para fins tais como o estabelecimento de linhas regulares de navegação aérea; a interdição, em caráter definitivo ou provisório, de determinadas áreas do território ao sobrevôo das aeronaves; assim como o de competência exclusiva da União nos assuntos de aeronáutica. Buscou-se, deste modo, priorizar, por meio do regime de concessões, o perfil nacional da aviação brasileira, a exemplo da exclusividade para os transportes entre pontos do território nacional. Por outro lado, a legislação facultava a entrada do capital estrangeiro no setor, diante do reconhecimento da falta de capitais necessários à criação e manutenção das linhas aéreas ao longo do extenso território brasileiro. Contudo, almejava-se que esse investimento estrangeiro fosse consolidado sob a forma de companhias nacionais, com sede e foro no Brasil, servindo desta maneira suas frotas de aeronaves de apoio reserva para a Força Aérea Brasileira.

Outra preocupação de cunho nacionalista do início dos anos 1930 era a de garantir, dentro do possível, a nacionalidade brasileira de toda tripulação das aeronaves, como já mencionado, embora fossem ausentes as escolas civis de aeronáutica e fosse necessário ter em conta o caráter então novo desse meio de transporte no Brasil, o que tornava impossível abrir mão de imediato desses elementos nas tripulações, sendo seus serviços encarados como “medida de exceção”. A questão dos aeroportos mereceu uma atenção especial devido às amplas dificuldades

¹⁹⁶ QUINTANEIRO, Tania. *A LATI e o projeto estadunidense de controle do mercado de aviação no Brasil*. VARIA HISTORIA, Belo Horizonte, vol. 23, nº 37, Jan/Jun 2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/vh/v23n37/v23n37a13.pdf>>. Acesso em 30 out. 2011. p. 224.

provenientes da topografia do país, associada à incapacidade tanto da União quanto dos Estados de prestar ajuda financeira à construção dos mesmos. A dificuldade de obtenção de investimentos se devia inclusive a pouca credibilidade inspirada por esse tipo de empreendimento, inicialmente. Concluiu-se então pela adoção de uma política mais *adaptável às circunstâncias* para o setor das linhas aéreas e a remuneração dos capitais no setor, isentando a União desta responsabilidade, o que na prática não ocorreu¹⁹⁷.

Essa prática que se mostrou constante do governo brasileiro de fornecer auxílios financeiros e perdoar dívidas das companhias privadas no intuito de alcançar o desenvolvimento da aviação comercial civil no país pode ser notada nos Decretos no. 22.869, de 28 de junho de 1933, e no. 22.904, de 8 de julho de 1933, que trataram da subvenção por parte da União para o estabelecimento de linhas aéreas que penetrariam o interior do território nacional. O fato de ambas as empresas escolhidas para realizarem o serviço, a Panair do Brasil (norte-americana) e a Sindicato Condor (alemã) serem subsidiárias dos maiores grupos da indústria aeronáutica e do aerotransporte comercial, então existentes, não livraram o governo do encargo de subsidiar o setor.

A proposta nacionalista de manter a aviação comercial sob o controle do governo brasileiro apareceu também nos Decretos no. 22.904, de 23 de julho de 1933, e no. 24.015, de 15 de março de 1934, que constavam da concessão da linha Belém-Manaus à Panair do Brasil, os quais determinavam a obrigatoriedade de aquisição de aeronaves de fabricação brasileira para uso na mesma linha. Tal exigência ia de encontro ao fato de que a Panair era, como foi exposto acima, uma das maiores produtoras de aviões da época e que dificilmente compraria aeronaves do Brasil.

O governo brasileiro optou por explorar de maneira indireta o seu transporte aéreo comercial, por meio de concessões e autorizações às empresas privadas, indo em direção oposta à adotada comumente pelos países submetidos ao sistema capitalista que preferiam fazê-lo de forma direta, o que é interpretado por Pereira como um dos motivos para o descompasso desfavorável do crescimento da aviação comercial do Brasil em relação à mundial¹⁹⁸.

¹⁹⁷ PEREIRA, Aldo. *Breve história da aviação comercial brasileira*. Rio de Janeiro: Europa Empresa Gráfica e Editora, 1987. p. 423.

¹⁹⁸ PEREIRA, Aldo. *Breve história da aviação comercial brasileira*. Rio de Janeiro: Europa Empresa Gráfica e Editora, 1987. p. 424-426; 439.

Caberia somente ao governo brasileiro o direito de explorar de maneira direta ou por meio de autorizações ou concessões os serviços de navegação aérea em território nacional, assim ficando estas atividades restritas às empresas brasileiras. Companhias comerciais de outras nacionalidades deveriam seguir alguns critérios legais, como o da empresa concessionária de serviço público dever ter sua administração composta majoritariamente por brasileiros ou ainda delegar aos mesmos a totalidade de poderes de gerenciamento (determinação incorporada pela Constituição de 1937, no artigo 146). Havia, portanto, uma preocupação por parte do governo em manter as empresas que funcionavam em território nacional sob controle dos próprios brasileiros¹⁹⁹. É o que se expressa também em artigo doutrinário publicado na *Revista da SBDA*:

[...] Admitem que se fala de concessão de linha aérea, já então por extensão e, ainda, por uma circunstância peculiar à navegação aérea, decorrente do caráter de domínio público que hoje se quer atribuir ao espaço aéreo, consoante a teoria da soberania do Estado em relação à área sobrevoada ao seu território, para efeito de consentir ou não consentir seja sobrevoada, senão mediante cautelas e condições que dizem com a sua defesa militar ou outros interesses a preservar [...] E nessa ordem de idéias resulta [...] que a exploração de linhas aéreas envolve a ocupação do domínio público ou de área jurisdicionada pelo Estado, o que caracteriza a concessão de uso²⁰⁰.

Um passo definitivo na organização da aviação civil e comercial brasileira foi a instituição do Código Brasileiro do Ar, pelo Decreto-lei no. 483, de 8 de julho de 1938. Incorporou-se nele o conjunto das leis em vigência, junto com regras originárias de Acordos e Tratados dos quais o país era signatário, determinando-se ainda alterações organizacionais. Desta maneira havia no Código a preocupação em equiparar-se o Brasil com o Direito Aéreo Internacional então vigente.

A trajetória de institucionalização do transporte aéreo comercial brasileiro, que de início esteve sob a égide do Ministério da Viação e Obras Públicas, passou para a jurisdição do Ministério da Aeronáutica com sua criação em 20 de janeiro de 1941, junto com a totalidade da aviação nacional. Buscava-se assim tanto um controle sobre esta atividade por parte de um determinado setor do oficialato quanto a defesa de um projeto no qual deveria haver uma “conscientização” acerca do fortalecimento da aviação comercial brasileira como peça chave para a sustentação tanto econômica quanto política do Brasil. O perfil de empreendimento privado do

¹⁹⁹ GANNS, Cláudio. Organização de empresa e exigências para explorar tráfego aéreo no território nacional. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 1, jul./set. 1951. p. 133-143.

²⁰⁰ SOUZA, Aylzio Alves de. Regime de exploração do transporte aéreo doméstico no Brasil. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 17, jan./jun. 1965. p. 17-18.

setor de transporte aéreo comercial no Brasil foi assim consolidado, mediante uma série de atos legais que o disciplinavam, sendo os interesses imediatos do empresariado constantemente atendidos. Qualquer empresa que almejasse exercer atividade comercial aeronáutica em território brasileiro deveria obrigatoriamente recorrer ao Ministério da Aeronáutica que era o órgão de direito para *o estudo e o despacho de todos os assuntos relativos à atividade da aviação nacional dirigindo-a técnica e administrativamente* (Decreto-lei no. 2.961, de 21 de janeiro de 1941, art. 2º). Era esse órgão que autorizava *o funcionamento e instalações de quaisquer entidades, empresas ou companhias destinadas à exploração comercial de transporte aéreo* (Decreto-lei no. 2.961, de 21 de janeiro de 1941, art. 26)²⁰¹.

No Congresso Jurídico Nacional realizado em 1943 no Rio de Janeiro foi aprovada uma indicação que tendia a levar as empresas aéreas à nacionalização do seu capital, modificando a cota mínima reservada à participação do capital de brasileiros domiciliados no país de 1/3 (um terço) para 51% (cinquenta e um por cento) (Aviso no. 96 – Maer., 21/10/1946). A agência responsável pelas permissões ou concessões de linhas aéreas no Brasil seria a Comissão de Estudos e Concessões de Linhas Aéreas (CECLA), criada em 1949 pela Portaria nº 115 (31/05/1949)²⁰².

