7 Agosto - 1940

1-30

Handwritten signature

COPIA

RESERVADO

"Gabinete do Ministro da Guerra - nº 1239/963. 7 - Agos - 1940 - Protocolo reservado"

Ministério da Guerra - ESTADO MAIOR DO EXÉRCITO - Rio de Janeiro. D.F. - Nº 249 - 3a. Div. RESERVADO - Gabinete - Em 7-VIII-1940. Do Chefe do Estado Maior do Exército - Ao Exmo. Snr. General Ministro da Guerra. ASSUNTO: Reorganização da Aeronáutica.

Junto remeto a V. Excia. o parecer do Estado Maior do Exército sobre a reorganização da aeronáutica brasileira e um projeto de Decreto para a primeira etapa de sua unificação.

a) Gen. Div. Pedro Aurelio de Góes Monteiro.
Chefe do Estado Maior do Exército.

A.V.M./JD/.

Kyger Reis

RESERVADO

REORGANISAÇÃO DA AERONÁUTICA.

A sanção dos fatos na atual guerra veio demonstrar o poder da arma aérea. As soluções adotadas nos países mais adiantados não são suscetíveis de discussões quanto a organização, comando e emprego tático. A experiência já consagrou a importância decisiva da arma aérea, os princípios doutrinários, a técnica, a indústria da aeronáutica - que faz parte dos elementos vitais de uma Nação e repousa em fundamentos iniludíveis. Só nos cumpre aproveitar as lições e aplicá-las ao problema militar do Brasil, reconhecendo desde logo que duas necessidades se impõem:

- a) - possuir Forças aéreas tão poderosas quanto possível - com o complemento da defesa anti-aérea, a-fim-de suprir nossa fraqueza no mar e em terra e obter a supremacia no ar no sentido bem de finido;
- b) - reduzir os entraves, subterfugios e preconceitos rotineiros embargantes de uma solução racional e proveitosa para o problema de unificação e desenvolvimento da arma volante - que como as armas navais e terrestres é fator decisivo de todos os combates.

No documento anexo são focalizadas, em resumo, as vantagens da criação de um órgão autônomo, Ministério ou De-

partamento, para dirigir num só conjunto os vários ramos em que está dividida atualmente a Aeronáutica Nacional, de modo a que os seus armamentos se tornem aptos à utilização com prestesa nas missões ofensivas no quadro geral das operações ante-vistas.

Dentre as vantagens citadas em favor dessa unificação, avulta essa necessidade do comando único para a Arma aérea, desde o tempo de paz, subordinado ao comando supremo de todas as Forças nacionais, que aliás deverá ser tripartido em comandos correspondentes às Armas de combate destinadas às operações no Mar, em Terra e no Ar - com estados maiores próprios e especializados.

A verdadeira solução para o caso de nossa Aeronáutica será a criação do Ministério do Ar. Entretanto, convirá que seja precedida, numa fase de curta transição, pela organização de uma Sub-Secretaria de Estado de Aeronáutica, até que se processe a formação dos Quadros técnicos indispensáveis, que seja feita a aquisição de material de toda a espécie, que sejam ampliadas não só as organizações terrestres como as indústrias nacionais de material necessário à navegação aérea e a fusão, enfim, de todos os elementos constitutivos da organização e emprego da Arma Aérea.

Essa fase de transição, até chegar ao Ministério do Ar, permitirá amalgamar os elementos rudimentares existentes em órgãos adaptáveis à anexação e funcionamento ulterior do organismo complexo sem padecer mais de mutilações originárias e depauperadoras.

A estrutura da Sub-Secretaria de Aeronáutica será calcada nas bases contidas no ante-projeto junto que visa organizar o comando e o Estado Maior da Aeronáutica, subor-

Kapfuis

dinando à princípio aquele órgão superior ao Ministério da Guerra como medida de precaução, a-fim-de não desprender bruscamente a arma incipiente do cordão umbilical antes da formação completa.

A Diretoria de Aeronáutica continuará com os encargos fundamentais especificados no art. 9º da Lei de Organização do Ministério da Guerra (Dec.-Lei n. 279, de 16.II.38) e o atual Departamento da Aeronáutica Civil será mantido tendo em vista unificar serviços comuns, para melhor atender suas finalidades e a coordenação de sua ação com a da Aeronáutica Militar.

