

## A REPRESENTAÇÃO DO JORNAL DO BRASIL ACERCA DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL NO RIO DE JANEIRO

### THE REPRESENTATION OF *JORNAL DO BRASIL* ABOUT THE SECOND WORLD WAR IN RIO DE JANEIRO

Lucas de Oliveira KLEVER\*

**Resumo:** Este artigo pretende discutir a representação da Segunda Guerra Mundial no Rio de Janeiro nas páginas do *Jornal do Brasil*. A justificativa se dá pelas poucas pesquisas sobre a antiga capital federal durante a guerra e utilizando esta fonte. Para isso, foi necessária uma breve introdução, aos principais trabalhos sobre o tema, ao Estado Novo (1937-45), política internacional do regime autoritário e também da imprensa naquele período para situar o *Jornal do Brasil*.

**Palavras-chave:** Segunda Guerra Mundial; Rio de Janeiro; Jornal do Brasil.

**Abstract:** This article aims to discuss the representation of the Second World War in Rio de Janeiro on the pages of *Jornal do Brasil*. This research is justified by the small number of researches about the former federal capital during the war and using this source. Therefore, it was necessary a brief introduction, from the main works about this theme to the Estado Novo (1937-45), international politics of the authoritarian regime, and also of the press in that period to locate the *Jornal do Brasil*.

**Keywords:** Second World War; Rio de Janeiro; Jornal do Brasil.

#### *Introdução*

Este artigo pretende trabalhar com a representação da guerra no Rio de Janeiro, através das páginas do *Jornal do Brasil*<sup>1</sup>. De forma curiosa a historiografia, quando trata desse período, acaba dando ênfase a outros estados que não o Rio de Janeiro, capital federal na época. Exemplos destes trabalhos, são: Roney Cytrynowicz (2000), retratando a guerra em São Paulo; Francisco César Alves Ferraz (2012), retratando o pós-guerra e a dificuldade de integração social, má recepção dos antigos integrantes da Força Expedicionária Brasileira; Ricardo Seitenfus (1980), tratando dos motivos do apoio do Brasil aos Aliados, iniciando com a revolução de 30; Manoel Thomaz Castello Branco (1960), com relatos da sua participação e memória dos expedicionários no conflito; Cida

---

\* Doutorando em História - Programa de Pós-graduação em História – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PUCRS. Porto Alegre, RS - Brasil. Bolsista CAPES. E-mail: lucas.k95@uol.com.br.

Golin e João Batista de Abreu (2006), com o resgate de documentos, depoimentos, registros, sobre a importância da mídia radiofônica durante a guerra; Lucas Silva da Silva (2009), tratando dos impactos da guerra em Porto Alegre; Marlene de Fáveri (2005), tratando do cotidiano da guerra em Santa Catarina.

Durante o início da Segunda Guerra Mundial, em 1º de setembro de 1939, o Brasil vivia um novo projeto de nação, o chamado Estado Novo (1937-45). O novo governo pregava um Estado forte, autoritário e centralizador. Para os intelectuais do regime, como Oliveira Viana, Azevedo Amaral, Francisco Campos, o ideal de democracia era um poder Executivo forte, ou seja, nas mãos do presidente da Nação. Os objetivos do Estado Novo também incluíam a construção de uma identidade nacional, além de um afastamento das ideologias exógenas (como o fascismo e o comunismo). O governo também investiu fortemente na difusão da sua doutrina através do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), criado em 1939, fiscalizando as propagandas durante a Segunda Guerra Mundial e coordenando aquelas favoráveis aos aliados através de diversos meios de comunicação: rádio, revistas, jornais, inclusive no campo da educação e nos sindicatos (GOMES, 1996; OLIVEIRA, 1982).

A Segunda Guerra Mundial teve início quando a Alemanha invadiu a Polônia. Getúlio Vargas, segundo Gerson Moura (1991), declarou o Brasil neutro ao conflito. Para o autor, Vargas aproveitou-se da situação através de uma política de barganhas, tentando obter as melhores negociações com o Eixo (Alemanha, Itália, Japão) e também com os Aliados (Estados Unidos, Inglaterra, União Soviética). Segundo Silva (2009), a Alemanha era o segundo parceiro comercial de maior importância para o Brasil e os Estados Unidos, o primeiro. Os países que participaram diretamente da guerra voltaram seus esforços para si mesmos, diminuindo drasticamente as exportações. O Brasil dependia diretamente da importação de petróleo e combustíveis derivados, dessa forma teve que criar uma política de racionamento de combustíveis. A indústria brasileira dependia de modernização para a sua expansão; contudo, tal feito dependia da importação de maquinários. Getúlio Vargas, diante da escassez de uma série de gêneros (alimentos, combustíveis) e da dificuldade de importação (principalmente com a entrada dos Estados Unidos na guerra, em 1941), teve que criar uma série de decretos para regular o abastecimento pelo país (MOURA, 1991).

O Brasil vivia o tempo da *Belle Époque* na imprensa. Segundo Maria de Lourdes Eleutério (2011), o transcorrer da Primeira República (1889-1930) trouxe: 1) diversificação da imprensa, tal como: a criação de uma ilustração diversificada (charges,

caricaturas, fotografias); 2) inovações tecnológicas, com aumento nas tiragens e na qualidade das impressões. A imprensa tornava-se uma grande empresa, capaz de influenciar vários segmentos e circuitos, por exemplo, a lavoura, o comércio, a indústria, as finanças, através das informações e propagandas disponibilizadas nas suas páginas. Nesse meio de comunicações, o telefone e o telégrafo auxiliaram na transmissão de informações e na redação. A censura na imprensa, existiu muito antes do Estado Novo, um exemplo disso é o decreto do Governo Provisório de 23 de dezembro de 1889, que impedia a publicação de palavras, escritos, que conspirassem contra a República. Alguns redatores foram presos nesta época e tiveram suas tipografias destruídas, como, por exemplo: *Diário do Comércio e Correio do Povo*, ambos no Rio de Janeiro (ELEUTÉRIO; LUCA, 2011; BARBOSA, 2010).

A escolha do *Jornal do Brasil (JB)* não ocorre por acaso, visto que o periódico, criado em 1891, era uma referência do progresso na imprensa, com o maior parque gráfico da imprensa brasileira, incluindo linotipos, sistema fotomecânico, impressão em cores e sua grande tiragem de 60 mil exemplares. Estava entre os jornais mais consumidos durante o Estado Novo, sendo integrante da grande imprensa e um dos mais modernos naquele contexto (ELEUTÉRIO; LUCA, 2011; BARBOSA, 2010). Além disso, o *JB* publicou muitas reportagens acerca dos decretos de racionamento impostos pelo regime, mudanças no cotidiano da população frente a estas medidas. Os jornais, assim como o *JB*, são importantes objetos de estudo, que possibilitam uma análise do discurso, além do entendimento da influência na formação de opinião.