Neste mesmo ano, o secretário da SBDA, Cláudio Ganns, prestava serviços de consultoria para “um grupo financeiro” (cujo nome foi omitido na documentação relacionada a essa iniciativa dentro da Sociedade), a respeito da organização de uma empresa de transporte aéreo nacional. Ganns sugeriu então, com base na legislação vigente, que a diretoria da nova empresa deveria ser formada em sua maioria por brasileiros, tendo gerência exclusivamente brasileira²⁰³. A conjuntura após Segunda Guerra Mundial oferecia então ao mercado mundial farto material aeronáutico excedente, o que permitiu que as empresas brasileiras reequipassem suas frotas aéreas através da importação do mesmo, e também que surgissem em grande quantidade novas empresas improvisadas, verificando-se nesse período a expansão dos mercados de transporte aéreo²⁰⁴.

²⁰¹ SOUZA, Aylzio Alves de. Regime de exploração do transporte aéreo doméstico no Brasil. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 17, jan./jun. 1965. p. 15-30.

²⁰² GANNS, Cláudio. Organização de empresa e exigências para explorar tráfego aéreo no território nacional. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 1, jul./set. 1951. p. 133-143.

²⁰³ Idem. p. 133-143.

Em relação às empresas estrangeiras que realizavam transporte aéreo internacional, a posição defendida por Waldir Faria Rocha, membro da SBDA, durante o 1º Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico (1951), era para que o governo brasileiro assumisse legalmente a ação de garantir a sua reserva de mercado em seu próprio território. Esse caso ilustra um dos esforços que foram realizados pelos membros da Sociedade no tocante à regulamentação dos serviços de navegação aérea no Brasil:

Com a nacionalização do serviço de navegação aérea, as linhas internacionais constituem unicamente consentimento das autoridades do país sobrevoado, sendo as funções dessas linhas no país que sobrevoam limitadas a deixar ou apanhar passageiros de procedência estrangeira ou que se destinam ao exterior, não representando tal transporte nenhum serviço público ao país, a não ser indiretamente e depois de servir ao de origem, da sua bandeira, e, na maioria das vezes, a vários países²⁰⁵.

Mas não foram somente as companhias privadas e o governo que atuaram no cenário da regulamentação da aviação comercial brasileira, outros grupos também participaram defendendo interesses e propostas alternativas. Em meados da década de 1950, afinando-se ao contexto de iniciativas nacionalistas e estatistas que caracterizou o segundo governo de Getúlio Vargas (1951-1954), foi proposta pelas organizações de trabalhadores – o Sindicato Nacional dos Aeronautas, o Sindicato Nacional dos Aeroviários e o Sindicato dos Pilotos em Transportes Aéreos – a criação de uma empresa estatal que monopolizaria todo o transporte aéreo comercial no Brasil, denominada Aerobrás. Tal proposta foi levada aos ministros do Trabalho e da Aeronáutica em 18 de outubro de 1955, sendo pautada pelo argumento da defesa de que o caminho para o desenvolvimento econômico do país estaria baseado no tripé Petróleo (Petrobrás), Energia (Eletrobrás) e Transporte. No quadro geral havia uma preocupação destes trabalhadores com as decisões dos negócios das empresas, através da prática de recorrer aos subsídios estatais, evitando-se a instabilidade do mercado de trabalho no setor, diante do exemplo de outros países que já tinham estatizado sua aviação comercial²⁰⁶.

Ao longo do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), novos auxílios às empresas permitiram a renovação do parque aeronáutico brasileiro, tomando impulso a aviação comercial.

²⁰⁴ SOUZA, Aylzio Alves de. Op. cit. p. 15-30.

²⁰⁵ ROCHA, Waldir Faria. Natureza da autorização dada a companhias estrangeiras de navegação aérea. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 6, 1953. p. 14.

²⁰⁶ PEREIRA, Aldo. *Breve história da aviação comercial brasileira*. Rio de Janeiro: Europa Empresa Gráfica e Editora, 1987. p. 433-434.

O quadro de crise do setor era denunciado, no entanto, pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas, cujos representantes lembravam que os acidentes com as aeronaves continuaram sendo uma constante, o que levou a emissão de uma série de manifestos entre os anos de 1957 e 1961, sobre temas como a inexistência de uma política aeronáutica, a submissão do elemento técnico ao comercial e as péssimas condições de trabalho existentes, associadas a uma infra-estrutura deficiente.

A resposta a essas manifestações veio na forma de duas Comissões Parlamentares de Inquérito, instauradas no Congresso Nacional entre 1958 e 1961, para elucidar as causas da crise na aviação comercial e dos acidentes aéreos. Foi também criada, almejando-se obter um maior controle financeiro sobre as empresas de aviação, a Assessoria de Assuntos Econômicos da Diretoria de Aeronáutica Civil (1958). Os resultados das CPIs expuseram o cenário caótico em que se encontrava a aviação comercial brasileira: nas irregularidades levantadas constaram desde superfaturamento e subfaturamento nas importações e exportações de equipamentos até desvios de material e das subvenções. Mesmo assim não houve punições para os envolvidos, obtendo as empresas ainda o parcelamento de suas dívidas de contribuição previdenciária, junto com a isenção de pagamento de juros e correção monetária, demanda proveniente da 1ª Conferência de Aviação Comercial Brasileira (Conferência do Castelo ou do Country Clube), realizada em Petrópolis no final de 1961, reforçada na Conferência do Rio de Janeiro, de 1963. O impulso à regulamentação do transporte aéreo e da planificação da rede aérea nacional foi, no entanto, interrompido com a edição da Instrução nº 204 / 195 da Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC), no governo Jânio Quadros (1961), que modificou radicalmente as bases da política cambial do país, eliminando a taxa preferencial até então praticada para as empresas aéreas²⁰⁷.

Se num primeiro momento, no pós guerra, houve a preocupação com as questões relativas à ampliação do sistema aéreo brasileiro, logo a primazia das ações administrativas voltou-se para alcançar a disciplina no seio da competição capitalista entre as empresas do setor. A Conferência de Petrópolis, no final de 1961, representou uma tentativa por parte do governo, via Ministério da Aeronáutica, e dos empresários das companhias aéreas, de afastar a possibilidade de falência de algumas empresas. Fortaleceu-se nesse encontro a proposição em torno da necessidade de evitar a formação de monopólio, fosse estatal ou privado, na aviação

²⁰⁷ SOUZA, Aylzio Alves de. Regime de exploração do transporte aéreo doméstico no Brasil. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 17, jan./jun. 1965. p. 28.

comercial²⁰⁸, portanto contrária à estatização dos serviços de navegação aérea. Ao mesmo tempo, almejava-se consolidar o parque industrial brasileiro visto como a *única solução para neutralizar os efeitos da eliminação do câmbio privilegiado, ocorrida com a Instrução 204, pelo qual as empresas custeavam a compra de equipamento, peças sobressalentes, combustíveis, óleos e lubrificantes*²⁰⁹.

As preocupações e propostas relativas às condições da aviação comercial no Brasil envolveram também o Legislativo, como no caso do deputado Aloysio Nonô (Frente Democrática Trabalhista – PSD, PTB, PRP), que orientado por Arp Procópio de Carvalho, do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), sócio da SBDA, levou à Câmara dos Deputados um projeto de lei de criação da Aerobrasil S.A. (Projeto no. 712/61), na qual a união teria participação minoritária. Essa proposta desagradou os trabalhadores que defendiam a importância do controle do Estado sobre uma empresa de tamanho porte e que consideravam como estratégica para o desenvolvimento nacional. Para Procópio de Carvalho, contudo, era de vital importância a nacionalização da aviação comercial, independentemente do grau de capitais privados ou estatais, não só para o Brasil como para toda a América Latina:

Os termos nacionalização e seus cognatos, em virtude da sua ambígua utilização atual, podem dar motivos a equívocos. A fim de evitá-los, adverte-se que o seu emprego, neste trabalho, não é no sentido de tendência ou definição pró ou contra qualquer das correntes ideológicas que atualmente se digladiam neste conturbado mundo, nem envolve o problema de “estabilização” das atividades aeronáuticas, mas apenas traduz a justa tendência da legislação latino-americana a exigir efetiva participação nacional na exploração do seu tráfego aéreo.

Neste novo período de pós-guerra, vem-se ampliando a ação nacionalizadora da aviação comercial na América Latina.