A aviação de cooperação naval provisoriamente dependerá do Ministério da Marinha; mas no futuro a direção das operações da guerra aérea exige a solução do problema, tendo o objetivo simultâneo:

- de destruir as Forças aéreas do inimigo compreendendo não só o domínio sobre estas mas a destruição total dos centros de produção do material, a-fim-de impedir o renascimento constante até a mais profunda desmoralização e desorganização;
- a utilização contra o inimigo das Forças de combate aéreas, com influência predominante na cooperação das Forças navais e terrestres.

1) - Qualquer reorganização da Aeronáutica que não fôr baseada na centralização, reunindo sob uma só direção os meios existentes (no momento divididos por três Minis-térios diferentes) a-fim-de imprimir orientação única no que concerne ao emprego dos recursos aéreos na paz e na guerra, como Arma de combate e como instrumento de comer-

Handwritten signature

cio, cultura e indústria - nenhuma vantagem trará para o desenvolvimento da Aeronáutica brasileira, que só poderá progredir ao acaso.

2) - A existência de um só órgão de direção responsável, a homogeneização dos Quadros técnicos, de especialidades tão variadas para a Tropa e Serviços (destinados à instrução e ao combate), bem como o melhor aproveitamento das instalações são medidas aconselháveis para a aplicação mais judiciosa de verbas, evitando esforços dispersivos e sacrifícios inúteis.

3) - A legislação adequada constitui outra exigência para o progresso sempre acelerado da Aeronáutica, pois, em virtude de seu caráter técnico, tão acentuado, necessita de um recrutamento e instrução especiais só conseguidos com a permanência prefixada do pessoal nas fileiras, uma vez que somente depois de tempo de serviço mais dilatado, os homens adquirem a prática indispensável, seja para as funções de navegante, técnico, especialistas, seja para as de artífice.

4) - O recrutamento dos Quadros em particular e a formação das Reservas são problemas que não têm encontrado soluções satisfatórias, entre outras causas por falta de estreita cooperação com a aviação civil, cooperação essa que nos moldes da atual norma de administração assumiria caráter de interferência de um Ministério interessado na alçada de outro para que pudesse ser realizada de maneira objetiva e proveitosa.

5) - Há um quasi alheamento entre as aviações militar, naval e civil; e mesmo focalizando particularmente as aviações do Exército e da Marinha se verifica que elas vivem quasi que em completo desconhecimento uma da outra e divergem, muitas vezes, na maneira de resolver os mais importan -

tes problemas como sejam: aquisição de material, instrução, organização, legislação, recrutamento, formação e aproveitamento da Reserva, etc..

6) - Alguns exemplos frisantes da dispersão de meios e da divergência de esforços, fruto, sem dúvida, não só de falhas congênitas ao organismo nacional em geral - debilidade de "frente espiritual" que se reflete na "frente interna" do país - mas também decorrentes da falta de direção e orientação únicas apontadas adiante, prestarão para determinar os graves inconvenientes resultantes para a segurança do país:

Aquisição de material - Na aquisição de material não ha a desejada uniformidade na indicação ou contra-indicação dos diversos tipos de aparelhos, na previsão do emprego normal e eventual da Aeronáutica, tendo em vista seu desdobramento ulterior e sua utilização na guerra, segundo as hipóteses mais prováveis; nem tão pouco se visa adquirir tipos de material originários de centros produtores que garantam vantagens evidentes de evolução, em consequência, não é possível fugir a preços in constantes e à especulações industriais nas aquisições parciais, o que forçosamente não haveria com a compra de determinadas espécies em séries.

A uniformidade de tipos de aviões traria ainda como consequência a facilidade nas reparações, na estocagem dos sobresalentes, na manutenção e, sobretudo, na instrução dos especialistas, cujos esforços poderiam ser concentrados onde as recuperações se fizessem mais necessárias.

Atualmente o Exército emprega material de origem norte-americana e a Marinha de procedência norte-americana e alemã.

O inconveniente da diversidade de tipos de aviões se

faz sentir ainda na questão do remuniciamento, quer em bombas, quer em munição para as armas automáticas e na que se relaciona com o equipamento rádio, fotográfico, de tiro, de bombardeio, etc..

Instrução - Quanto à instrução não são menos prejudiciais os inconvenientes da múltipla direção.

