

Comentários e Notícias

O MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Notas sôbre a Aviação no Brasil

A conquista definitiva do espaço aéreo é uma das características mais impressionantes da civilização no Século XX. Depois do feito memorável de Santos Dumont a aviação ficou incorporada às grandes realizações do progresso contemporâneo. Encurtou as distâncias entre os povos oferecendo-lhes um novo instrumento de paz e de guerra. E está destinada a exercer uma influência imprevisível na história da humanidade.

O privilégio de ter dado ao mundo o creador da primeira máquina voadora coube ao Brasil. É legítimo o orgulho nacional de cultivar, como patrimônio moral e intelectual dos brasileiros, a memória do "pai da aviação". Mas, seríamos indignos dessa glória, si permanecêssemos, eternamente, numa atitude contemplativa, estarrecidos e pregados ao solo, acompanhando apenas com os olhos o milagre dos aparelhos que percorrem os ares numa demonstração vitoriosa do tremendo poder do engenho humano.

A mais honrosa homenagem que devemos prestar ao grande pioneiro patricio é transformar a nação que lhe serviu de berço numa potência de alta expressão aeronáutica, prodigiosamente dotada das máquinas que êle creou.

As iniciativas nesse sentido jamais poderiam ser levadas a bom termo sem a intervenção direta do Estado, porque as atividades relativas ao desenvolvimento da navegação aérea não interessam, apenas, aos particulares, visto como, antes de tudo, constituem um dos problemas fundamentais da defesa nacional.

Efetivamente, as primeiras providências governamentais, tomadas no Brasil, em relação à aeronáutica, visaram o aparelhamento do Exército e da Marinha, a exemplo, aliás, do que tinham feito os demais países, principalmente depois das experiências realizadas na Grande Guerra de 1914-1918, quando a aviação assumiu papel preponderante.

O rápido aperfeiçoamento da técnica aviatória, no que diz respeito à construção de aeronaves capazes de oferecer maiores possibilidades como meio de transporte comercial, veio abrir novas perspectivas às relações internacionais, forçando os Estados a estabelecer convenções em que se assentaram as bases de um direito novo.

Assim, por iniciativa das potências aliadas, vencedoras da Conflagração Mundial, em 1919 foi creada a Comissão Internacional de Navegação Aérea. A seguir, vários pactos internacionais, com a participação do Brasil, foram firmados, destacando-se a Convenção Ibero-Americana de Madrid, em 1926; a Convenção Pan-Americana de Cuba, em 1928; as Convenções de 1933 entre o Brasil e a Argentina e entre o Brasil e o Uruguai. Alguns desses pactos foram ratificados e outros sofreram modificações em protocolos adicionais. O "Comité Juridique International de l'Aviation" chegou a elaborar um projeto de Código Internacional do Ar. A Seção Brasileira desse Comité apresentou à Câmara dos Deputados, em 1935, o primeiro projeto do Código Brasileiro do Ar. Este Código foi promulgado em 1938.

O espaço aéreo, que o direito antigo considerava como um prolongamento natural da propriedade do solo, passou, depois do progresso da aviação, a ser objeto de domínio público, requerendo, por conseguinte, uma legislação especial.

A Constituição Brasileira de 1891 não podia prescrever normas que limitassem o seu uso, porque fôra promulgada quando a locomoção no ar não passava de um sonho audacioso e, quiçá, irrealizável.

Admitia-se, naquela época, que o espaço só poderia ser utilizado, verticalmente, pelas construções ou plantações feitas nos imóveis. Estes se sujeitavam, evidentemente, às prescrições ordinárias do direito civil.

Os fatos, porém, impuseram ao Governo a necessidade de regulamentar a navegação aérea. Em 1925, ficou estabelecida a jurisdição da União Federal sobre o espaço aéreo correspondente ao território nacional, no Regulamento expedido com o Decreto n.º 16.983, de 22 de julho daquele ano.

