



13-9-40

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

RIO DE JANEIRO

Nº 117-f/16

Snr. PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

O Consêlho Nacional de Aeronáutica, impressionado pelos acontecimentos da guerra européa, nos quais a aviação assumiu um papel preponderante até então desconhecido, e julgando que é chegado o momento de coordenar todos os esforços e meios da aviação brasileira, num único sentido, visando os altos interesses nacionais, pensa cooperar com o govêrno de V. Excia. sugerindo, como sugere, a criação de um Ministério do Ar. Com êsse proposito, aproveitou o Consêlho um projéto apresentado em fevereiro de 1938, pelo Conselheiro Almirante Virginius de Lamare, como ponto de partida para estudo do assunto, e é o resultado desse estudo que, data venia, o Consêlho vem trazer a V. Excia., como subsidio para a organização do Ministério do Ar, caso V. Excia. julgue acertada e tenha deliberado a criação desse órgão auxiliar do Govêrno.

O desenvolvimento que a aviação atingiu nos últimos tempos é tão extraordinário que não há mais razão para considera-la como um elemento auxiliar secundario, quer do ponto de vista das forças armadas, quer do desenvolvimento econômico do país, isto é, no seu emprêgo na guerra ou em tempo de paz.

O que se observa na hora atual, e os fatos o comprovam, é que a aviação modificou por completo os métodos de fazer a guerra, e influiu profundamente no intercambio de relações e interesses entre os povos.

Países que, há alguns anos passados, sentiam-se abriga-

dos dos perigos imediatos da guerra, confiantes na garantia que lhes proporcionavam suas forças de terra e mar, viram-se assaltados por violentos ataques das forças aéreas que, sobrevoando aqueles baluartes, paralisaram, desse modo, as suas atividades, tornando-as impotentes para evitar tais ataques.

A atuação da força aérea na presente guerra assumiu um caráter de universalidade, e isso se verifica quando se compara o número, reduzido, de vezes que o Exército e a Marinha tomaram parte, conjuntamente, nas batalhas, com as inúmeras ocasiões em que a aviação combateu contra aquelas forças, em terra e no mar, além das batalhas propriamente aéreas.

O exemplo culminante que põe em evidência o poder aéreo, encontramos-lo na já hoje celebre retirada de Dunquerque, na qual tomaram parte o Exército, a Marinha e a Aviação. Se não fosse o domínio aéreo local conquistado pelos ingleses, a operação de reembarque das forças aliadas não teria sido realizado pela maneira por que o foi, salvando-se do completo esmagamento, ainda mesmo quando já embarcadas, se as forças aéreas alemãs tivessem podido exercer todo o seu poder destruidor contra os navios transportes e de guerra, acumulados em área tão restrita e em número tão elevado.

A retirada de Dunquerque confirmou as conclusões tiradas da campanha da Noruega: o domínio aéreo é o prenúncio da vitória.

Em tempo de paz, nas relações entre os povos, enquanto que os mares e, portanto, a navegação marítima, tem seus limites naturais no litoral, que marca também o limite de ação dos transportes terrestres, o transporte aéreo, tornando a atmosfera um elemento de política mundial, não encontra barreiras, utilizando-se da sua via natural — o espaço aéreo. Se, diante da realidade da guerra total, na qual a aviação tem grandes responsabilidades, a atenção pública se voltou para o estado de defesa aérea do território, e o aspecto militar do pro-

problema aéreo colocou na sombra todas as outras realizações efetuadas no domínio do ar, não devemos esquecer que uma obra imensa, porém pacífica e inseparável do esforço militar, foi realizada pela aviação civil no mundo inteiro; e é na aviação civil que existe a obra do futuro, o verdadeiro sentimento do desenvolvimento da técnica aeronáutica, que é um reflexo da nossa civilização.

A era das aventuras e de iniciativas dispersas está terminada. Entramos na época da aviação planejada. O futuro está com as nações aeronautas como, no passado, estava com as nações marinheiras.

Na guerra atual, as nações estão sofrendo as consequências de suas atitudes relativas à aviação. Será imprudente desprezarem-se os resultados dessa terrível experiência.

O trabalho que o Conselho Nacional de Aeronáutica tem a honra de apresentar a V. Excia. decorreu das considerações acima resumidas, que realçam o importante papel da aviação, na hora presente, como instrumento de política nacional, de defesa do país e do seu desenvolvimento econômico. A simples consideração, porém, da extensão e situação geográfica do Brasil - confinando com vários outros países, com uma costa litorânea imensa, aberta para o Atlântico e o território recortado por profundos rios que o caracterizam como um agrupamento de grandes ilhas juxtapostas - por si só bastaria para prender a atenção do Governo, no sentido de solucionar, objetivamente, o problema da defesa aérea do país.

O esquema de organização do Ministério do Ar traçado pelo Conselho visa a sistematização dos esforços para o maior desenvolvimento da aeronáutica brasileira e o melhor aproveitamento dos seus elementos. Procurou-se fazê-lo tão simples quanto possível, mas sem prejudicar a ação dos órgãos que o compõem, nem o natural

desenvolvimento que estes venham a ter, conforme a pratica indicar. Para chegar a esse resultado, o Consêlho traçou um outro esquema de objetivos de um Ministério do Ar, inspirado nos interesses nacionais, no elemento histórico e na evolução administrativa dos Ministérios do Ar já existentes em vários países; e foi assim orientado que o Consêlho estudou os dois projétoes que vão anexos - o de organização e o de criação do Ministério do Ar, este último sugerido pelo Conselheiro Tenente-Coronel Samuel Ribeiro Gomes Pereira. Ambos estes projetos foram longamente debatidos em sessões do Consêlho, e finalmente aprovados, na forma ampla que apresentam, para serem completados depois, com os respectivos regulamentos.

Assim procedendo, procurou o Consêlho deixar uma necessária amplitude ao Govêrno na maneira de execução do novo Ministério, atendendo às possibilidades financeiras do país, e teve o cuidado de não aumentar as despesas e de aproveitar o material e o pessoal já existentes, esparsos por três Departamentos.

Basta citar que, sómente para o exame de candidatos a pilotos aviadores, existem três instalações e aparelhagens diferentes, na aviação civil, militar e naval. Igualmente, existem várias escolas e cursos com a mesma finalidade nas três aviações, porém com orientações diferentes.

Todos esses órgãos, que já existem, uma vez reagrupados dentro da organização que o Consêlho propõe, serão suficientes para a composição inicial do Ministério do Ar, com a vantagem de constituírem um sistema, uma só orientação e um único órgão diretor, em tudo o que disser respeito com a aeronáutica brasileira.

Ao Ministro do Ar caberá, naturalmente, importante tare-

tarefa no funcionamento inicial do novo Ministério, razão porque o Conselho não desceu aos detalhes na discriminação dos órgãos, no ante-projeto que traçou, deixando ao futuro Ministro grande liberdade para ajusta-los de acôrdo com as conveniências da administração.

Rio de Janeiro, 13 de Setembro de 1940.-

*José Mendonça Lima*