#### *A representação da guerra: o caso do JB*

Passamos agora a analisar o *JB*<sup>2</sup> em busca de vestígios das mudanças no cotidiano, decorrentes das consequências da Segunda Guerra Mundial e dos decretos relacionados às medidas de guerra.

Em 31 de março 1942, o governo iniciava os estudos sobre a possibilidade da redução dos suprimentos de gasolina e querosene. Em reportagem intitulada “*Redução nos suprimentos de gasolina e querosene*”, nas páginas do *JB*, observamos o informe do Conselho Nacional do Petróleo (CNP)<sup>3</sup> afirmando que a situação dos navios tanque que chegavam ao país passavam por situação crítica devido ao conflito mundial. A proposta neste momento, estudada pelos Interventores, era a redução de 30% no consumo de gasolina. O CNP tornava oficial a partir de 1º de abril de 1942 a primeira redução de 10%

nos suprimentos de gasolina e querosene, em relação às quantidades distribuídas em março de 1941.

O JB mantinha uma coluna fixa intitulada “*O Brasil em face da guerra*”, e no dia 1º de abril de 1942, trazia a fala do General Horta Barbosa, presidente do Conselho Nacional do Petróleo, anunciando oficialmente a redução de 10% nos gastos de gasolina no país. Quanto ao racionamento do óleo diesel e dos óleos combustíveis o racionamento também já estava sendo providenciado, segundo o general. A situação afetaria todo o território nacional, exemplo disso é que o JB também anunciava o racionamento de gasolina em Porto Alegre no dia 2 de abril de 1942, de caráter preventivo. Segundo Lucas Silva da Silva (2009), a situação já sofreria mudanças ao final de abril, quando o governo aumentaria o racionamento de gasolina no Rio Grande do Sul para 25%. É interessante mencionar que vários jornais do período como o *Jornal do Comércio*, *Diário de Notícias*, *Correio da Manhã*, *A Noite*, também possuíam a coluna denominada “*O Brasil na guerra*”. A maioria dos grandes jornais tinham reportagens quase idênticas sobre os acontecimentos relacionados à 2ªGM, provavelmente devido a censura prévia realizada pelo DIP.

Apesar de o racionamento ter sido anunciado em todo território nacional, a forma que este seria executado era um mistério para todos. Na capital, iniciavam-se estudos de sugestões para aplicar o racionamento no dia-a-dia da população. No dia 9 de abril de 1942, o JB anunciava o modelo europeu de racionamento, com a utilização de cartões. Nestes cartões, distribuídos pela prefeitura, seria estipulado o limite de abastecimento e marcado no verso. O consumidor deveria apresentar o mesmo no ato do abastecimento, comprovando a utilização da cota estabelecida. O governo também se preocupava em aumentar a cota dos cartões para aqueles que trabalhavam como motoristas profissionais.

O JB cedeu espaço ao Automóvel Clube do Brasil do Distrito Federal<sup>4</sup>, que iniciou uma pesquisa com seus associados através das páginas do periódico. No dia 10 de abril de 1942, publicaram uma circular no jornal pedindo que fossem enviadas sugestões para o racionamento da gasolina, visto que o Clube seria responsável por fornecer talões de consumo e precisaria saber das necessidades de cada um dos seus membros. Nesse sentido, o jornal noticiava que um questionário deveria ser respondido, informando quantos quilômetros o veículo do associado percorria com 10 litros de gasolina e qual a sugestão de cada um para diminuir o seu consumo particular.

No dia 18 de abril de 1942, o JB anunciava o decreto-lei nº 4.272<sup>5</sup> que estabelecia o racionamento para as vendas de automóveis e caminhões em todo o território nacional.

O decreto assinado por Vargas também concederia a isenção ampla de impostos, direitos e taxas na importação direta de peças de produção norte-americana para a montagem de automóveis e caminhões exportados. Ficaria também a Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil responsável por estabelecer o sistema de racionamento, expedir as licenças e taxas.

O transporte público do Rio de Janeiro seria reduzido pela metade, conforme matéria de 23 de abril de 1942. O racionamento de 10% na gasolina e querosene, iniciado no dia 1º de abril, também sofreria um provável reajuste para 30%, afetando ainda mais o cotidiano da população carioca. Ainda, a Prefeitura daria preferência ao fornecimento de combustível para as empresas de transporte coletivos e cargas, além daquelas de utilidade pública. No dia seguinte, o JB publicou uma reportagem em nome da Prefeitura, solicitando a colaboração da população através do uso inteligente do combustível. Algumas das medidas sugeridas no dia 24 de abril de 1942 eram: 1) a utilização dos táxis em caráter coletivo; 2) abolição do zoneamento para receber passageiros, não devendo os táxis trafegarem sozinhos; 3) abolição das viagens de passeio pelas estradas; 4) abastecimento ocorreria somente nos dias úteis. O informe do JB terminou afirmando que a própria Prefeitura estaria colaborando para o racionamento da guerra, visto que teria diminuído o seu próprio consumo. O Prefeito do Rio de Janeiro, Henrique Dodsworth, profere a seguinte fala neste informe:

Os sacrifícios devem atingir a todos. Não pode, não deve e não haverá exceções. A Prefeitura está estudando, com grande interesse, a maneira de tornar controlável e eficiente a limitação provisória do máximo do combustível que as exigências permitem fornecer a cada consumidor (*Jornal do Brasil*, 24 de abril de 1942, p. 5).

O racionamento de gasolina ganha data oficial em reportagem do JB de 26 de abril de 1942, intitulada “*O problema do combustível. Dois técnicos designados pelo Ministério do Trabalho deverão propor medidas acauteladoras dos interesses industriais do País. – Começará a 1º de Maio o racionamento da gasolina.*”. Nesta matéria, temos a indicação dos diretores do Instituto Nacional de Tecnologia e do Departamento da Indústria e Comércio para a distribuição dos combustíveis. O racionamento oficial se iniciaria no dia 1º de Maio, tendo o limite sugerido de acordo com o fornecimento feito a cada posto distribuidor. A população carioca deveria comparecer nos dias 27 e 28 nos Postos de Inscrição para apresentar a licença do seu veículo para garantir o fornecimento de gasolina.