Embora este meio não fôsse o mais adequado à fixação de tão importante aspecto do direito público — uma vez que um regulamento devia dispor apenas sobre a execução dos “Serviços Cíveis da Navegação-Aérea”, e não estabelecer uma nova forma de ampliar o domínio da União — ninguém ousou contestar a situação de fato, em que esta se arrogava o direito de propriedade sobre o ar. A nenhum Estado da Federação, com pruridos de autonomia, e a nenhum particular, com preconceitos de proprietário, correu a lembrança de se opor àquela disposição manifesta da União de incorporar aos bens públicos de uso comum, sob seu domínio, o espaço aéreo que cobre o território nacional e, conseqüentemente, de atribuir-se a competência exclusiva para legislar sobre êle.

A Constituição de 1934 consagrou, no entanto, êsse legítimo ato de soberania, não só implicitamente, em virtude do artigo 18 das suas disposições transitórias, que aprovava toda a legislação baixada no período revolucionário, como, expressamente, no n.º VIII do art. 5.º, quando prescreveu que lhe competia, privativamente, explorar ou dar em concessão os serviços de navegação aérea, inclusive instalações de pouso.

O início da aviação comercial no Brasil se assinala, cronologicamente, no ano de 1927, com a instalação dos serviços da Varig (Viação Aé-

rea Riograndense), da Latecoere e da Condor. A Panair só começou a funcionar no Brasil em 1930.

Em 1931, pelo Decreto n.º 19.902, de 22 de abril, isto é, no primeiro semestre do Governo Revolucionário, foi creado o Departamento de Aeronáutica Civil, uma vez que se reconhecia a necessidade de dar organização definitiva aos serviços de navegação aérea, serviços êsses que, como consta das considerações preliminares do referido decreto, “envolvem questões técnicas, jurídicas e administrativas, de feição inteiramente nova, que exigem métodos e processos de trabalho, diversos dos atualmente adotados na administração pública”.

E' oportuno observar como o sentido de racionalização é predominante em todos os atos do Governo Nacional. Logo após a sua instalação, ainda sujeito às influências, nem sempre benéficas, do conflito das idéias que brotavam da insurreição armada de 1930, quando enfrentou um novo e importante problema — a aeronáutica — que se incorporava à esfera de ação do Estado, não se preocupou em submetê-lo às normas vigentes, que presidiam a execução dos serviços administrativos. Reconheceu e proclamou, imediatamente, a necessidade de resolvê-lo, mediante a adoção dos “métodos e processos de trabalho” adequados aos seus objetivos, para que êstes pudessem ser atingidos com “propriedade e eficiência”, pouco importando que fôsem diferentes dos usualmente admitidos, até então, nas repartições públicas. E' o que deixa entrever um dos “consideranda” do decreto citado.

Vale a pena, num ligeiro balanço dos dados conhecidos, recordar que, em 1930, a extensão das linhas aéreas em exploração atingia, aproximadamente, a 7.300 quilômetros e, em 1939, alcançava 52.809 quilômetros. O número de companhias comerciais duplicou-se de 4 para 8, no decênio de 1929-1939, elevando-se o percurso de 1.140.130 quilômetros em 1929 para 6.919.651 quilômetros em 1938.

Para o desenvolvimento do tráfego aéreo no país, muito tem concorrido o Correio Aéreo Militar, que percorre cerca de 14 rotas diferentes, contando, em 1939, com 139 campos de aterrissagem e 61 estações de rádio. A ação do Correio Aéreo Militar tem-se notabilizado não só pela regularidade dos vôos como, principalmente, pela heróica conquista de regiões longínquas e ásperas, às quais tem levado o contacto permanente com

os centros mais prósperos e mais civilizados do país.

O Correio Aéreo Naval, pela mesma forma, tem concorrido para manter a ligação postal das cidades litorâneas do sul do país, entre si e com a capital da República.

O número das escolas particulares de instrução de vôo, destinadas à preparação de pilotos civis, que, eventualmente, possam ser chamados a constituir reservas militares, tem aumentado recentemente. E o Governo não lhes tem recusado o seu amparo financeiro. Só em São Paulo ha 8 escolas subvencionadas.