Superadas já, em grande parte, as questões de nacionalização em áreas internas de cada nação, envolvem elas no sentido de reivindicação de um mais justo tratamento nas rotas internacionais, para cujo movimento e possibilidades de exploração, em condições econômicas, é decisiva a contribuição latino-americana²¹⁰.

No contexto da aquisição do Consórcio REAL / Aerovias-Nacional pela VARIG, em 1961, foi proposto ainda um novo projeto de lei, de autoria do deputado Marco Antônio Coelho (PST), que contava com o apoio das entidades de trabalhadores e previa a criação da Serviços Aéreos do Brasil S.A. (Aerobrás), como sociedade de economia mista que teria como acionista

²⁰⁸ PEREIRA, Aldo. *Breve história da aviação comercial brasileira*. Rio de Janeiro: Europa Empresa Gráfica e Editora, 1987. p. 435-436; 438.

²⁰⁹ SOUZA, Aylzio Alves de. Op. cit. p. 29.

²¹⁰ CARVALHO, Arp Procópio de. Aspectos da nacionalização da aviação comercial na América Latina: evolução e problemas. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 10, 1961. p. 59.

majoritária a União. Embora abordasse as temáticas de ensino, pesquisa e indústria, aspectos que o projeto do deputado Aloysio Nonô negligenciara, esperava-se que a nova empresa estatal deveria assumir a responsabilidade de corrigir os diversos problemas que afetavam o setor aeronáutico, contornando possíveis atritos com o Ministério da Aeronáutica. A esta altura, por meio do sócio J. M. Othon Sidou, o debate relativo à instituição da Aerobrás passou a fazer parte da pauta de reuniões da SBDA, sendo designada uma Comissão²¹¹ para realizar a análise do anteprojeto de Lei destinado a sua criação.

Como órgão do Ministério da Aeronáutica, a Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI) também expressou posições no que dizia respeito à política aeronáutica que o governo brasileiro deveria adotar em relação a sua aviação comercial no cenário internacional, a qual pode ser apreendida pela postura expressa por dois de seus presidentes consecutivos, que foram Benjamim Manuel Amarantes e Hugo da Cunha Machado, ambos também membros da SBDA:

Nessa ocasião, não mais será possível subsistir o sistema de competição que ora prevalece, de várias empresas de vários países operando nos mesmos pontos de escala e nas mesmas rotas. Empresas aéreas, e até mesmo nações, para explorarem eficientemente o tráfego aéreo, terão que associar-se, sob pena de serem alijadas do mercado internacional.

Ao longo dessa idéia, penso, portanto, que o Governo brasileiro deveria orientar-se no sentido de facilitar ou incentivar a constituição de uma empresa brasileira internacional única, que servisse como instrumento de sua política, para exploração do tráfego aéreo internacional, constituída, talvez, pela participação de todas as nossas empresas domésticas, e, portanto, nitidamente de caráter privado.

Poucas nações possuem, como o Brasil, empresas aéreas de caráter privado; a maioria dos países dispõe de empresa aérea internacional única, de caráter estatal ou fortemente amparada pelo Estado.

Em todos os casos essas empresas representam o elemento de prestígio político que leva nas asas dos seus aviões a bandeira do país aos territórios dos países amigos. Apesar do interesse político, não pode ser perdido de vista o interesse econômico e, para isso, a melhor forma de tornar rentável a exploração do tráfego aéreo internacional é obter-se um bom índice de utilização da capacidade oferecida a níveis razoáveis de tarifa²¹².

A Conferência do Rio de Janeiro ocorreu em 1963 no Hotel Glória, sucedendo ao encontro de Petrópolis, e indicou ao governo que não concedesse autorizações para a montagem de novas empresas. Todavia, este devia permitir a prática de fusões, incorporações, consórcios, acordos comerciais e técnico-operativos entre as companhias que se encontravam ativas, podendo

²¹¹ Ata da 221ª reunião plenária de estudos. 24 de julho de 1963; Ata da 228ª reunião plenária de estudos. 30 de agosto de 1963. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 14, jul./dez. 1963. p. 90-92; 97-98.

²¹² Política Aérea Brasileira: discursos dos Brigadeiros Benjamim Manuel Amarantes e Hugo da Cunha Machado por ocasião da posse do novo Presidente da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI). *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 10, 1961. p. 8.

chegar por intermédio destas ações ao mínimo de três empresas autônomas para assim manter a concorrência e impedir a formação de monopólios. Contudo, a questão da rejeição ao monopólio estatal se tornou mais forte, e a possibilidade de fundação de uma Aerobrás foi encarada na conferência como extremamente danosa aos interesses da aviação comercial, e que acabaria por conduzir ao desmembramento do próprio Ministério da Aeronáutica²¹³.

[...] A constitucionalidade desse projeto se afigura controversa, porquanto para forte corrente do pensamento jurídico do País, a exploração de serviços públicos por sociedade de economia mista, não constituiria “strictu sensu”, a exploração direta a que se refere o texto constitucional em vigor. [...] Com efeito, o art. 146 da Constituição (1946) de nenhum modo admite que a União estabeleça monopólio a favor de empresa particular, mesmo de economia mista, aspecto esse que interessa diretamente à questão da constitucionalidade do projeto que cria a Aerobrás. Admite, isso sim, o monopólio pela União, apenasmente. Estabelece esse dispositivo: “A União poderá, mediante lei especial, intervir no domínio econômico e monopolizar determinada indústria ou atividade. A intervenção terá por base o interesse público e por limites os direitos fundamentais assegurados nesta Constituição”. [...] a política aérea brasileira se tem orientado pela outorga de concessões em bases que consignavam claramente o impedimento do monopólio nos serviços de transporte aéreo. Daí, a competição que existe no campo da aviação brasileira, que é característica mesma da exploração do transporte aéreo no Brasil. Por isso, o cuidado havido, permanentemente, na adoção do critério da competição regulada, inclusive no tocante à linha política favorável aos consórcios, com vistas a atenuar uma competição desmedida [...]”²¹⁴.

O tema da criação da estatal Aerobrás já tinha sido debatido na segunda CPI, a qual entre 1958 e 1961 tratou dos motivos da crise na aviação comercial e dos desastres aéreos, que teve por fim um parecer desfavorável do seu presidente, o deputado Miguel Bahury (PSP). O projeto não foi abandonado, no entanto, pelos trabalhadores da aviação civil, pois em 1963 foi publicado pela Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos o documento *Aeronautas e Aeroviários e a Segurança de Vôo*, o qual explicitava a difícil situação do setor no país e encaminhava como solução dos problemas a fundação da Aerobrás. Neste mesmo ano, no Terceiro Congresso dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, a proposta de modificar estruturalmente a aviação comercial brasileira por meio da Aerobrás foi aclamada, já tendo sido o mesmo projeto aprovado em congresso anterior da entidade, em 1960. Quando em 1964 os militares assumiram o governo as proposições em torno da Aerobrás foram esquecidas.

²¹³ PEREIRA, Aldo. *Breve história da aviação comercial brasileira*. Rio de Janeiro: Europa Empresa Gráfica e Editora, 1987. p. 436-437.

²¹⁴ SOUZA, Aylzio Alves de. Regime de exploração do transporte aéreo doméstico no Brasil. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 17, jan./jun. 1965. p. 18-19.

3.3 A jurisdição no espaço aéreo: o desenvolvimento da aviação e a defesa da soberania nacional

Durante a Segunda Guerra Mundial houve um uso intenso da atividade aeronáutica nos combates e, com o término dos conflitos, aumentou em muito a oferta de aviões no mercado internacional. Empresas de aviação comercial se organizaram em diversos países e devido às melhorias na tecnologia aérea e incentivos governamentais, face ao reconhecimento das diversas vantagens deste meio de transporte, tenderam a se expandir, passando a atuar por meio de linhas internacionais. Cada vez mais as preocupações com a manutenção da soberania dos Estados frente às rotas que cruzavam as fronteiras territoriais motivaram ações de regulamentação desta atividade. O Brasil, com sua vasta extensão, não ficou à margem desse processo, e os debates a respeito da manutenção de sua soberania no contexto da Guerra Fria e os possíveis riscos que o setor de aviação comercial com suas linhas internacionais poderia trazer para o país justificaram a demanda por fundamentação jurídica e regulamentação dessas atividades. A Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA), com sua prerrogativa de agência que organizava os interesses do setor, funcionando como intelectual coletivo e simultaneamente como extensão do aparelho estatal na Sociedade Civil, atuou ativamente na área, emitindo em seu órgão de divulgação, a *Revista da SBDA*, idéias e valores, através de farta produção intelectual.