Em matéria de 29 de abril de 1942, o JB entrevista o General Horta Barbosa, presidente do Conselho Nacional do Petróleo, sobre as formas de racionamento. A primeira delas, segundo Barbosa, ocorreria através da abolição das linhas de ônibus, deixando as Avenidas apenas para os veículos particulares em horários controlados. Os táxis seriam os últimos a serem afetados, pois eram transportes coletivos e gerariam desemprego em massa de motoristas. Ao final da sua fala, o general ressalta que esta é sua opinião pessoal; entretanto, a decisão final seria tomada pelos prefeitos de cada localidade. Ou seja, o que notamos aqui é uma preferência clara do presidente do CNP pelo transporte particular, do automóvel, mesmo em tempos de racionamento de combustível e conflito mundial. O racionamento de gasolina, neste período, aparentava um grande despreparo do governo para a situação, visto os relatos de abuso. No dia seguinte, 30 de abril de 1942, o JB apresentava uma denúncia contra uma série de proprietários de Petrópolis, que teriam recebido mais de 50 litros de gasolina, sendo a quota de apenas 5 litros por dia útil.

Como vimos, a forma do racionamento ficaria a critério dos prefeitos de cada localidade. Um exemplo pode ser aqui mais uma vez evocado, pois no dia 5 de maio de 1942, o JB noticiava a preferência do abastecimento para os táxis na capital do país, seguindo a sugestão do General Horta Barbosa. Através do decreto-lei nº 4.292<sup>6</sup>, do dia 7 de maio de 1942, a decisão da forma de racionamento passava para o presidente do CNP. O decreto estabelecia que o CNP seria responsável por controlar e determinar o racionamento do petróleo e seus derivados no país. As autoridades federais, estaduais e municipais deveriam observar e auxiliar no cumprimento das recomendações. O prefeito, Henrique Dodsworth, segundo reportagem de 9 de maio de 1942, criou a Comissão Estadual de Racionamento de Combustível, com a função de organizar e dirigir o racionamento em todo o território fluminense. Nesse sentido, o racionamento através dos cupões iniciaria no dia 14 de maio de 1942, conforme podemos observar na seguinte matéria:

[...] Entrará em vigor, a partir de hoje, o racionamento de gasolina em todo o Distrito Federal. Nenhum revendedor desse combustível, seja posto, bombas ou garage, poderá, de hoje em diante, vender qualquer quantidade de gasolina, sem o cupão-autorização da Prefeitura. Não é permitido o abastecimento de um veículo com o cupão correspondente a outro. A gasolina correspondente ao cupão de sete litros e meio, dos autos particulares de passageiros, poderá ser fornecida hoje, amanhã ou depois, à vontade do respectivo proprietário. Para a semana de 18 a 23 e de 25 a 30 foram fornecidos três cupões, de cinco litros, podendo o abastecimento ser feito de uma só vez no total de 15 litros. Quanto aos automóveis de passageiros a frete e caminhões, o cupão que não for

utilizado na data respectiva perderá o valor. Continua em vigor o horário das 7 às 19 horas para o funcionamento das bombas de os postos; entretanto, fica abolida a preferência concedida aos caminhões e automóveis a frete, para abastecimento até meio dia, passando esse abastecimento a ser feito a qualquer hora, como aos demais veículos. Para facilitar o serviço e fazer com que os veículos sejam abastecidos desde as primeiras horas do dia, as companhias fornecedoras de petróleo às bombas, abasteceram, durante a noite passada, esses estabelecimentos de venda de gasolina (*Jornal do Brasil*, 14 de maio de 1942, p. 11)

Em matéria assinada por H. Coutinho, em 19 de maio de 1942, o JB avisava sobre os riscos de um novo racionamento, o do carvão. O carvão era utilizado, na época, para a fabricação do gás. Da mesma forma, a imprensa sofria com a crise do papel, como podemos perceber na matéria “*A imprensa e o papel*”, publicada em 26 de maio de 1942, na qual o JB demonstrava a sua preocupação com a possível escassez do papel existente na praça do Rio de Janeiro. A economia de papel das empresas jornalísticas é comparada à resistência heroica dos soldados sitiados que diariamente sofrem com o fim das suas munições, esgotadas pela voracidade impassível de suas rotativas. Resistir, nesse caso, seria uma forma heroica de vencer.

O JB oficializa o racionamento do consumo de gás no dia 8 de julho de 1942. Seguindo as ordens da Inspetoria Geral de Iluminação, a “*Société Anonyme du Gaz*” (SADG), foi autorizada a iniciar o controle no dia 1º de julho de 1942. O racionamento, autorizado pelo governo não recebeu um decreto-lei; entretanto, consistiria num consumo mensal não superior a 80% da média dos seus consumos mensais nos últimos 12 meses, excluídos dessa restrição os consumos até 20 metros cúbicos. Para evitar confusões, a empresa enviaria uma carta para o consumidor, indicando o consumo permitido. Os excessos seriam cobrados pelo dobro do preço estabelecido. Vale ressaltar, segundo Ulpiano T. Bezerra de Meneses (2000), que a “*Société Anonyme du Gaz*” era uma famosa companhia de origem belga, instalada no Rio de Janeiro, assim como a sua congênere paulista, a “*The São Paulo Gas Company*”, de origem inglesa, que tiveram o controle acionário adquirido pelo Grupo Light em 1912, de origem canadense.

No dia 10 de julho de 1942, o JB apresenta, a reunião da Comissão de Combustíveis, com a presença do General Horta Barbosa e do presidente do Instituto do Açúcar e do Alcool<sup>7</sup>, o Sr. Barbosa Lima Sobrinho, além dos representantes dos Ministérios da Guerra, Marinha, Aeronáutica, Agricultura. A Comissão verificou que existia a liberdade do consumo do álcool em vários Estados produtores, marcando um desequilíbrio na distribuição equânime. Ao final da reunião, foi decidido sugerir ao

Presidente da República a expedição de um decreto-lei regulando a distribuição e venda do álcool por parte dos produtores, ficando condicionados ao Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA). Sugere-se que o CNP, no decreto-lei, fique responsável pelo racionamento do álcool no território nacional. No domingo, 12 de julho de 1942, o JB anunciava o decreto-lei nº 4.461<sup>8</sup>, de 10 de julho de 1942, assinado pelo Presidente da República, aprovando as medidas propostas na reunião do dia 10 de julho.

A questão do racionamento da gasolina voltava as páginas do JB no dia 12 de julho de 1942, quando a situação estava tornando-se crítica. Getúlio Vargas, reconhecia a persistente escassez de combustível, tendo que proibir circulação de carros particulares e oficiais em todo o território nacional, seguindo as orientações do CNP para o racionamento. Também ficava estabelecido o racionamento dos veículos a frete e dos particulares para carga.