Tem a Marinha recursos materiais para instrução que o Exército não possui e vice-versa.

Empregam uma e outro processos de instrução diferentes e ambos, por essas razões não se encontram em condições eficientes para executar operações de guerra.

Seria vantajoso que a instrução quer na Marinha, quer no Exército, tivesse pontos estreitos de contacto, para que, por exemplo, os elementos da aviação naval não destinados a cooperar com a Esquadra, estivessem, em dado momento, em condições de atuar com a Aeronáutica do Exército, particularmente nas ações de defesa da faixa do litoral.

As Forças aéreas representam um poder ofensivo considerável contra os objetivos da superfície; elas podem atingir todos os pontos de terra ou de mar situados dentro do seu raio de ação, com uma velocidade superior a de todos os outros meios; elas têm possibilidades ainda de abrir caminho através as Forças aéreas inimigas e penetrar profundamente sobrevoando o território inimigo, mas, para isso é mister que elas sejam empregadas em massa e desde o início das hostilidades, dispondo dos recursos indispensáveis à sua usura rápida, equipamento e aparelhamentos complexos.

Não poderíamos, no momento, utilizar os aparelhos e armamentos mais modernos empregados na guerra europeia, porque não estão nossos pilotos, em sua maioria, aptos a manejar os

Maffei

aviões de mais de um motor, os de trens escamoteáveis, com flapes, rádio, paraquedistas, enfim, elementos que hoje, são as células da constituição das frotas do ar e seus complementos de terra.

E, a carência não é só de pilotos. Ela é impressionante também em quantidade e qualidade quanto a mecânicos, rádio-eletricistas, enfim a todo pessoal especializado para o combate e operações no ar e do aprestamento de organização e defesa terrestres correspondentes.

O Exército e Marinha preparam seus navegantes em número reduzido, alguns para a Aviação comercial utilizá-los. Sem dúvida são elementos da Reserva que vão aperfeiçoar-se ainda mais, mas que deixam claros abertos nas Forças Aéreas da ativa e fogem ao controle e treinamento direto destas.

Não se pôde proceder ao aproveitamento judicioso dos deficientes Quadros, pois é patente a grande dispersão de elementos utilizados para a constituição dos Comandos, funções administrativas, órgãos técnicos e outras funções que sendo unificados darão um bom saldo para atender às necessidades da tropa aérea.

Órgãos e recursos técnicos - No que diz respeito aos órgãos e recursos técnicos (oficinas, fábricas, depósitos, laboratórios e gabinetes) só haverá vantagem em unificá-los, pois sua constituição material e manutenção são dispendiosas e seu pessoal difícil de recrutar e de rendimento deficiente, compelindo ao apelo ao recurso forçado de especialistas estrangeiros, que oneram de muito os míngados orçamentos.

Serviços - Particularizando a questão de aparelhamento do importante Serviço Médico de Aviação, pode-se repetir

Happier
- 8 -

que a repartição dos meios em material acarreta despesas elevadas, prejudica a eficiência, dificulta o estabelecimento de métodos uniformes de controle do avião, dispersa esforços do pessoal e limita o campo das experimentações tão vasto em si, mas que a dispersão restringe, acarretando grandes prejuízos para sua eficiência.

O mesmo raciocínio é extensivo aos demais serviços em geral.

Infraestrutura e instalações - As três Aviações possuem estações rádio localizadas em vários campos - estações que por não fazerem parte de uma rede comum, têm seus assinantes especiais, o que dificulta a obtenção de informações de qualquer natureza e especialmente as que se referem às condições atmosféricas, imprescindíveis à segurança do vôo.

É sabido quanto dependem da organização das bases aéreas estimativas para o emprego das formações aéreas: situação, dimensão, equipamento dos aeródromos (hangares, depósitos de combustível, parque, etc.).

Quanto aos campos de pouso, sua localização, seu preparo, instalações e equipamentos não atendem, em muitos casos, a impositivos mais primários da segurança nacional, pois, a despeito de boa vontade, de estudos sumários e entendimentos para realizações, nem sempre prevalece o acôrdo geral, pois cada um dos órgãos em que se divide a Aeronáutica brasileira tem seus pontos de vista particulares.