Os aero-clubes têm se multiplicado. Em fins de 1940, já se achavam filiados ao Aero-Clube do Brasil 22 aero-clubes do Estado de São Paulo, 6 do Estado de Minas Gerais, 3 do Estado de Santa Catarina, 2 do Estado do Paraná, 1 do Estado do Pará, 1 do Estado do Maranhão, 1 do Estado do Ceará, 1 do Estado da Baía, 1 do Estado do Espírito Santo, 6 do Estado do Rio Grande do Sul, 1 do Estado do Rio Grande do Norte, 1 do Estado de Mato Grosso e 1 do Estado de Goiaz, e 2 Clubes de Planadores, sendo um de Petrópolis e outro do Distrito Federal.

A êsses 49 clubes regionais juntam-se mais 30, que se achavam, ao findar de 1940, em vias de filiação.

O grande desenvolvimento alcançado pela aviação nacional deveria forçosamente determinar a criação de um "órgão destinado a coordenar as suas atividades, técnica e economicamente, sob uma orientação única".

Tal órgão, com efeito, acaba de ser creado: é o Ministério da Aeronáutica, que exercerá a sua jurisdição sobre todas as instituições públicas e entidades privadas que se relacionem com o estudo ou a prática de atividades aeronáuticas.

O novo ministério "fomentará a iniciativa particular para o incremento da aviação nacional, cooperando com a assistência técnica e os recursos" que se tornarem necessários.

O Ministério da Aeronáutica orientará e controlará a organização e o funcionamento de todos os aero-clubes do país.

A autorização do Ministro será indispensavel para que funcionem ou se instalem "quaisquer entidades, emprêsas ou companhias destinadas ao estudo e aprendizagem da aeronáutica ou à exploração comercial do transporte aéreo".

Ao Ministério recém-creado foram incorporados todos os elementos que, até então, se achavam a cargo da Diretoria de Aeronáutica do Ministério da Guerra, da Diretoria de Aeronáutica do Ministério da Marinha e da Diretoria de Aeronáutica Civil do Ministério da Viação e Obras Públicas, que, como tais, foram extintas. E todo o pessoal militar da arma da aeronáutica do Exército e do Corpo da Aviação Naval passou a constituir uma única corporação, subordinada ao novo Ministério, com a denominação de "Forças Aéreas Nacionais".

As verbas orçamentárias distribuídas aos órgãos e serviços de aviação, que figuravam nos Ministérios da Guerra, da Marinha e da Viação e Obras Públicas, passaram a constituir o montante dos créditos com que conta inicialmente o Ministério da Aeronáutica para o seu funcionamento.

Percorrendo-se o Orçamento Geral da União para 1941, e as suas tabelas complementares, poder-se-á, em boa aproximação, — depois de somadas todas as dotações parciais correspondentes às Verbas 1 — Pessoal, 2 — Material, 3 — Serviços e Encargos e 5 — Obras públicas, que, naqueles três ministérios, se destinam aos órgãos e serviços de aeronáutica — admitir que o novo ministério tem, desde já, à sua disposição, o crédito orçamentário de 131.000 contos de réis.

Para se chegar a êste total foram destacados, em números absolutos, do Ministério da Guerra, 60.000 contos de réis; do Ministério da Marinha, 35.000 contos de réis e do Ministério da Viação e Obras Públicas 36.000 contos de réis. Estas cifras podem sofrer uma pequena variação, para mais ou para menos, principalmente em virtude da transferência das dotações referentes ao pessoal, que está condicionada aos efeitos do direito de opção, que a lei institucional do Ministério da Aeronáutica conferiu aos militares e civis, sobre a sua permanência ou não nos quadros antigos.

De qualquer modo, não haverá exagêro em considerar-se que a contribuição do Ministério da Guerra será equivalente a 7% do total dos seus créditos autorizados no Orçamento em vigor; a do Ministério da Marinha corresponderá a 9,9% e a do Ministério da Viação e Obras Públicas não irá além de 2,9%.