No dia 31 de julho de 1942, o gasogênio<sup>9</sup> era discutido na matéria “*O problema do carburante – A Light economizou, com o uso do gasogênio, 27 contos em 17 dias*”. É importante lembrar que a utilização do gasogênio foi incentivada pelo governo federal durante a Segunda Guerra Mundial. Segundo Lucas Silva da Silva (2009), o incentivo vinha desde 1939, com o decreto-lei nº 1.125, que foi substituído pelo nº 2.526, de 23 de agosto de 1940, que criava e regulamentava a Comissão Nacional do Gasogênio (C.N.G.). A Comissão seria responsável por promover, incrementar, facilitar o uso do gasogênio nos motores de explosão, tratores agrícolas, automóveis, além de incentivar a fabricação de gasogênios no Brasil. Também deveria incentivar o plantio florestal voltado para à produção do gasogênio, de forma a causar menor impacto ambiental. Por fim, deveriam intensificar o uso de veículos com gasogênio no país, realizando propagandas positivas sobre o seu uso e cursos sobre a utilização em universidades, escolas e institutos técnicos. É interessante ressaltar que no art. 11 deste decreto, fica obrigatório a instalação de 1 gasogênio a cada 10 veículos automóveis, ou seja, a obrigatoriedade do gasogênio durante o conflito mundial restringia-se aos veículos particulares. Caso o decreto englobasse o transporte público, provavelmente os impactos no cotidiano da população seriam menores. A decisão da instalação de 1 gasogênio a cada 10 veículos automóveis vinha a colaborar com o art. 1º do decreto-lei nº 8.085 de 24 de julho de 1942, que determinava a responsabilidade da Comissão Nacional do Gasogênio em determinar as porcentagens e a obrigatoriedade do uso do gasogênio em certas regiões do país. Os valores de instalação dos aparelhos de gasogênio demonstravam o caráter de distinção de possuir um veículo movido à gasogênio naquele período.<sup>10</sup>

Após a questão do gasogênio, o JB retorna ao racionamento do álcool no dia 1 de agosto de 1942, expondo as medidas aprovadas pela Comissão Executiva do Instituto do Açúcar e do Alcool na última reunião:

A Comissão Executiva do Instituto do Açúcar e do Alcool, em sua última reunião, aprovou o plano de desenvolvimento da produção do álcool no país, constante da seguinte resolução: Art. 1º - Ficam liberados de todas as destilarias do país 20% do álcool produzido, recebendo a denominação de álcool industrial. Art. 2º - O preço do álcool industrial não poderá exceder de 2\$000 dois mil réis por litro, inclusive nas cidades de: João Pessoa, Recife, Maceió, Aracaju, Salvador, Distrito Federal, S. Paulo e nos demais centros distribuidores. Art. 3º - O restante da produção será entregue ao I. A. A., pelos preços e condições do álcool carburante, exceptuada a parte que, a critério do I.A.A. ou das comissões locais de racionamento, for destinada as bombas de álcool motor mantidas pelas Usinas nas suas zonas. [...] (*Jornal do Brasil*, 1 de agosto de 1942, p. 9)

Estas medidas foram importantes para garantir o preço em regiões mais distantes dos pólos de produção, que tinham os preços superfaturados em razão do conflito mundial. Como forma de auxiliar às empresas rodoviárias no serviço de entrega à domicílio, Getúlio Vargas autorizou o diretor do Serviço Rodoviário da Central do Brasil, Dr. Sebastião Guaraci do Amarante, que permitisse as empresas rodoviárias transportar pelas linhas da Central do Brasil o que faziam antes pelas estradas de rodagem, tendo em vista a situação criada pela guerra, conforme informa a matéria intitulada “*A crise da gasolina e os serviços de transportes – O Presidente Getúlio Vargas ampara os motoristas e os operários atingidos pela falta de combustível – Caberá à Central do Brasil resolver a situação desses trabalhadores*”, do dia 4 de agosto de 1942 no JB.

Diante da situação crítica dos combustíveis, o JB anunciava no 7 de agosto de 1942, a resolução do governo proibindo novos licenciamentos de automóveis, caminhões ou caminhonetes. Até mesmo as transferências estariam proibidas, sem a prévia autorização do Conselho Nacional do Petróleo. Henrique Dodsworth, também diminuía a quota dos cupons de racionamento dos táxis (10 para 5 litros), veículos à frete e de carga (15 para 7 litros).

Os reflexos no cotidiano apareciam na coluna *Coisas da cidade*, responsável por abrir espaço para os leitores enviarem cartas para o JB. No dia 23 de agosto de 1942, um leitor enviava uma carta relatando que há mais de 18 dias as salas da escola Taquaru, Tijuca, não funcionavam por falta de condução, que era feita por um automóvel alugado. O problema era o racionamento de 10 litros diários, que causaria prejuízo ao *chauffeur*. O motorista informava que só continuaria o serviço se obtivesse mais 5 litros de gasolina

para o prosseguimento do serviço. Segundo o relato, as professoras de Pica-pau e Furnas também não compareciam as aulas pelo mesmo motivo. No dia 3 de setembro, o governo anunciava através do JB o fechamento da estrada Rio-Petrópolis para os caminhões, exceto para aqueles que transportassem legumes. Segundo informe do dia 26 de setembro, esse tipo de viagem necessitaria de uma licença especial.

Como vimos anteriormente, a “Société Anonyme du Gaz” iniciou o racionamento do gás no dia 1º de julho de 1942. Pouco tempo depois, o periódico anunciava a regulação e distribuição do carvão nacional, responsável também pela produção do gás (*JB*, 19 de setembro de 1942, p.7). O carvão, vindo do Rio Grande do Sul, seguiria as quotas de racionamento estabelecidas e o Ministério da Viação ficaria responsável por destinar as quantidades ao consumidor. A ordem de preferência da utilização do carvão seria a seguinte: 1) navios que transportem carvão; 2) empresas de navegação; 3) necessidade em estradas de ferro; 4) empresas de serviços públicos; 5) consumidor em geral. O carvão de Santa Catarina sofreria um racionamento de até 75%, que seriam encaminhados ao Governo e os outros 25% ficariam destinados ao consumidor final. Essa determinação se deu através do decreto-lei nº 4.712<sup>11</sup>, de 18 de setembro de 1942. Diante dessa situação, a SADG realizou uma série de anúncios para o racionamento do gás. Essas propagandas, eram voltadas para a mulher, apelando para o lado patriótico da economia do gás nas residências das famílias brasileiras.