É natural que o Departamento de Aeronáutica Civil encare em primeira urgência as necessidades das Aviações de turismo e comercial, daí a existência de aeroportos e campos de pouso, que não atendem as necessidades de deslocamento e do balisamento das rotas da aviação Militar. Não ha, portanto,

Gaffin

- 9 -

o indispensável plano de conjunto para atender as conveniências da Defesa Geral com as instalações no sólo, começo e fim das atividades da guerra no ar.

Reserva - A reserva, ao contrário do que acontece atualmente, deveria ter uma formação comum, dentro de uma mesma doutrina de emprego da arma aérea e da adaptação do pessoal da aviação civil e sua preparação para o caso de mobilização e o aproveitamento de seus elementos tanto nas ações terrestres como marítimas, conforme a feição preponderante no conflito armado.

Orçamentos - A verificação dos dados abaixo, relativos ao atual exercício, permite interessantes conclusões, no tocante aos orçamentos absorvidos pela Aviação brasileira:

M. Viação: 1.091.304:668\$000 - Ae.Civil: 39.099:136\$30 ± 3%
M. Marinha: 330.743:327\$000 - Ae.Naval: 37.271:248\$00 ± 10%
M. Guerra: 807.759:495\$000 - Ae.Militar: 30.773:495\$00 ± 2,5%

Nas parcelas correspondentes às aeronáuticas naval e militar não figura senão pequena quantia para aquisição de aviões nos mercados estrangeiros que, geralmente, são comprados com créditos especiais, não figurando também os recusos para pagamento de pessoal. A aplicação dessas verbas em conjunto permitiria, sem dúvida, uma distribuição mais vantajosa e adequada e maior economia.

As dotações com que subsistem presentemente as diferentes parcelas de aviação nacional como pequenas partículas que são dos Ministérios de que dependem, não são suficientes para atender as necessidades, a fim-de que cada uma delas pudesse atingir o desejado grau de eficiência.

É claro que os Ministérios da Viação, Marinha e Guerra não atendendo sómente a assuntos de Aviação, mas a grande número de problemas que lhes afeta em virtude da destinação que lhes cabe no aparelhamento governamental, têm que repartir seus estudos, suas preocupações e seus recursos, não podendo portanto consagrar à Aeronáutica necessariamente toda atenção exigida pela importância indiscutível e cada vez maior do papel que ela desempenha na paz e na guerra, com tendência de ampliar-se consideravelmente para o futuro.

As objeções suscitadas quando se tem procurado crear o organismo ora preconizado não são mais convincentes nem procedentes diante do "factum", embora ainda seja embrionário e enfermigo o estado atual da aeronáutica para merecer logo o Ministério do Ar: esse argumento é dos menos forte mesmo porque os meios sendo reduzidos, será aconselhável reuni-los para melhor rendimento e aproveitamento em globo do que parcelado.

O progresso esperado para a aeronáutica estará tanto mais retardado quanto mais tempo persistir-se no sistema aleatório e dispersivo que só permite um desenvolvimento lento e deficiente.

Não obstante alguns países - inclusive sul-americanos - terem feito a unificação de suas aviações, alega-se em contradita o exemplo dos E.E.U.U. que não a adotou, sem, todavia, lembrar-se que essas potências dispõe de formidáveis recursos financeiros, possui talvez o maior parque industrial do mundo e cada um de seus ramos de aviação absorve pelo seu vulto quasi que a função de um Ministério, com departamento específico anexo à Secretaria de Estado, de que faz parte.

Póde acontecer que a modificação estrutural proposta constitua problema de execução difícil; mas nenhum entrave a deterá desde que seja ela feita por etapas sucessivas, previamente estabelecidas e calculadas, de acôrdo com os recursos fornecidos em pessoal e material.

A defesa anti-aérea, ativa e passiva, não privativa das unidades de outras armas, mas do conjunto geral do país, deve pertencer como apêndice e complemento da arma aérea, como todos os elementos, ainda quando façam parte organicamente das armas navais e terrestres.

São essas considerações primeiras que o Estado Maior do Exército apresenta, tendo em vista objetivar a solução do problema da unificação da Aeronáutica brasileira.

- a) General de Divisão PEDRO AURELIO DE GOES MONTEIRO.
Chefe do Estado Maior do Exército.

Confere com o original.

Em 21-8-40

*Antonio José Felizardo
Chefe do S. Sigiloso.*