A importância de 131.000 contos, que passa para o Ministério da Aeronáutica, representa, apenas, 2,7% do total da Despesa da União, fixado

no Orçamento de 1941. É curioso notar, que, por intermédio do Ministério do Trabalho, a União depende, em números redondos, 131.000 contos de réis, a título de pagamento da sua contribuição para os Institutos e as Caixas de Aposentadoria e Pensões dos empregados em empresas particulares. Ha, portanto, uma perfeita equiparação entre o total dos créditos fixados pelo Estado para os encargos de Previdência Social e o das verbas que se destinam ao custeio do novo ministério.

A notícia da criação do Ministério da Aeronáutica foi recebida, naturalmente, em todo o país, com a maior simpatia.

Todos os brasileiros compreendem a oportunidade e o acerto da decisão tomada pelo eminente Chefe da Nação e depositam as suas esperanças na ação do Ministro Salgado Filho, que, mais uma vez, terá o ensêjo de demonstrar as suas notáveis qualidades de estadista, na concretização de uma das mais caras aspirações nacionais: o prestígio da aviação no Brasil. (A. V.)

O decênio do Governo do Presidente Getulio Vargas através a palavra dos seus ministros

As conferências dos titulares do Trabalho, da Agricultura, do Exterior e da Educação e Saúde

CONFERÊNCIA DO MINISTRO DO TRABALHO

A quinta conferência ministerial, da série organizada sob os auspícios do D.I.P., coube ao Sr. Waldemar Falcão, titular do Trabalho, e foi pronunciada a 17 de dezembro último.

O Ministério do Trabalho, conforme acentuou de início o Sr. Waldemar Falcão, constitue a primeira realização imediata do que o candidato da Aliança Liberal prometera em sua plataforma, lida na esplanada do Castelo. Fiel à sua palavra, o Sr. Getulio Vargas, uma vez investido no poder, tratou de tornar realidade, sem mais delongas, um dos pontos principais do seu programa de governo.

Não se poderia certamente levar por diante o plano de reformas políticas visado pela revolução — disse o orador — sem que se contasse com um ambiente de paz social. Por outro lado, seria impossível restaurar a economia brasileira, fortemente abalada pela crise mundial que teve seu início em 1929, sem que se contasse com uma atmosfera de tranquilidade e harmonia sociais. Foi isso precisamente o que compreendeu muito bem o Chefe do Governo Provisório, em 1930, ao lançar os fundamentos daquilo que se passou a chamar o Ministério da Revolução. Fê-lo, porém, com acen-

tuada prudência, sem quebrar o ritmo de equilíbrio entre o capital e o trabalho. E acrescenta o Sr. Waldemar Falcão: "É esse talvez o aspecto mais belo da obra politico-social do Presidente Getulio Vargas".

Passou o titular do Trabalho, em seguida, a examinar as realizações do Governo no seu Ministério. Mal delineada a estrutura da nova pasta, cuidou o Chefe do Governo Provisório de lançar os fundamentos da organização das classes patronais e operárias, o que foi feito mediante o decreto n.º 19.770, de março de 1931. Era o primeiro e decisivo passo para a criação dos sindicatos profissionais, que passariam a ter, na vida corporativa brasileira, papel de assinalado relêvo como instrumento de colaboração com o Estado. E de tal modo foi evoluindo a fisionomia social de nossas organizações sindicais, que seria possível, dentro de pouco tempo, assegurar às associações profissionais sua representação na Assembléia Nacional Constituinte. Mais tarde, promulgada a Constituição de 1934, inscrever-se-ia essa representação entre os princípios dessa carta política. Modificada a legislação social, em 1934, aumentou o número de sindicatos reconhecidos pelo Governo. Em 1939 o total de sindicatos era de 2.555, sem falar em 15 reuniões sindicais e 22 federações. Afim de possibilitar melhor adaptação das