Diante do racionamento da gasolina, gás e carvão, o Ministro João Alberto também se preocupava com provável racionamento de gêneros alimentícios. Dessa forma, no dia 28 de setembro de 1942, através do decreto-lei nº 4.750<sup>12</sup>, o governo instituiu a Comissão Nacional de Preços (C.N.P.), subordinada ao Coordenador da Mobilização Econômica. Segundo o decreto, a C.N.P. teria as seguintes obrigações: 1) determinar o tabelamento dos preços das utilidades consideradas de primeira necessidade; 2) rever os preços das utilidades consideradas de primeira necessidade; 3) encaminhar medidas para impedir a inflação de preços; 4) superintender o movimento dos preços em todo o país; 5) autorizar as modificações de preço que considerar justas; 5) promover estudos sobre o incentivo da produção de gêneros essenciais; 6) promover o permanente levantamento dos estoques dos gêneros essenciais. Essas foram algumas medidas tomadas pelo governo como forma de assegurar os preços durante o conflito mundial.

Já em outubro de 1942, o decreto-lei nº 4.789<sup>13</sup> autorizava o Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda a emitir títulos da Dívida Pública, para fazer face às despesas extraordinárias com a Segurança Nacional, denominadas de “Obrigações de Guerra”. A

partir de 1943, os patrões e empregadores teriam que realizar o recolhimento compulsório, mensal, da importância de 3% dos salários de seus empregados. Além disso, as aposentadorias e pensões já teriam essa porcentagem descontada do valor final. Da mesma forma, os funcionários públicos, que teriam o desconto diretamente na sua folha de pagamento. Segundo Silva (2009), o governo também sobretaxou o imposto de renda de todos os brasileiros, contribuindo para diminuir ainda mais o poder de compra durante o estado de guerra.

Ainda em outubro, o governo alterava o regime de concessão de férias aos empregados nas atividades essenciais à segurança nacional, enquanto durasse o Estado de Guerra. O decreto-lei nº 4.868<sup>14</sup>, de 23 de outubro, garantiu uma drástica mudança no cotidiano dos trabalhadores brasileiros, que poderiam ter suas férias adiadas, caso as suas atividades fossem consideradas como importantes à segurança nacional. Vale ressaltar que o governo não especificou no decreto o que definia por “atividades essenciais à segurança nacional”, permitindo que os Ministérios do Trabalho, Indústria e Comércio realizassem suas próprias interpretações (FÁVERI, 2005).

O JB anunciava no 8 de outubro de 1942, a modificação do decreto-lei nº 4.295<sup>15</sup>, responsável por definir a maneira que o racionamento de energia elétrica deveria ocorrer. O artigo 1º definia a quantidade do racionamento de energia por quilowatt-hora e o artigo 2º afirmava a necessidade de estudo deste racionamento pelo Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica (C.N.A.E.E.) e a execução das medidas dependeria da iniciativa própria do conselho, por solicitação governamental, civil, militar.

Diante do constante agravamento da crise dos combustíveis, o JB informava em 24 de novembro de 1942 sobre as novas medidas do Ministro João Alberto, responsável pela Coordenação da Mobilização Econômica. O Ministro criava a Comissão de racionamento e distribuição dos combustíveis líquidos do Distrito Federal. Esta Comissão seria responsável por superintender, orientar e fiscalizar os problemas do racionamento, estabelecendo quotas e determinando as quantidades que cada consumidor poderia ter em “stock”. Também deveriam estabelecer punições para aqueles que não cumprissem as normas estabelecidas, até mesmo proibindo o comércio ou suprimento de combustível para esta pessoa. Caberia também a Comissão: orientar e prestar assistência técnica aos produtores e consumidores, de forma que estes conseguissem providenciar a substituição do combustível utilizado; sugerir aos órgãos competentes a proibição do tráfego de veículos transportando combustíveis; fiscalizar a distribuição e emprego dos combustíveis; manter o controle dos “stocks” já levantados.

Apesar de todo esse suposto controle e fiscalização da Comissão, as denúncias dos abusos no uso do combustível no cotidiano eram tema constante nas páginas do JB. Em 27 de novembro de 1942, por exemplo, o periódico denunciava o uso das caminhonetes pelos indivíduos ricos, que estariam burlando o racionamento, passeando com a sua importância e desprezo pela opinião pública. O JB criticava as medidas de fiscalização, que não conseguiam coibir tal abuso. Enquanto as caminhonetes esbanjavam gasolina, as casas de caridade e os hospitais lutavam com grandes dificuldades para utilizar os seus meios de transporte. O Ministro João Alberto sofreu duras críticas do periódico, sendo denunciado como conivente com o luxo e o prazer daqueles que abusam do racionamento.

Estes foram os principais decretos do ano de 1942, do período de entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Muitos outros vieram nos anos seguintes e alteraram o cotidiano do país e do Rio de Janeiro, como veremos a seguir.

Em 18 de abril de 1943, na coluna “*O Brasil na Guerra*”, o JB apresentava a seguinte manchete: “*Não faltará açúcar e nem haverá racionamento desse produto – informa o Coordenador da Mobilização Econômica*”. Apesar do aviso, o açúcar foi racionado pelo Ministro João Alberto cerca de 5 dias após esta publicação. No dia 18 de abril, o JB apresentou a fala do Gabinete do Coordenação da Mobilização Econômica, reconhecendo a crise dos transportes e a demora para alcançar os mercados consumidores, além do baixo estoque no Rio de Janeiro. Entretanto, em vários momentos, o informe afirma que não há necessidade da população se alarmar quanto à possibilidade de vir a ficar sem açúcar, pois medidas tinham sido tomadas para evitar tal racionamento. Terminam tal aviso, dizendo que: “Finalmente, a Coordenação da Mobilização Econômica tranquiliza a população, esperando, todavia, que todos os gastos supérfluos de açúcar sejam suspensos, conforme exige a situação dum país em guerra” (*Jornal do Brasil*, 18 de abril de 1943, p. 5).

O racionamento do açúcar era anunciado no dia 23 de abril de 1943, pela Coordenação dos Gêneros Alimentícios. O cotidiano da população, segundo o JB, era marcado por filas intermináveis aglutinadas à porta dos armazéns, inclusive nos bairros mais longínquos. Os cafés e bares, já serviam a quantidade exata de açúcar no café dos clientes. Segundo a Coordenação da Mobilização Econômica, a maior parte do açúcar encontrava-se em Recife, no Norte do país. Até então, a necessidade do racionamento do açúcar ficava sem explicação por parte das Comissões. No dia 27 de abril de 1943, a coluna “*O Brasil na Guerra*”, apresentava a recomendação emitida pelo Gabinete do

Coordenador da Mobilização Econômica, afirmando que a população não deveria se influenciar por boatos derrotistas, porque não faltaria açúcar. O discurso aparenta ser contraditório, visto que afirmavam possuir suprimento de açúcar para atender a população e ao mesmo tempo, necessitavam reduzir o fornecimento em 50%.