Logo após a criação da SBDA, foi nomeada para participar do 1º Congresso Ibero-Americano de Direito Internacional, em Madri, em 1951, uma Comissão formada por Themistocles Cavalcanti (presidente), J. Aguiar Dias, Trajano Furtado Reis e Octacílio Alecrim, destinada ao estudo da tese *A Jurisdição no Espaço Aéreo*, selecionada para ser tratada pela Sociedade no referido Congresso.

A análise do tema foi feita em relação à Convenção de Chicago, tendo-se decidido por dividir o estudo em duas partes, a primeira tratou do Direito Público, já a segunda versou sobre o Direito Privado, seguindo-se desta maneira proposta encaminhada por Trajano F. Reis. Tratava-se também de enfrentar problemas de ordem conceitual, pois determinar com precisão de que espaço aéreo se estava tratando sob a égide da regulamentação carecia de uma definição

consensual. Desta maneira, baseados em argumentações dos sócios Frederico Duarte e A. B. Carneiro de Campos, a Comissão decidiu que se restringisse o estudo *ao espaço aéreo, tratado na acepção comum*. Por intermédio das observações feitas por Octacílio Alecrim durante os trabalhos da Comissão no tocante ao tema abordado, pode-se ter um panorama dos tipos de preocupações e interesses que estavam em jogo naquele momento:

1) Segundo o Código Brasileiro do Ar, qual a lei aplicável (lei do Estado sobrevoado, lei da bandeira da aeronave, lei do lugar de aterrissagem, lei do ponto de partida ou de chegada, etc.) para efeito de *competência jurisdicional* aos fatos (nascimentos, casamento, morte, colisões, etc.) e atos jurídicos (contratos, testamentos, etc.) bem assim os delitos e contravenções de Direito especificamente Aeronáutico (infrações ao regulamento do tráfego aéreo, às medidas de política do ar e às prescrições aduaneiras) e aos delitos, contravenções e crimes reprimidos pelo Código Penal (contrabando, espionagem, roubo, etc.) quando, por exemplo, sucedidos ou praticados a bordo de aeronave estrangeira sobrevoando o espaço aéreo brasileiro, e cuja nacionalidade seja do país signatário da Convenção de Chicago?

2) Na hipótese de silenciarem a respeito, no todo ou em parte, o Código e a Convenção, quais as normas de Direito Internacional Privado Aeronáutico e de Direito Penal Aeronáutico, cuja adoção a Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA) recomendaria ao plenário do Congresso Internacional de Madrid, para disciplinarem de modo geral e uniforme, a matéria?²¹⁵

Alecrim²¹⁶ por fim relacionou três proposições à referida tese: *o princípio do lugar de execução; o princípio do espaço aéreo sobrevoado; o princípio da soberania do Estado subjacente*. A Comissão optou por uma adaptação do Código Bustamante²¹⁷, que então já se encontrava em vigor no Brasil, complementado, *na parte penal de caber a jurisdição ao país sobrevoado e, no espaço livre, aplicar-se a lei do pavilhão*. Como deixou claro José Aguiar Dias em um trabalho apresentado em nome da SBDA ao referido Congresso, preocupando-se com a efetivação de um Direito unitário que desse conta de abarcar tanto a lei pertinente à nacionalidade da aeronave quanto a lei do país que a mesma sobrevoava:

O Direito Aeronáutico encara o avião em vôo como parte do território do país de sua bandeira. Sucedendo, porém, que freqüentemente, o avião sobrevoa território de outros países, cria-se o problema da lei aplicável aos atos de natureza civil ou fiscal ocorridos na aeronave, no período em que se dá a superposição do avião sobre território soberano diferente do que corresponde a sua bandeira, assim como o da competência dos tribunais para decidir sobre esses fatos. [...]

O pensamento desta Sociedade, manifestado nas reuniões realizadas para tratar do assunto, volta-se para os princípios do Código de Direito Internacional Civil, adotado pelos países sul-

²¹⁵ Ata da 17ª reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 16 de abril de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 288-289.

²¹⁶ Ata da 18ª reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 2 de maio de 1951. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 289-290.

²¹⁷ Código de Direito Internacional Privado de autoria do Jurisconsulto e Internacionalista Antônio Sanchez de Bustamante aprovado em 1928 na Conferência de Havana, tornou-se um documento legislativo *convencional* adotado por diversos países. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 2, out./dez. 1951. p. 300-301.

americanos, Conferência de Havana, de 1928, e conhecido como Código Bustamante, em homenagem a seu principal elaborador, seu profundo senso de realidade internacional o recomenda como obra de equilíbrio e realidades capaz de atender aos reclamos do mundo jurídico por uma lei uniforme, no tocante ao conflito de leis e de jurisdições no espaço aéreo. Completado com os textos adotados pela reunião de Genebra, de 1912, (arts. 18 a 21) o Código Bustamante dá seguro roteiro à solução das delicadas questões suscitadas pelos atos e fatos ocorridos por força da navegação aérea internacional²¹⁸.

Após a realização do Congresso de Direito Internacional em Madrid, a questão da jurisdição no Espaço Aéreo continuou a ser pesquisada pela SBDA, como se nota na tarefa da qual foi incumbido o sócio João Vicente Campos, que apresentou um relatório com parecer favorável à *Indicação* de J. Ferreira de Souza sobre a *Jurisdição da Lei do Pavilhão para a Aeronave que Sobrevoe o Território e Mares Territoriais de País Estrangeiro, sem fazer escala*, exposta no 1º Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico, em 1952. Durante esta discussão, Cláudio Ganns acrescentou a *ressalva de não se compreender aí a hipótese prevista ao artigo 6º do Código do Ar (quando causar danos no país sobrevoado, a jurisdição é deste)*, argumento com o qual os demais membros da SBDA concordaram e assim a dita indicação foi aprovada²¹⁹.

A aeronave é uma agregação volante, uma comunidade organizada de acordo com a lei do Estado de pavilhão. É um agrupamento posto sob as ordens de um comandante cujos poderes tiram sua força e legitimidade da lei do Estado do pavilhão. A disciplina que nela reina assim como as sanções pela sua infringência procedem da lei do Estado do pavilhão.

Isso porque a aeronave como o navio possui uma nacionalidade que adere a ela, da mesma sorte que a nacionalidade acompanha a pessoa física e jurídica fora do território do Estado de onde é cidadão. [...]

Se está nas alturas, ainda que sobrevoando território estrangeiro, não poderá, em princípio, haver outras interferências sobre ela senão as de seu pavilhão, não obstante os Estados se atribuam teoricamente a soberania dos espaços aéreos situados sobre seus territórios. O exercício dessa soberania, aliás, é obstado pela impossibilidade de fazer valer suas leis dentro dos aeroplanos que singram os espaços aéreos, e cujas tripulações e passageiros obedecem aos comandantes que as governam, segundo as leis do pavilhão que tem o dever de cumprir e fazer cumprir. Aliás, dada a velocidade do trajeto, que faz passar rapidamente a aeronave de uma à outra soberania, a aplicação da *lex loci*, em tais situações só conduziria a inextricáveis conflitos de leis e de jurisdição²²⁰.

A soberania do Estado é exercida sobre o espaço aéreo do seu território no qual o limite vertical relaciona-se com as necessidades de segurança do país em questão. Essa posição era adotada de maneira comum pelos diversos governos mundiais e materializada na forma de suas legislações internas que confirmavam o controle total e restritivo, portanto soberano, de cada país

²¹⁸ DIAS, José Aguiar. Jurisdição no Espaço Aéreo. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 1, jul./set. 1951. p. 12; 14.

²¹⁹ Ata da reunião da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. 20 de fevereiro de 1952. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 3, jan./mar. 1952. p. 225-226.