Somente no dia seguinte, 28 de abril de 1943, o Ministro João Alberto emitiu um informe à imprensa sobre a situação econômica do País, explicando que o racionamento era consequência do bloqueio marítimo intensificado pelo Eixo. O Ministro esclarece que o açúcar era um racionamento fácil e sem prejuízos, pois qualquer população poderia diminuir o seu consumo em 50% deste produto. E também afirmava que o racionamento ocorreria através de uma ficha<sup>16</sup>. Esse método foi utilizado para vários produtos, como a gasolina, carne, açúcar e consistia numa ficha na qual o consumidor informava o seu nome, endereço e número de pessoas na sua casa.

Estabelecido o racionamento e o método através de cartões, o JB anunciava que o cartão de racionamento seria fornecido à população carioca no dia 6 de maio de 1943, ficando o seu prazo estabelecido para este único dia. No dia 16 de maio de 1943, através da coluna “*O Brasil na Guerra*”, temos o anúncio oficial do racionamento nas páginas do JB. Apesar do racionamento do açúcar ser anunciado como uma medida preventiva e com curta duração, o que observamos nas páginas do periódico é que estas medidas apresentadas vão ser repetidas até 1945, inclusive com o final da Segunda Guerra Mundial e a derrota do Eixo. Ainda no mês de maio, o racionamento de gêneros alimentícios atingiria o sal e o leite. Através de matéria denominada: “*Criados o “Controle de “stocks” e distribuição do açúcar e sal e o Serviço de Licenciamento de Despachos e Produtos Importados*”, de 22 de maio de 1943, o JB anunciava a criação destes dois serviços. O controle de “stocks” seria responsável por organizar e manter estatísticas existentes nas diferentes regiões do país, além de proceder com estudos para o abastecimento de todo o país, mantendo o contato com o Instituto do Açúcar e do Alcool, Instituto do Sal e a Comissão de Marinha Mercante. O racionamento do sal também deveria ser estudado; entretanto, acreditavam que a probabilidade de execução deste plano era baixa.

Através do JB, o Ministro João Alberto informava sobre o início do racionamento do leite. Segundo o informe, a Comissão Executiva do Leite, criada através do decreto-lei nº 2.384<sup>17</sup>, de 10 de julho de 1940, também ficaria encarregada a partir daquele momento sobre o racionamento da matéria prima destinada às indústrias de leite e

derivados. Além disso, deveria fixar o preço do leite e dos derivados, além do preço final do consumidor, tomando as medidas necessárias para o racionamento deste.

Alguns gêneros alimentícios podem não ter entrado na lista do racionamento, por exemplo, o feijão e o milho; entretanto, segundo o JB, os produtos estavam em falta nos mercados do Distrito Federal. Essas situações geravam revolta popular, questionando o racionamento. No dia 15 de fevereiro de 1944, o JB anunciava uma nova sugestão de tabelamento, proposta pelo Coronel Jesuíno de Albuquerque, encarregado do abastecimento metropolitano. Tal tabelamento consistiria em manter dois preços: um para determinado artigo mais fino (de luxo) e outro para aqueles artigos populares. O açúcar poderia ser vendido dessa forma, classificando o produto em primeira qualidade e refinado extra (luxo). A partir dessa sugestão e das fichas, o Major Ayrton Lobo afirmou no JB, no dia 5 de março de 1944, que: “[...] e, já há dez meses, nunca mais se viu “fila” para a respectiva aquisição. Não é exato, pois, que se encontrem “filas” onde quer que seja, no Rio, de consumidores de açúcar.” (*Jornal do Brasil*, 5 de março de 1944, p. 5).

As filas continuaram e o tabelamento de legumes, frutas e da carne foi necessário, pois estes gêneros alimentícios tornavam-se produtos escassos no comércio. A situação da carne tornou-se tão crítica que o Coronel Jesuíno de Albuquerque, chefe do Serviço de Abastecimento, teve que assinar uma resolução em 24 de agosto de 1944, que segundo o JB determinaria a reserva de carne para os fregueses somente até às 9 horas da manhã. Além disso, ficaria proibida a venda de qualquer espécie de carne aos sábados, no período da tarde. Ao final daquele ano, em 2 de novembro de 1944, a situação teria piorado, levando o Coronel Jesuíno a tomar providências drásticas, noticiadas pelo periódico: 1) suprimindo o consumo de carne bovina às quintas-feiras; 2) o serviço de Racionamento da Coordenação de Mobilização Econômica deveria estabelecer um tabelamento especial para hotéis e restaurantes, que ficariam com o consumo limitado a apenas dois dias úteis; 3) autorização dada ao Serviço de Racionamento a estabelecer uma rigorosa fiscalização destas medidas. Diante destes problemas de racionamento dos gêneros alimentícios, o governo criou no início de 1945, a Comissão Nacional de Alimentação. Através do decreto-lei nº 7.328<sup>18</sup>, caberia a Comissão estudar e propor normas da política nacional de alimentação, além de verificar os hábitos alimentares do brasileiro.

### *Conclusão*

Neste artigo tentei esclarecer as principais resoluções e decretos-lei promovidos pelos governantes, que afetaram o cotidiano da população carioca e principalmente, levaram a uma série de contradições no discurso oficial do regime e que foram apresentadas pelo jornal JB. A questão do racionamento da carne, por exemplo, sofreu várias críticas dos consumidores, visto que o chefe do Serviço do Racionamento dizia que não existiriam motivos para o racionamento. Ele estaria ocorrendo apenas pela necessidade do Brasil enviar a maior parte da carne para a Europa. De forma geral, a situação parecia “desorganizada”, pois o próprio racionamento do açúcar foi anunciado como desnecessário e acabou ocorrendo durante toda a Segunda Guerra Mundial no Brasil. Entretanto, cabe ressaltar que coloco a expressão “desorganizada” entre aspas pois acredito que a suposta “desorganização” fazia parte também de uma encenação do Estado Novo, assim como sustentou Roney Cytrnowicz (2000) no caso de São Paulo. Ao final de 1945, com a guerra já encerrada, o governo assinou o decreto-lei nº 8.400, tratando da extinção da Coordenação da Mobilização Econômica. O JB, ao longo das suas páginas, deu ênfase as mudanças no cotidiano da capital federal.

## Referências

- A Carne – Fixada a distribuição em dois dias semanais, sendo que as quintas-feiras não haverá carne bovina nos açougues até segunda ordem. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 2 de novembro de 1944. p. 6.
- A crise da gasolina e os serviços de transportes – O Presidente Getúlio Vargas ampara os motoristas e os operários atingidos pela falta de combustível – Caberá à Central do Brasil resolver a situação desses trabalhadores. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 4 de agosto de 1942. p. 5.
- A imprensa e o papel. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 26 de maio de 1942. p. 5.
- Automóvel Clube do Brasil. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 10 de abril de 1942. p. 6.
- Aviso ao público, racionamento do Consumo de Gás. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 8 de julho de 1942. p. 12.
- BARBOSA, *Marialva*. *História cultural da imprensa*. Brasil 1800-1900. Rio de Janeiro: Mauad X, 2010.
- BOURDIEU, Pierre. *A distinção: crítica social do julgamento*. Lisboa: Edições 70, 1979.
- BOURDIEU, Pierre. A Gênese dos conceitos de habitus e de campo. In: BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Lisboa: Edições 70, 2011.
- BOURDIEU, Pierre. L’Emprise du journalisme. In: *La Recherche en Sciences Sociales, Actes*, n. 101-102, p. 3-9, mar. 1994, p. 04

BOURDIEU, Pierre. Sobre o Poder Simbólico. In: BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Lisboa: Edições 70, 2011.

BURKE, Peter *O que é história cultural?* Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

CASTELLO BRANCO, Manoel Thomaz. *O Brasil na II Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1960.

Como está sendo enfrentada a crise de gasolina no Estado do Rio – Incisivas declarações do comandante Amaral Peixoto. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 30 de abril de 1942. p. 6.

Como se fará o racionamento de energia elétrica, em caso de necessidade. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 8 de outubro de 1942. p. 6.

Criada a comissão de racionamento e distribuição dos combustíveis líquidos do Distrito Federal – como funcionará esse órgão da Coordenação da Mobilização Econômica. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 24 de novembro de 1942. p. 6.

Criados o “Controle de “stocks” e distribuição do açúcar e sal e o Serviço de Licenciamento de Despachos e Produtos Importados. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 22 de maio de 1943. p. 6.

CYTRYNOWICZ, Roney. *Guerra sem guerra: a mobilização e o cotidiano em São Paulo durante a Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: Geração Editorial/EDUSP, 2000.

ELEUTÉRIO, Maria de Lourdes. Imprensa a serviço do progresso. In: MARTINS, Ana Luiza; LUCA, Tania Regina de (Orgs). *História da Imprensa no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2008.

Em vigor, a partir de hoje, a redução de consumo de gasolina. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 1 de abril de 1942. p. 9.

Espectáculos dolorosos. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 5 de março de 1944. p. 5.

Estabelecido o racionamento para as vendas de automóveis e caminhões em todo o território nacional. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 18 de abril de 1942. p. 8.

Fala à imprensa, sobre o consumo da gasolina no Brasil, o General Horta Barbosa, presidente do Conselho Nacional do Petróleo. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 29 de abril de 1942. p. 5.

FÁVERI, Marlene de. *Memórias de uma (outra) guerra: cotidiano e medo durante a Segunda Guerra em Santa Catarina*. 2ª ed. Florianópolis: UFSC; Itajaí: UNIVALI, 2005.

FERRARETTO, Luiz Artur. Porto Alegre: a Segunda Guerra é aqui (não só) pelas ondas do rádio. In: GOLIN, Cida; e ABREU, João Batista (orgs.). *Batalha sonora: o rádio e a Segunda Guerra Mundial*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2006, p. 81-98.

FERRAZ, Francisco César Alves. *Os brasileiros e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

Fiscalizando problemas da economia nacional – O Ministro João Alberto fala à imprensa sobre a situação econômica do País em consequência do bloqueio marítimo intensificado pelo inimigo. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 28 de abril de 1943. p. 3.

GOMES, Ângela de Castro. *História e historiadores*. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

Instituto do Açúcar e do Alcool – O plano de desenvolvimento da produção do álcool. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 1 de agosto de 1942. p. 9.

LE GOFF, Jacques. A história nova. In: LE GOFF, Jacques (Org.). *A história nova*. São Paulo: Martins Fontes, 2005. p. 32-75.

Mais um racionamento em perspectiva. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 19 de maio de 1942. p. 6.

MARTINS, Ana Luiza; LUCA, Tania Regina de (Orgs). *História da Imprensa no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2008.

MELO, Victor Andrade de. O Automóvel, o Automobilismo e a Modernidade no Brasil (1891-1908). *Revista Brasileira de Ciências do Esporte*, Curitiba, vol. 30, n. 1, p. 201-203, 2008.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. *O fogão da Societé Anonyme du Gaz. Sugestão para uma leitura de imagem publicitária*. São Paulo: Projeto História, 2000.

MOURA, Gerson. *Autonomia na dependência: a política externa brasileira de 1935 a 1942*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

MOURA, Gerson. *Sucessos e ilusões: relações internacionais do Brasil durante e após a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1991.

Não faltará açúcar nem haverá racionamento desse produto – informa o Coordenador da Mobilização Econômica. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 18 de abril de 1943. p. 5.

Notícias do Estado do Rio. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 26 de setembro de 1942. p. 6.

O Conselho de Trânsito e o racionamento da gasolina. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 5 de maio de 1942. p. 5.

O consumo da gasolina. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 23 de abril de 1942. p. 3.

O Gabinete do Coordenador da Mobilização Econômica recomenda à população que se não deixe influenciar por boatos derrotistas, porque haverá açúcar e sal para o consumo da cidade. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 27 de abril de 1943. p. 5.

O Ministro da Viação regula a distribuição e transporte do carvão nacional. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 19 de setembro de 1942. p. 7.

O problema do abastecimento – Novas instruções para a distribuição do “prato de guerra”. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 24 de agosto de 1944. p. 6.

O Problema do Carburante – A Light economizou, com o uso do gasogênio, 27 contos em 17 dias. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 31 de julho de 1942. p. 6.

O problema do carburante – Alterações no racionamento de gasolina. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 23 de agosto de 1942. p. 5.

O racionamento da gasolina no Distrito Federal, comunica-nos o gabinete do Prefeito, por intermédio da Agência Nacional. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 24 de abril de 1942. p. 5.

O Racionamento do Açúcar. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 23 de abril de 1943. p. 7.

O único meio efetivo de combater a elevação do custo da vida – Importantes declarações do interventor fluminense sobre o serviço de abastecimento. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 15 de fevereiro de 1944. p. 6.