²²⁰ CAMPOS, João Vicente. Jurisdição do Espaço Aéreo. Parecer sobre a indicação do Prof. J. Ferreira de Souza. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 5, jul./set. 1952. p. 66.

sobre o espaço aéreo que os encobriam. O princípio que se contrapõe ao de soberania dos Estados sobre seu espaço aéreo é o de liberdade do ar, no qual os países subjacentes às aeronaves ficariam à mercê de qualquer possibilidade de iniciativas nocivas a si por parte de outros, estrangeiros (espionagem, contrabando, invasão), ameaçando desta maneira a própria soberania dos Estados²²¹. O reflexo desta postura na atividade de aviação comercial encontrava-se expresso na normatização da atividade de aeronavegação no Brasil em relação à comunidade internacional, assim:

O Código Brasileiro da Aeronáutica reconhece a competência de nossas leis para conhecer todos os atos que se realizarem em nosso território dentro de aeronaves, em vôo ou em pouso. Assim, declara que o Brasil exerce “completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima do seu território e mar territorial”; reconhece que as aeronaves militares e as públicas pertencem ao Estado de sua nacionalidade onde quer que se encontrem e as particulares, quando em alto-mar ou em território *res nullius*, seguem a mesma condição. Afirma, ainda, que se consideram em território do Estado subjacente quaisquer aeronaves não-militares, ali em vôo ou em pouso, e reputa praticado no Brasil os atos cometidos em uma aeronave e que produzam ou venham a produzir efeitos ou quaisquer danos em nosso território²²².

Um elemento importante da aviação comercial internacional que interfere na proposta de soberania dos Estados, mais que por sua vez é inerente à atividade em pauta é a prática da passagem inofensiva das aeronaves estrangeiras sobre o território dos demais países. O sócio da SBDA, A. B. Carneiro de Campos, apresentou sua opinião a respeito do assunto, orientando-se pela mudança de paradigma onde a busca por soberania dos Estados deixa de ser definida como um poder em si, na perspectiva de uma autonomia do Estado (independência), para uma vontade em si, na qual o Estado é parte de um sistema internacional de países (interdependência), da seguinte forma:

O Direito Aéreo tende para a internacionalização. Conquanto muitas de suas normas apresentem características de Direito Interno, o esforço dos juristas orienta-se no sentido de criar, através de convenções e tratados, uma fonte de princípios internacionais, onde as legislações dos países possam ir buscar as regras que contribuirão para a sua uniformidade. Quer na esfera do Direito Público, quer na esfera do Direito Privado, predomina essa orientação. [...]

A continuidade do princípio reiteradamente afirmado em todas as chamadas *grandes convenções* sobre tráfego aéreo internacional, fazendo intervir o direito de passagem inofensiva para a aeronave estrangeira sempre que se declara a soberania sobre o espaço aéreo dos Estados, leva-nos a concluir pela sua unidade. [...]

Cuido por isso que os dois princípios – o da soberania e o da passagem inofensiva – no Direito Aéreo nascido das convenções, formam uma unidade indissolúvel, que passará, no futuro, dos domínios convencionais para o Direito Internacional, ou pelo menos para as relações

²²¹ ARAÚJO, Luis Ivani de Amorim. *Curso de Direito Internacional Público*. 9. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Editora Forense, 1998. p. 111; 220.

²²² Idem. p. 357.

interamericanas onde encontrará na solidariedade continental, solenemente proclamada em Havana, um campo fértil para se desenvolver²²³.

Com o advento da “Era Espacial” ampliou-se a quantidade de engenhos humanos a cruzar sobrevoando os territórios nacionais, a exemplo dos satélites artificiais. Isso estimulou as sempre presentes discussões a respeito da soberania dos Estados em relação às atividades de aviação comercial internacionais. Passou-se então a ter uma necessidade de criar normas para regulamentar as ações dos países neste novo palco que se apresentava às iniciativas científicas, militares, políticas, estratégicas e logo que possível econômicas, o Espaço Exterior. O sócio da SBDA, Antônio Ambrosini, em uma conferência organizada pela própria Sociedade em 1952, expôs a tese *As modernas doutrinas em torno das questões de soberania sobre o espaço aéreo acima dos territórios*, na qual afirmava que:

[...] a condição jurídica do espaço aéreo acima da superfície do globo terrestre representa o capítulo mais importante do Direito da Aviação; capítulo ainda muito debatido, difícil, e que os recentes progressos da técnica têm modificado na sua própria postulação, dando lugar às recentes e novas teorias sobre a soberania no espaço aéreo acima do território estatal.

[...] por motivos históricos e técnicos, já se falou comumente da soberania e liberdade do *espaço aéreo*. Os aviões de fato só podiam voar graças à sustentação estática e dinâmica do ar, e ainda naquela área que envolve a Terra, onde o problema é praticamente limitado pelo “espaço aéreo”. Hoje, entretanto, já a técnica aviatória estuda e realiza aparelhos chamados “Foguetes”, que não tem mais necessidade do ar para voar e que podem atingir altitudes onde o ar não existe; assim, o problema da condição jurídica do espaço transcende o “espaço aéreo” e, quando se fala em soberania estatal sobre o espaço, surge a questão de saber se tal Direito se estende, também, à Estratosfera. Isso é devido essencialmente ao progresso da técnica que, por justa razão pode-se dizer, é o principal elemento criador do Direito da Aviação²²⁴.

As mesmas premissas que envolveram os debates sobre o objeto de estudos e atuações que acompanharam a trajetória da SBDA, se o foco mais adequado seria o Espaço Aéreo em geral ou a atividade aeronáutica de maneira mais precisa, terminaram por serem revividas com o fortalecimento do setor espacial. Em meados da década de 1960, os juristas possuíam plena clareza de que o novo Direito do Espaço era eminentemente político e que as implicações dessa natureza já se faziam sentir muito acentuadamente no tocante aos satélites artificiais²²⁵.

²²³ CAMPOS, A. B. Carneiro de. Soberania e passagem inofensiva. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro, n. 5, jul./set. 1952. p. 5; 8.

²²⁴ *Revista Asas*, nov./dez. 1952. p. 38.

²²⁵ Ata da 311ª reunião plenária de estudos. 29 de setembro de 1965. Ata da Assembléia Geral Extraordinária – 2ª Convocação. 28 de julho de 1965. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço*. Rio de Janeiro, n. 18, jul./dez. 1965. p. 188-190.

Deste modo, havia um fator que vinha se desenrolando desde a década de 1930 em solo brasileiro, relacionado à ampliação da navegação aérea internacional e à disseminação das companhias aéreas, que foi o de investir na nacionalização das atividades aeronáuticas comerciais, entendida como de importância vital para o desenvolvimento econômico do país. A isto se associava o fortalecimento da soberania do Estado brasileiro em seu território, assim como a sua jurisdição sobre o espaço aéreo que o encimava, dentro de uma ótica de cunho militar de defesa nacional, na qual a criação do Ministério da Aeronáutica em 1941 foi um ponto forte. Todo esse processo afinou-se com a Doutrina de Segurança Nacional elaborada pela Escola Superior de Guerra (ESG) adotada pela ditadura militar a partir de 1964, no contexto da reafirmação da adesão do Brasil à política externa norte-americana ao longo da Guerra Fria.

A produção intelectual da SBDA, expressa em sua *Revista*, caracterizou-se por buscar consolidar o seu papel de agência articuladora dos interesses oriundos da esfera estatal (no Ministério da Aeronáutica, como os que diziam respeito à regulamentação, disciplinarização, ampliação e centralização), e privada (nas empresas e sindicatos ligados à aviação, como por exemplo nas concessões, subsídios, isenções, garantias legais e condições de trabalho), assim como organizar em torno de si as demandas provenientes do setor jurídico aeronáutico. Processo este que resultou na formação de um campo específico do Direito Aeronáutico no Brasil sob o comando da Sociedade.

4 CONCLUSÃO

Fundada no seio do processo de regulamentação da atividade aeronáutica e expansão dos órgãos do Estado brasileiro que se apresentava desde a “Revolução de 1930”, a Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA) serviu como interlocutor entre o governo e as empresas do setor de aviação no ambiente de reorganização das competências públicas e privadas para o desenvolvimento econômico e afirmação da soberania do Brasil, assim como porta-voz das demandas dos juristas que buscavam a autonomia do Direito Aeronáutico na consolidação de um novo campo intelectual motivado pelos avanços tecnológicos e ampliação da atividade no ramo aéreo mundial.

O contexto de institucionalização do setor de Aeronáutica no Brasil gerou a necessidade de criação de uma entidade vinculada ao aparelho de Estado e ao mesmo tempo organizadora dos interesses de grupos provenientes da Sociedade Civil envolvidos com as atividades ligadas à aviação. Desta forma, em 1950 surge a SBDA, cuja trajetória está associada ao processo de controle por meio da centralização estatal do ramo aeronáutico brasileiro empreendido pela fundação do Ministério da Aeronáutica em 1941 e corroborado na área do Direito pela Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI) de 1949.