O uso e abuso das camionnettes. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 27 de novembro de 1942. p. 5.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. *Estado Novo: ideologia e poder*. RJ: Zahar Editores, 1982.

Proibida a circulação de carros particulares e oficiais. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 12 de julho de 1942. p. 5.

PUREZA, Fernando Cauduro. *Economia de guerra, batalha da produção e soldados-operários: impacto da segunda guerra mundial na vida dos trabalhadores de Porto Alegre (1942-1945)*. Porto Alegre: UFRGS, 2009 (dissertação de mestrado).

Quando será iniciado o racionamento da gasolina. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 26 de abril de 1942. p. 6.

Racionamento da Gasolina – Medidas complementares sobre o tráfego dos ônibus. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 14 de maio de 1942. p. 11.

Racionamento da gasolina. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 9 de abril de 1942. p. 5.

Redução nos suprimentos de gasolina e querosene. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 31 de março de 1942. p. 3.

SÁVIO, Marco Antônio C. “Há Liras de Orfeu em todos os automóveis”: as feiras automobilísticas e as seduções do automóvel em São Paulo, nos anos 20. *Revista Caderno do Ceom*, Chapecó, vol. 19, n. 24, p. 217-236, 2006.

SEITENFUS, Ricardo. *O Brasil vai à guerra: o processo de envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial*. 3ª ed. São Paulo: Manole, 2003.

SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. In: Sevcenko, Nicolau (Org.). *História da vida privada no Brasil*. v.3: República – da Belle Époque à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, Gislene. De que campo do jornalismo estamos falando? *Revista Matrizes*. São Paulo, n. 02, p. 197-212, ago.-dez. 2009.

SILVA, Lucas Silva da. *Porto Alegre e a Segunda Guerra Mundial (1939-1945): impactos no cotidiano da capital gaúcha*. Porto Alegre: PUCRS, 2009 (dissertação de mestrado).

SODRÉ, Nelson Werneck. *História da Imprensa no Brasil*. São Paulo: INTERCOM; Porto Alegre: EDIPUCRS, 2011.

Também o álcool vai ser racionado em todo o território nacional. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 10 de julho de 1942. p. 5.

Terá início, amanhã, o racionamento do açúcar em todo o Distrito Federal. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 16 de maio de 1943. p. 5.

Uma sugestão do C. N. P. aprovada pelo Chefe do Governo. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 7 de agosto de 1942. p. 6.

<sup>1</sup> Ressalto que neste trabalho não se pretende fazer uma história militar.

<sup>2</sup> O acesso ao periódico ocorreu através da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Na plataforma, é possível realizar busca por palavras, dessa forma analisei todos resultados da busca por alguns termos, como: “guerra”, “acionamento”, “decreto-lei”, “black-out”, no período de 1942 até 1945. A grafia dos resultados encontrados foi preservada. Dos resultados analisados, que atendiam a temática da guerra, foram cerca de 82 matérias. Neste artigo, devido ao tamanho, optei pelas matérias mais relevantes.

<sup>3</sup> O Conselho Nacional do Petróleo foi criado através do decreto-lei nº 395, em 1938. O primeiro presidente do conselho foi o General Júlio Caetano Horta Barbosa (1938-1943). Este órgão representou a primeira iniciativa do Estado brasileiro em regulamentar o setor petrolífero (CPDOC, FGV).

<sup>4</sup> O Automóvel Clube do Brasil, segundo Victor Andrade de Melo (2008), foi criado em 1907, no Rio de Janeiro, na antiga sede do Clube Guanabareense, em Botafogo. O primeiro presidente do clube, Aarão Reis, era adepto do positivismo e um dos pioneiros na introdução do bonde elétrico no país, urbanista de Belo Horizonte, presidente de empresas e indústrias, como a Companhia Ferroviária. O clube englobava os interesses econômicos da nação, os novos símbolos e significados de uma prática de distinção.

<sup>5</sup> Decreto-lei nº 4.272, disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4272-17-abril-1942-414254-publicacaooriginal-1-pe.html>

<sup>6</sup> Decreto-lei nº 4.292, disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4292-7-maio-1942-414309-publicacaooriginal-1-pe.html>

<sup>7</sup> Dentro das iniciativas realizadas pelo Estado Novo para incentivar a Marcha para Oeste e a expansão econômica do país, esteve a criação de órgãos de proteção e incentivo à produção nacional. Exemplos disso foram os: Institutos do Açúcar, Álcool, Cacau, Pinho, Mate, Sal. Tais entidades foram responsáveis por instaurar medidas protecionistas.

<sup>8</sup> Decreto-lei nº 4.461, disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4461-10-julho-1942-414675-publicacaooriginal-1-pe.html>

<sup>9</sup> O gasogênio era obtido pelo processo de obtenção do carvão vegetal. A parte volátil do carbono seria liberada com o aquecimento dos hidrocarbonetos pesados, liberando o gás que continha H<sub>2</sub> e CH<sub>4</sub>. Era chamado de “gás pobre”, justamente pelo seu baixo desempenho (poder calorífico) e alta porcentagem de poluição.

<sup>10</sup> Para mais informações sobre o gasogênio no cotidiano da guerra, ver Silva (2009).

<sup>11</sup> Decreto-lei nº 4.712, disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4712-18-setembro-1942-414739-publicacaooriginal-1-pe.html>

<sup>12</sup> Decreto-lei nº 4.750, disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4750-28-setembro-1942-414829-publicacaooriginal-1-pe.html>

<sup>13</sup> Decreto-lei nº 4.789, disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4789-5-outubro-1942-414899-publicacaooriginal-1-pe.html>

<sup>14</sup> Decreto-lei nº 4.868, disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4868-23-outubro-1942-415026-publicacaooriginal-1-pe.html>

<sup>15</sup> Decreto-lei nº 4.295, disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4295-13-maio-1942-414321-publicacaooriginal-1-pe.html>

<sup>16</sup> O local para retirada da ficha dependia se o cartão era de uso familiar, comercial etc. Aqueles de uso familiar deveriam ser retirados nas escolas primárias municipais e outros estabelecimentos, já os de uso comercial estariam disponíveis na sede do Serviço de Racionamento da Coordenação da Mobilização Econômica. Por fim, os retardatários, deveriam aguardar a redistribuição das fichas no mês seguinte.

<sup>17</sup> Decreto-lei nº 2.384, disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2384-10-julho-1940-412329-publicacaooriginal-1-pe.html>

<sup>18</sup> Decreto-lei nº 7.328, disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-7328-17-fevereiro-1945-452032-publicacaooriginal-1-pe.html>

Submetido em 18 de março de 2020

Aceito em 22 de setembro de 2020.