A organização de um Direito específico para regulamentar o tráfego aéreo internacional tinha em vista respeitar a soberania dos países sem comprometer o funcionamento das linhas áreas internacionais. Em resposta a essa necessidade se elaboraram diversos acordos e convenções destinados a este propósito e fora criada, em 1944, a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). A criação da CERNAI tinha por função atuar junto a esse organismo, passando em seguida a ser auxiliada pela SBDA.

No tocante ao projeto desenvolvimentista implementado após 1945, foi atribuído um valor elevado ao setor aeronáutico na industrialização do Brasil. Com a participação ativa dos militares tanto na elaboração da política do setor quanto nas áreas de pesquisa e tecnologia, buscou-se uma associação entre interesses econômicos (as empresas) e a ampliação dos órgãos governamentais e da regulamentação.

No direcionamento dado a este processo, influenciou o posicionamento assumido pelo Brasil na Segunda Guerra Mundial e na Guerra Fria, de aliança com os Estados Unidos da América, sendo também relevante a intervenção da ideologia castrense na política nacional, papel assumido com destaque pela Escola Superior de Guerra (ESG), através da formulação da Doutrina de Segurança Nacional, o que repercutiu na atuação e mesmo na própria concepção do Direito Aeronáutico em solo brasileiro, conformando-se, após 1964, a aproximação entre a SBDA e os governos militares. Diversos de seus diretores e ex-diretores ocuparam postos de funções-chaves na ditadura militar.

Embora a SBDA se apresentasse como uma entidade civil, entende-se neste trabalho que ela agia de fato como parte da Sociedade Política, por sua estreita vinculação ao Ministério da Aeronáutica, expressando-se como exemplo da inter-relação contida na proposição de Gramsci quanto ao Estado integral ou na formulação mais conhecida de “Estado Ampliado”. Teve assim por função harmonizar, através da atividade de regulamentação, os interesses advindos dos empresários do ramo de aviação e o governo e a direção política impressa a partir dos órgãos e agências estatais relacionados a essa atividade. Desta maneira a SBDA entre 1950 e 1965 procurou incessantemente alcançar o reconhecimento de sua importância junto tanto ao governo quanto aos atores civis, no que obteve sucesso.

Os membros da SBDA eram juristas que viam no Direito Aeronáutico um novo campo de estudos e mercado de trabalho. Nesta pesquisa utilizaram-se os conceitos de intelectual orgânico, de Antônio Gramsci, e de campo intelectual, de Pierre Bourdieu, para tentar compreender esse processo e a posição ocupada pela Sociedade no conjunto das relações de poder que conformava o Estado brasileiro no período analisado.

As composições das diretorias da SBDA concentraram um número restrito de indivíduos, em sua maioria juristas, que se revezavam nas diversas funções a cada nova gestão. Essas pessoas tiveram participações importantes na vida política brasileira entre as décadas de 1930 e 1960, preencheram cadeiras na administração pública e cargos eletivos governamentais, atuaram nas instituições de ensino e nos meios de comunicação, assim como ocuparam postos de liderança em diversas empresas e sindicatos, atuando no gerenciamento de conflitos de matizes econômicos e políticos mediados pela normatização pertinente à esfera do Direito. A categoria de sócio coletivo, que integrava empresas, serviu para atender à prática de articulação dos interesses dos diversos grupos da Sociedade Civil envolvidos na atividade aeronáutica.

Ao longo dos anos a SBDA prestou serviços ao Ministério da Aeronáutica por intermédio da CERNAI, abordando questões como as revisões das Convenções de Varsóvia e de Roma e do Código Brasileiro do Ar para que fossem atendidas as exigências provenientes da ampliação da aviação comercial internacional, sem que se entrasse em conflito com as leis internas do país. As Comissões da SBDA também trataram da reivindicação pela autonomia do Direito Aeronáutico, que até então era visto como integrante do Direito Comercial, e concomitantemente do ensino obrigatório deste Direito nas faculdades brasileiras. O Primeiro Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico em 1951, apadrinhado pelo Ministério da Aeronáutica, foi um dos pontos altos desta luta para a consolidação da independência do campo do Direito Aeronáutico nacional, organizada em torno da SBDA. Em seu temário, foram capitaneados assuntos pertinentes à esfera econômica das empresas de aviação com vistas à sujeição de sua regulamentação e controle pelo Estado, entendido aqui como uma entidade administrativa de base coercitiva e peça chave para o desenvolvimento do capitalismo moderno.

A construção de um campo próprio do Direito Aeronáutico se deu em um espaço social de disputas objetivas inseridas no contexto histórico desenvolvimentista brasileiro do período estudado, pois os juristas em questão eram intelectuais componentes das várias frações da classe dominante em disputa pela hegemonia, como se denota da produção intelectual esboçada no órgão de divulgação oficial da SBDA a sua *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico (Revista da SBDA)*.

Os temas que mais se destacaram nesta publicação foram os relativos à disciplinarização dos serviços das empresas de transporte aéreo pelo Estado, assim como a respeito da manutenção da soberania nacional frente à atividade de aviação internacional. As relações de força dominantes na época fizeram com que as esferas da política e da economia carecessem do arbítrio do Direito para o estabelecimento de uma ordem que deveria ser outorgada pelo Estado, por isso mesmo da insistência na nacionalização das companhias aéreas inserida no cenário de regulamentação dos serviços públicos e privados no Brasil iniciado com o pós 1930.

Com o início da chamada “Era Espacial”, inaugurada com o lançamento do satélite *Sputnik I*, em 4 de outubro de 1957, surgiriam demandas novas de regulamentação, dando origem ao campo específico do Direito Espacial, cujos instrumentos e normas viriam a se somar àqueles do Direito Aeronáutico existente. Tratava-se então do contexto da Guerra Fria, no qual os Estados Unidos da América lideravam o pólo capitalista, tendo como antagonista a União das

Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). Apresentava-se como uma das características do conflito, a exemplo da fabricação em massa de armas nucleares (“Corrida Armamentista”), a disputa em torno da capacidade de desenvolvimento de artefatos que possibilitassem o acesso ao espaço exterior, que ficou conhecida como “Corrida Espacial”. Ambos os fenômenos constituiriam importantes campos para a propaganda das capacidades tecnológicas dos sistemas em contenda. O temor quanto a um possível enfrentamento nuclear levou as duas potências a tentar negociações, com o intuito de evitar-se a transformação das órbitas em torno da Terra em regiões de combate. Criou-se desta forma os fundamentos do *Corpus Iuris Spatialis* (Corpo de Direito Espacial).

A arena internacional para a negociação desses foi a Organização das Nações Unidas (ONU)²²⁶, através do Comitê das Nações Unidas para o Uso Pacífico do Espaço Exterior (Copuos na sigla em inglês), criado em 1959, contando, à época, com 24 países. O Copuos, por sua vez, era amparado pelos dois subcomitês Jurídico e Científico-Técnico. A relevância desse órgão foi abrir para o diálogo mundial uma área ligada à Corrida Armamentista. Por razões estratégicas, o governo americano defendeu, desde então, o princípio de abertura do espaço ao uso de todos os países como base para a construção do Direito Espacial Internacional. Na prática, no entanto, tal uso seria limitado aos poucos países que dominavam a nova tecnologia. Em dezembro de 1966, foi aprovado pela Assembléia Geral da ONU o Tratado sobre Princípios Reguladores das Atividades dos Estados na Exploração e Uso do Espaço Cósmico, Inclusive a Lua e Demais Corpos Celestes²²⁷, mais conhecido como “Tratado do Espaço”, que passou a ser usado como referência para todos os assuntos e negociações no âmbito das atividades espaciais. Firmavam-se, no mesmo instrumento, os princípios da liberdade de uso e da não-apropriação dos recursos do espaço exterior e corpos celestes.

No Brasil, a repercussão do surgimento do Direito Espacial envolveu também a SBDA. A incorporação desse ramo do Direito Internacional ao seu escopo de atividades levaria, em 1965, a uma mudança quanto aos objetivos da Sociedade e também em sua denominação,

²²⁶ Exceção feita aos acordos bilaterais, como por exemplo o Tratado de Proscrição das Experiências com Armas Nucleares na Atmosfera, no Espaço Cósmico e sob a Água (1963); o Tratado sobre Limitação dos Sistemas de Defesa Antimíssil (1972); a Convenção sobre a Proibição do Uso de Técnicas de Modificação do Meio Ambiente com Fins Militares ou Quaisquer Outros Fins Hostis (1977), firmados pelos EUA e URSS.

²²⁷ Este Tratado foi aberto à assinatura em 27 de janeiro de 1967, sendo colocado em vigor em 10 de outubro de 1967. Tem como países depositários a Rússia, o Reino Unido e os EUA e foi ratificado por 98 países (inclusive o Brasil) (dados de 01/2006). MONSERRAT FILHO, José. *Direito e política na era espacial: podemos ser mais justos no espaço do que na Terra?* Rio de Janeiro: Editora Vieira & Lent, 2007, p. 187.

passando a Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço (SBDAE), marco esse que foi tomado como delimitação cronológica final do objeto dessa pesquisa.

Se inicialmente os engenhos espaciais possuíam uma importância política-estratégica e militar aos poucos passariam a ter forte peso econômico. A SBDA, percebendo a vital importância do novo setor e no intuito de angariar no Brasil esse então sub-campo do Direito Aeronáutico, o Direito Espacial, realizou tais mudanças estruturais, adaptando-se à nova função.

REFERÊNCIAS

ACQUAVIVA, Marcus Cláudio. *Dicionário jurídico Acquaviva*. São Paulo: Rideel, 2. ed., 2008.

ALONSO, Ângela. Crítica e contestação: o movimento reformista da geração 1870. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 15, n. 44, out. 2000.

ARAÚJO, Luis Ivani de Amorim. *Curso de direito internacional público*. 9. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Editora Forense, 1998.

BARROS NETO, João Pinheiro de. *Administração pública no Brasil: uma breve história dos correios*. Disponível em <<http://books.google.com.br/books>>. Acesso em 09 out. 2011.

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

BOURDIEU, Pierre. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectiva, 2007, (Coleção Estudos; 20).

_____. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A., 1989, (Coleção Memória e Sociedade).

CORRÊA, Maria Letícia. *O setor de energia elétrica e a constituição do Estado no Brasil: o Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica (1939-1954)*. 2003. Tese (Doutorado em História Social). Universidade Federal Fluminense, Niterói.

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

DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado: ação política, poder e golpe de classe*. 6ª ed.; Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2006.

DROUVOT, Hubert. *Liberalismo e política nacional de desenvolvimento tecnológico: a indústria aeronáutica no Brasil*. Disponível em: <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/viewArticle/788>>. Acesso em 30 out. 2011.

FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.). *O tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 3, 2003.

_____. *O tempo da ditadura: regime militar e movimento sociais em fins do século XX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 4, 2003.

FERREIRA, Tânia Maria Tavares Bessone da Cruz; [et. al.]. *História da Ordem dos Advogados do Brasil*. Criação, primeiros percursos e desafios (1930-1945). 1 ed. Brasília: OAB Editora, v. 3, 2003.

FICO, Carlos. *Além do golpe: a tomada do poder em 31 de março de 1964 e a ditadura militar*. Rio de Janeiro: Record, 2004.

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

GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do cárcere*. Ed. e Trad. Carlos Nelson Coutinho. Co-edição Luiz Sérgio Henriques e Marco Aurélio Nogueira. 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 2, 2010.

_____. *Cadernos do Cárcere*. Ed. e Trad. Carlos Nelson Coutinho. Co-edição Luiz Sérgio Henriques e Marco Aurélio Nogueira. 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 4, 2001.

HENRIQUES, José Simões. *História da CERNAI*. Rio de Janeiro: Sol Gráfica, 2004. p. 24-28.

HISTÓRIA DE VOLTA REDONDA. Disponível em: <[http://www.voltaredonda.com.br/?pg=historia do municipio](http://www.voltaredonda.com.br/?pg=historia%20do%20municipio)>. Acesso em 30 set. 2011.

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

_____. *História geral da aeronáutica brasileira: janeiro de 1946 a janeiro de 1956; após o término da Segunda Guerra Mundial até a posse do Dr. Juscelino Kubitschek*. Rio de Janeiro: INCAER; GR3 Comunicação & Design, v. 4, 2005.

LINHARES, Maria Yedda (org.). *História geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Campus, 6. ed., 1996.

MATTOS, Marco Aurélio Vannucchi Leme de. *Os cruzados da ordem jurídica: a atuação da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), 1945-1964*. 2011. Tese (Doutorado em História Social). Universidade de São Paulo, São Paulo.

MELLO, João Manoel Cardoso de. *O capitalismo tardio*. 4ª ed.. São Paulo: Brasiliense, 1986.

MENDONÇA, Sonia Regina de. Economia e política na historiografia brasileira. *Núcleo de Pesquisas sobre Estado e Poder no Brasil*. 1999. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/estadoepoder/files/art01_mendonca_economiaepolitica.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2010.

MONSERRAT FILHO, José. *Direito e política na era espacial: podemos ser mais justos no espaço do que na Terra?* Rio de Janeiro: Editora Vieira & Lent, 2007.

MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Viagem incompleta. A experiência brasileira (1500-2000): a grande transação*. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2.ed., 2000.

MOURA, Nero. *Um vôo na História*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1996.

NETO, Manuel Domingos (org.). *O militar e a ciência no Brasil*. Rio de Janeiro: Gramma, 2010.

OLIVEIRA, Nilda Nazaré Pereira. *Do ITA à EMBRAER: a idéia de progresso dos militares brasileiros para a indústria aeronáutica*. Texto integrante dos Anais do XVII Encontro Regional de História – O lugar da História. ANPUH/SPUNICAMP. Campinas, 6 a 10 de setembro de 2004. Cd-rom. Disponível em: <<http://anpuhsp.org.br/downloads/CD%20XVII/ST%20III/Nilda%20Nazare%20Pereira%20Oliveira.pdf>>. Acesso em 30 out. 2011.

OLIVEIRA, Nilda Nazaré Pereira.. *A missão modernizadora das Forças Armadas: a segurança nacional e o projeto do Brasil potência*. Projeto História, São Paulo, n.34, jun. 2007. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/2484/1579>>. Acesso em 30 out. 2011,

PAULA, Christiane Jalles de; LATTMAN-WELTMAN, Fernando (org.). *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro Pós-1930*. Disponível em: <<http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/Busca/BuscaConsultar.aspx>>. Acesso em 2010.

PEREIRA, Aldo. *Breve história da aviação comercial brasileira*. Rio de Janeiro: Europa Empresa Gráfica e Editora, 1987.

PEREIRA, Mirlei Fachini Vicente. *Embraer S/A: do projeto geopolítico militar à produção globalizada*. Caminhos de Geografia, Uberlândia, v. 7, n. 20, fev/2007. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/10293>>. Acesso em 30 out. 2011.

PIMENTA, Renata Waleska de Sousa. *A aviação no jornal o Estado de São Paulo: um discurso em tempo de paz e de guerra*. 2008. Dissertação (Mestrado em História Ibero-americana). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Disponível em: <http://tede.pucrs.br/tde_arquivos/15/TDE-2008-09-19T080704Z-1505/Publico/404683.pdf>. Acesso em: 15 set. 2010.

PONTES, Élio Monnerat Sólton de. O jubileu de ouro da SBDA. *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial*. Rio de Janeiro, n. 80, 2000.

QUINTANEIRO, Tania. *A LATI e o projeto estadunidense de controle do mercado de aviação no Brasil*. VARIA HISTORIA, Belo Horizonte, vol. 23, nº 37, Jan/Jun 2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/vh/v23n37/v23n37a13.pdf>>. Acesso em 30 out. 2011.

ROUQUIÉ, Alain (org.). *Os partidos militares no Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Record, 1992.

SANTOS, Tatiane Lopes dos. *Nos bastidores da criação da Comissão Nacional de Energia Nuclear: disputas políticas e interesses econômicos*. 2009. Dissertação (Mestrado em História Política). Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

TOURING CLUB DO BRASIL. *Uma memória dos tempos da mão-inglesa*. Disponível em <<http://www.touring.com.br/historia.php>>. Acesso em 28 set. 2011.

TOURING CLUBE DO BRASIL. *História da Semana da Asa (1935-1945)*. Apontamentos para a crônica da Aeronáutica Brasileira. Jornal do Comércio, Rodrigues & Cia., Av. Rio Branco, 117, Rio de Janeiro, 1946.

VIÉGAS, João Alexandre. *Vencendo o azul: história da indústria e tecnologia aeronáutica no Brasil*. São Paulo: Duas Cidades; (Brasília, DF): CNPq, 1989.

FONTES

1. Fontes Primárias

Biblioteca Cláudio Ganns

ATAS da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA). 1950-1965.

ESTATUTOS da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico (SBDA). 1950; 1960; 1965.

2. Publicações

BOLETIM do Ministério da Aeronáutica, n. 10, de 31 de outubro de 1949.

REVISTA ASAS, nov./dez. 1952.

REVISTA BRASILEIRA DE DIREITO AERONÁUTICO. n. 1-18, 1951-1965; 1970.

3. Legislação

DECRETO N. 19.902, de 22 de abril de 1931 – *Dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil*.

DECRETO N. 27.264, de 28 de setembro de 1949. *Aprova e manda executar o Regulamento da Escola Superior de Guerra*.

DECRETO N. 27.353 – de 20 de outubro de 1949 – *Cria a Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional*.

DECRETO N. 27.695, de 16 de janeiro de 1950 – *Transforma em Curso fundamental e Curso Profissional do Instituto Tecnológico de Aeronáutica os atuais Curso de Preparação e Curso de Formação de Engenheiros de Aeronáutica, e dá outras providências.*

DECRETO N. 8.288, de 2 de dezembro de 1941 – *Aprova o Regulamento da Diretoria do Pessoal do Ministério da Aeronáutica.*

DECRETO-LEI N. 2.525, de 23 de agosto de 1940 – *Modifica artigos da Lei de Organização do Ministério da Guerra (Decreto-lei n. 279, de 16 de fevereiro de 1938) e Lei de Organização dos Quadros e Efetivos do Exército em tempo de paz (Decreto-lei n. 556, de 12 de julho de 1938).*

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

DECRETO-LEI N. 3.142, de 25 de março de 1941 – *Cria no Ministério da Aeronáutica a Escola de Aeronáutica.*

DECRETO-LEI N. 3.386, de 3 de julho de 1941 – *Abre, pelo Ministério da Aeronáutica, o crédito especial de 850:000\$0 para atender às despesas que especifica, na Fábrica do Galeão.*

DECRETO-LEI N. 770, de 19 de agosto de 1969 – *Autoriza a União a constituir a EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. e dá outras providências.*

LEI N. 2.165, de 5 de janeiro de 1954 – *Dispõe sobre o ensino superior no Instituto Tecnológico de Aeronáutica.*

SITES

Anésia Pinheiro Machado: www.bsbnet.com

Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial (SBDA): sbda.org.br

Câmara dos Deputados: www.camara.gov.br

Escola Superior de Guerra: www.esg.br

FGV / CPDOC: www.fgv.br

Freepages Genealogy: freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com

Instituto Brasileiro de Direito Processual: direitoprocessual.org.br

Planalto: www.planalto.gov.br

Senado Federal: www.senado.gov.br

Supremo Tribunal de Justiça: www.stj.jus.br

Supremo Tribunal Federal: www.stf.jus.br

Touring Club do Brasil: www.touring.com.br

APÊNDICE A – Relação nominal dos sócios aceitos durante o primeiro ano da SBDA (1950-1951)

Efetivos:

Moisés Duék

Isac Jakubowics

Octacílio Alecrim

Edgard Figueiredo Façanha

Alfredo Lamy Filho

Cláudio Silveira

Alberto de Mello Flores

Jair de Barros e Vasconcelos

Arp Procópio de Carvalho

Jayme Leonel

João Nicolau Mader Gonçalves

Major Inácio Alberto Pane

Paulo Ernesto Tolle

Desembargador Giovanni Piahyense da Costa

Cônsul Paulus da Silva Castro

Sterling Cottrell (Adido Aeronáutico Civil junto à Embaixada Americana)

Desembargador Edson de Oliveira Ribeiro

Oswaldo Aranha

Alberto Torres Filho

Antônio Augusto de Vasconcellos Neto

Jean de Barral

Eric de Carvalho

Paul Vachet

João de Lima Couto

Roberto Pimentel

Pedro Calmon

José Carlos Linhares

Roberto Piragibe da Fonseca

Joaquim Martins Garcia

Ministro Antônio Carlos Lafaiete de Andrada

Virgílio Alves Ferreira

Tomás Vasconcelos Guimarães

Paulo da Silveira Ramos

Eduardo Theiller

Luís Cássio dos Santos Werneck

Desembargador Ari Franco

Desembargador Ribas Carneiro

Augusto Sabóia Lima

José Tomás Nabuco de Araújo

Rodrigo Otávio Filho

André de Faria Pereira

Carlos da Silva Costa

Elmano Cruz

Cláudio Garcia de Souza

Jorge Américo de Araújo

Willian Groseman

Charles I. Stanton

Antônio Mendes Braz da Silva

Ministro Heitor Lira

Alberto de Andrade Queiroz

Ministro Antônio Mendes Viana

Breno Machado Vieira Cavalcanti

Roberto Gonçalves Toledo

José Garcia de Souza

José Bento Ribeiro Dantas

Haroldo Valladão (Catedrático da Faculdade Nacional de Direito da Universidade do Brasil)

Ildelfonso Mascarenhas da Silva (Catedrático da Universidade do Brasil)

Arnoldo Medeiros da Fonseca

Brigadeiro Godofredo Vidal

Eurípedes Campos Vaz de Mello

Coronel Maurílio M. Pereira da Cunha

Eurico de Freitas Vale

Frederico Duarte de Oliveira (transferido da classe de correspondente, visto ter terminado a sua missão de Delegado Brasileiro junto a ICAO – Montreal)

Correspondentes:

John Cooper (Montreal)

Albert Roper

E. Pepin

C. S. Booth

André Garnault (Advogado da Corte de Apelação de Paris)

Louis Clerc

René Haroldo Poulton

Maurice Lemoine (Secretário Geral da *Air France*)

K. M. Beaumont (Inglaterra)

R. Q. Wilberforce

S. G. Tipton

C. N. Calkins

Daniel Goedhuis

Mac Clartini

Walter Peck

Lorenzo Codos (Paraguai)

Juan Nery Huerta (Paraguai)

A. Irungaray (Argentina)

Enrique Loaeza (México)

A. G. Arbaneja (Montreal)

Ricardo Mônaco (Roma)

Juiz Karl Sidenbladh (Estocolmo)
Frederico Duarte de Oliveira (Montreal – Canadá)
G. B. Bolla (Montreal – Canadá)
G. F. Fritz Gerald (Montreal – Canadá)
A. B. Rosevear (Montreal – Canadá)
K. I. Shoesen (Montreal – Canadá)
Gonzalo A. Garcia (Buenos Aires – Argentina)
Attilio Malvagni (Buenos Aires – Argentina)
Otávio Nascimento Brito (Diplomata Brasileiro)
Trajano Medeiros Paço (Diplomata Brasileiro)
R. E. Elwell (do *Department of Commerce* – Washington)
H. Alberta Colclaser (do *Aviation Policy Staff* – Washington)
J. Q. Mausell (Canadá)
Antônio Ambrosini (Itália)
A. B. Beheri
Rui Nepomuceno da Silva
Jean T. Lacour (Universidade de Geneve)
Otto Riese (Universidade de Lausanne)
W. J. G. Gazdik (Secretário da IATA – *International Air Transport Association*)
Ramon Carmona (Venezuela)
Bernard Duclos (Paris)
Emilio Abello (Filipinas)
Carlos Gomes Jara (Madrid)
Jorge Damianovich Oliveiro (Buenos Aires)
Eduard Warner (Montreal)
E. T. Nunneley (Estados Unidos)
Angel Martin Perez (México)
H. Drion (Holanda)
S. Iuul (Dinamarca)
Justice Aletn (Noruega)
P. H. Litchenberger (Paris)

Carlos Parisi Bosbadoat (Buenos Aires)

Hector Perucchi (Buenos Aires)

Vincent Evans (Londres)

Leon Camille Boussard (Montreal)

Guilherme Suaya (Nova York)

Freddy Muller Borges (Caracas)

José Branco de Valverde (México)

Angus Smith Mc Donald (Ottawa)

Julio Hoepelman (Ciudad Trujillo)

José M. Machado (Ciudad Trujillo)

Alberto Castellanos (Havana)

Mario Haedo Triana (Havana)

Manuel Uriarte Rejo (Espanha)

Eduardo Hamilton (Chile)

Henri Bouché (França)

D. S. Bhatti (Índia)

Coletivos

Panair do Brasil S.A.

Air France

Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda.