

*Conf. de Cannon  
di- e a Comissão  
de Sup- de Trabalho  
24/1/52*

## Relatório

### I

#### Introdução

1. As duas propostas de lei sobre a organização geral da Aeronáutica Militar e recrutamento e serviço militar nas forças aéreas, que o Governo agora submete à apreciação da Assembleia Nacional, não teriam de ser acompanhadas de amplo relatório justificativo se a discussão acerca dos problemas de defesa nacional, que as mesmas comportam, não aconselhasse que, para conveniente esclarecimento das pessoas que por estes problemas se interessam, se lhes fizesse mais pormenorizada referência.

O artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 37:909, de 1 de Agosto de 1950, que criou o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica, impôs, para o seu provimento efectivo, a condição prévia da reorganização das forças aéreas, cuja estrutura actual se considera, por circunstâncias várias, inarmónica com as necessidades que a defesa nacional presentemente delas exige.

2. A Aeronáutica Militar portuguesa que, na sequência de providências oportunamente tomadas em relação ao pessoal, material e infra-estruturas, tinha atingido apreciável grau de preparação durante o período de crise da segunda guerra mundial, viu-se depois, por motivos a que foi totalmente alheia, compelida a um abaixamento sensível de forma, que só não atingiu o moral da sua gente devido à boa qualidade dos seus quadros, sobretudo dos seus pilotos e mecânicos. Outros compromissos tomados, em relação às forças terrestres, tornaram impossível a regular renovação e modernização do material.

Mas, mesmo que semelhantes dificuldades não tivessem surgido, outras de natureza externa, cuja remoção estava fora das possibilidades de determinação do Governo, conduziriam seguramente ao mesmo resultado. Perdida ou desorganizada quase totalmente pela guerra a indústria aeronáutica europeia, somente aos Estados Unidos e, em menor escala, à Inglaterra seria possível recorrer para se obter o renovamento da nossa pequena frota aérea. Sabido, porém, que a crise política que surgiu no Mundo logo após o termo das hostilidades levou os dois únicos países produtores ao nosso alcance a restringirem, senão a impedirem totalmente, o comércio de aviões militares com o estrangeiro, não seria praticamente possível resolver o problema do equipamento das forças aéreas, mesmo que para tanto nos encontrássemos habilitados.

Em contrapartida foi-nos possível beneficiar de um permanente e frutuoso contacto com a aviação americana nos Açores e acordar com os Estados Unidos na realização local de determinadas missões aéreas, facto que nos permitiu, em matéria de navegação aérea de longo curso, collocarmo-nos ao nível das aeronáuticas mais adiantadas. Pode afirmar-se que os aviadores portugueses não conhecem hoje dificuldades de navegação a longas distâncias e se encontram em condições de cruzar mares e continentes em todas as direcções.

Com a maior dignidade, pode também a aviação portuguesa desempenhar nos Açores missões essenciais à segurança aérea mundial e o óptimo serviço da nossa aviação comercial, concebida, orientada e manobrada quase exclusivamente por aviadores militares, não pode deixar de constituir para todos nós motivo de legítimo contentamento.



REPUBLICA  
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

3. Se, no domínio da preparação profissional e técnica do pessoal, apenas temos de louvar os dirigentes por de tantas dificuldades terem sabido extrair tão evidentes e óptimos resultados, também não poderá afirmar-se com verdade serem da exclusiva responsabilidade dos chefes deficiências, maiores ou menores, porventura encontradas noutros aspectos da preparação militar das nossas forças aéreas.

Em primeiro lugar é preciso atender a que, até agora, a organização do corpo directivo das forças aéreas nacionais não ultrapassou o nível de um comando-geral com funções e categoria equivalentes a um comando de região militar. Sem estado-maior privativo, nem autoridade para definir sistemas, métodos ou doutrinas que a organismos superiores caberia estabelecer, não se poderia em boa justiça exigir mais. Milagre é que, através de tantas dificuldades e integrada num sistema nem sempre permeável às suas ansiedades de perfeição e à sua maneira especial de ser e de servir, a Aeronáutica Militar tenha conseguido tanto.

4. Dos três diplomas que constituem a base de qualquer organização militar — lei da organização geral; lei de recrutamento e serviço militar nas forças aéreas, e lei de quadros e efectivos —, só as duas primeiras, que representam a estrutura geral de um sistema, com as suas qualidades e defeitos, vantagens e inconvenientes, vão ser presentes à alta apreciação da Assembleia Nacional.

Quanto ao diploma sobre quadros e efectivos, é provável que o Governo venha a assumir dele a responsabilidade, promulgando-o em decreto-lei. Não só a sua elaboração definitiva depende do destino das propostas agora apresentadas, como a respectiva discussão, pela natureza dos problemas e dos interesses, é mais incómoda para a Câmara do que o será no seio do Governo. Aliás seguiu-se processo idêntico relativamente às outras reformas militares.



## II ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

### Linhas gerais das propostas

5. A primeira das grandes linhas das propostas submetidas pelo Governo à apreciação da Câmara consiste em que, segundo elas, a organização das forças aéreas não tem um sentido metropolitano restrito.

Porque do ar os horizontes são incomparavelmente mais vastos, a aeronáutica portuguesa pode enxergar e sentir simultaneamente todos os territórios nacionais, de aquém e de além-mar. Não há que fazer nela distinção entre forças metropolitanas e forças ultramarinas. Na organização, no ordenamento e na acção as forças aéreas portuguesas são independentes do local em que se encontram estacionadas. Por isso o conjunto do território português em todas as partes do Mundo se divide em cinco regiões aéreas com o mesmo significado militar e a mesma harmonia em relação à defesa de todo o território.

Uma providente e sensata organização dos serviços fará que as regiões se apoiem mutuamente, oferecendo entre si as infra-estruturas indispensáveis à eficaz intervenção das forças aéreas em relação à defesa do conjunto. Nos poucos casos em que tais infra-estruturas se mostrem insuficientes, competirá à política obter no exterior plataformas de rolagem e facilidades que favoreçam o sentido comunitário da defesa aérea em todos os territórios portugueses.

6. Pelas razões anteriormente apontadas em relação à organização, também o recrutamento do pessoal para as forças aéreas não se restringe à área do território metropolitano na Europa. Com o seu carácter universal em relação a todo o território nacional nos diferentes

continentes, a Aeronáutica recebe, sobretudo para serviços de manutenção e outros necessários ao funcionamento dos aeródromos, indivíduos de todas as proveniências, sem distinção de raça, de língua ou de religião. Apenas de todos exige o mais puro patriotismo e o comprovado desejo de servir eficazmente as forças aéreas. Mesmo em relação aos quadros, podem nos cursos de aeronáutica ser admitidos todos os indivíduos de ascendência portuguesa, desde que satisfaçam às condições gerais previstas na lei.

Em relação às normas até agora seguidas pode considerar-se esta medida de verdadeiro carácter revolucionário. Supõe-se, no entanto, que em nada afectará o prestígio dos quadros e contribuirá de forma acentuada para o avigoramento do espírito de Portugal entre as populações.

7. Não constitui matéria nova o regime que a proposta prevê relativamente a prazos de duração do serviço militar nas tropas de Aeronáutica.

Diplomas anteriores tinham já fixado três anos como prazo de tempo obrigatório de serviço. Além de se seguir a tendência geral observada em todos os países, não se encontra forma de assegurar em menos tempo a boa preparação de um mecânico ou de um piloto.

Se no nosso país houvesse uma base industrial suficientemente ampla, seria mais fácil o problema do recrutamento e da instrução, visto esta poder utilizar conhecimentos profissionais trazidos da vida civil. Sucede, porém, o contrário, e pode até considerar-se o serviço nas fileiras como uma verdadeira escola profissional — quem sabe se a mais proveitosa das escolas — que anualmente fornece ao País muitas centenas de operários e artífices especializados.

Em boa verdade este alongamento de permanência nas fileiras interessa mais do que prejudica aqueles que o sofrem. O homem que passa pelas fileiras fica, de uma maneira geral, a poder dispor, para a sua vida futura na sociedade, de possibilidades de acção e valorização pessoal que de outra forma não poderia alcançar.

Haverá por outro lado que atender, quando se considera este problema, que para uma menor permanência nas fileiras as instituições militares pouco aproveitariam dos pesados encargos contraídos pelo Estado para garantir um mínimo de eficiência às suas forças armadas.

8. Visto que às forças aéreas portuguesas terá de competir essencialmente, além de outras missões especiais de menor volume, a *defesa dos pontos ou zonas vitais do território e a cooperação na frente com as forças terrestres e navais*, poderão elas, com toda a propriedade, classificar-se em:

- Forças aéreas independentes;
- Forças aéreas de cooperação.

Em face da exiguidade dos nossos recursos, que não permite a dispersão de meios, aliás sempre inconveniente, parece não poder contestar-se que ao menos as forças aéreas independentes deverão estar totalmente afectas ao Subsecretariado de Estado da Aeronáutica e, por intermédio deste, ao Ministro da Defesa Nacional, que, tendo a seu cargo os altos problemas relativos à defesa geral da Nação, assume a responsabilidade directa da defesa do território na zona do interior, e por isso carece de dispor de todos os meios que para tal defesa concorrem, isto é: defesa civil, forças aéreas, forças de defesa terrestre contra aeronaves, forças de pesquisa e de vigilância do ar, etc.

Uma vez que o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica não engloba nem se ocupa dos problemas da Aeronáutica Civil nem sequer dos relativos à iniciação



no voo, com vista ao futuro recrutamento das forças aéreas, não se afigura fortemente exclusivista a pretensão de reunir sob o poder do Subsecretariado o recrutamento, preparação e mobilização das forças aéreas, a sua administração e disciplina, confiando-lhe simultaneamente a responsabilidade da manutenção do material e o estudo, preparação e utilização das correlativas infra-estruturas.

9. No que se refere particularmente às forças aéreas independentes, não parece assim que o problema seja discutível.

Mas, quanto às forças aéreas de cooperação, deverá ser adoptada posição ou orientação semelhante?

O problema pode apresentar três soluções diferentes, a saber:

- a) *Forças aéreas de cooperação integralmente descentralizadas e sujeitas, na preparação, na administração e no emprego, aos Ministérios do Exército e da Marinha.*

Exigiria, sob muitos aspectos, a existência de meios em triplicado, perder-se-ia o espírito de unidade na força aérea, quebrar-se-ia a coesão moral de um organismo essencial da defesa nacional, com as consequências que, quem conhece o que é ou deve ser uma força militar, sabe sentir e compreender.

Não permitindo os nossos reduzidos recursos tal dispersão de meios, supõe-se que ninguém poderá razoavelmente defender essa posição.

- b) *Forças aéreas de cooperação centralizadas e permanentemente afectas, na preparação, na administração e no emprego, ao Subsecretariado de Estado da Aeronáutica.*

Se fosse apenas de prever uma guerra na metrópole portuguesa, mesmo sem excluir desta os arquipélagos dos Açores e da Madeira, poderia ser este o sistema financeiro e tecnicamente preferível como é sabido de todos os que um dia tiveram ocasião de se preocupar com problemas de administração e não o ignoram aqueles para quem o princípio da economia das forças, tanto no campo da táctica como no da estratégia, continua a ser lei basilar da arte ou da ciência da guerra.

No teatro de guerra obrigatoriamente restrito um sistema orgânico que permitisse ao comando empregar num ponto d'alo e num momento d'alo a totalidade ou, pelo menos, a maior parte dos seus sempre escassos meios de guerra aérea seria evidentemente aquele que a prudência impunha e a clarividência aconselharia.

Mercê, porém, de uma inteligente política de amizade peninsular, cujo verdadeiro valor só a história poderá mais tarde compreender e exaltar, não teremos de pôr no campo das nossas preocupações uma tal hipótese de guerra. A dispersão dos territórios nacionais pelos diferentes continentes e as próprias circunstâncias da situação político-militar que presentemente se verifica no Mundo impõem-nos que sejam do tipo expedicionário as hipóteses de guerra a prever.

Obrigados, por isso, a manter operações a grande distância, as nossas forças aéreas independentes deverão ficar quase totalmente ligadas ao território continental, para assegurarem a defesa das populações e dos pontos vitais nele existentes. Pelo contrário, as forças aéreas de cooperação terão naturalmente de



acompanhar as forças terrestres e navais, ficando assim forçosamente quebradas as possibilidades de unidade de comando e de actuação em conjunto. Exactamente como na hipótese anterior, também não seria aconselhável, neste caso, *para o tempo de guerra* um sistema que mantivesse concentradas nas mãos de uma única autoridade central a totalidade das forças aéreas, mesmo que se tratasse somente de forças de cooperação.

c) *Forças aéreas de cooperação concentradas para efeitos de administração e de preparação e descentralizadas para efeitos de emprego.*

Beneficia este sistema das vantagens dos dois anteriores, sem lhes suportar, ou pelo menos sofrendo-os no mínimo, os correlativos inconvenientes.

A preparação e a administração das forças aéreas, tanto de cooperação como independentes, incluindo a preparação do pessoal e a manutenção do material e das infra-estruturas, ficam sempre, em tal hipótese, a cargo do Subsecretariado. Salvo o que directamente deva pertencer aos serviços próprios de cada base ou unidade independente, não há multiplicação de escolas nem de serviços officinais; a instrução é orientada por métodos comuns, apenas diferenciados em harmonia com as especializações impostas pela própria natureza da cooperação. Os quadros poderão ter uma base de recrutamento comum ou ser originários das próprias forças terrestres ou navais a quem a cooperação interessa.

Não há duplicação de serviços nem de despesas. Orçamentalmente tudo se apresentará como um todo único, independente e bem definido, embora o Subsecretariado tenha, evidentemente, de acordar com os Ministérios do Exército e da Marinha programas gerais de acção em que se fixem os objectivos da preparação, quer no que respeita a instrução, quer no que aos programas de material se refere.

No que particularmente toca ao emprego, porém, poderão as forças aéreas ficar na dependência dos Ministérios do Exército e da Marinha, isto é, à disposição dos comandos terrestres e navais. Esta subordinação pode verificar-se integralmente apenas em tempo de guerra ou ser posta em prática desde o tempo de paz. Na proposta prefere-se a primeira variante, mas pode-se também, e com toda a propriedade, defender a segunda.

10. Passadas em revista as três soluções possíveis para o problema das forças de cooperação e expressamente referida aquela que se julga preferível, poderá a Assembleia Nacional, com perfeito conhecimento de causa, discutir os fundamentos dos problemas postos e indicar ao Governo qual a modalidade prática que deve merecer a preferência no presente momento.

No aspecto puramente financeiro, e tendo em vista simplesmente a conveniência de ser evitada qualquer duplicação de despesas, poderia ainda ser considerada uma solução que chamasse ao Subsecretariado todos os problemas comuns relativos à instrução do pessoal e à manutenção do material, conservando-se normalmente descentralizados nos Ministérios interessados, mesmo para efeitos orçamentais e de administração, as forças aéreas de cooperação com o Exército e com a Marinha ou somente com uma destas duas modalidades das forças armadas. O certo é que à luz de um razoável sistema



ASSEMBLEIA NACIONAL  
ARQUIVO

orgânico tal solução ultrapassaria já a lógica dos princípios e por isso não é pormenorizadamente tratada nem podia ser defendida. Ela é, porém, lembrada também para que a Assembleia a possa fazer incluir na sua apreciação entre as soluções possíveis, se assim o julgar aconselhável.

11. Assente que os problemas de defesa da zona do interior se contêm na competência normal do Ministro da Defesa Nacional, natural é estatuir-se que todos os órgãos da defesa civil ou da defesa aérea que para a protecção e defesa do território concorrem fiquem à disposição daquela entidade.

O problema não carece agora de ser considerado, mas terá de ser resolvido logo que as circunstâncias permitam ao Secretariado-Geral da Defesa Nacional dedicar-lhe a sua atenção. Apenas aqui se esclarece que, se em relação aos órgãos da defesa civil a ligação com o Secretariado deve ser estabelecida a título permanente, em relação à artilharia antiaérea e a outros meios de defesa activa na dependência dos Ministérios do Exército ou da Marinha bastará que fiquem dependentes dos serviços a cargo do Ministro da Defesa Nacional, apenas para efeitos de planeamento e emprego. Até por uma questão de coerência em relação à doutrina adoptada para com as forças aéreas de cooperação, não podia agora defender-se posição diferente.

### III

#### Algumas considerações complementares

12. A propósito de problemas que se encaram nesta proposta e só tangencialmente se podiam visar nas bases da organização da defesa nacional já aprovadas pela Assembleia têm sido feitas afirmações que é agora oportuno examinar para esclarecimento do assunto.

Em matéria de organização militar, como aliás em muitos outros problemas da vida humana, é sempre perigoso ou, pelo menos, pouco prudente pretender tirar conclusões definitivas ou assentar em princípios ou sistemas de acção a pôr em prática por aquilo que se passa neste ou naquele país sem olhar às suas condições particulares, aos seus objectivos e possibilidades nacionais, à sua índole ou à sua história.

Se a guerra é realmente uma expressão particular da forma de actuação política de um estado em relação a outros ou o resultado do entrechoque de ideais ou de vontades opostas, de desejos e de objectivos dos povos que não foi possível conciliar por diplomáticos entendimentos, natural é que cada país, sobretudo aqueles que têm ou podem ter uma política ou uma norma de procedimento positiva no Mundo, procurem organizar e constituir, pela forma que julguem mais adequada ao condicionalismo existente, a força que há-de, em último caso, ser a expressão material e prática dessa política ou dessa forma positiva de procedimento em relação a quaisquer obstáculos.

Cada povo, ou, melhor, cada Nação, produto da vontade da Providência ou do imperativo geográfico e histórico que os homens favoreceram ou contra os quais foi impossível ou inútil lutar, têm carácter particular, que lhe é imposto pelas próprias condições do meio em que é obrigado a actuar e deriva das suas condições de vida, das suas aspirações no Mundo, do meio físico em que labuta, do seu próprio nível social e de cultura, da mentalidade ou da consciência nacional que lhe foi possível formar.

13. Se os Estados Unidos, por exemplo, desejam orientar a política internacional ou ter uma posição predominante no Mundo, fora do continente americano, e,



para defender o seu comércio ou o caminho do seu génio e da sua expansão, tem de assegurar a posse ou a hegemonia dos grandes oceanos, sobretudo do Atlântico e do Pacífico, necessário lhes é possuir uma esquadra de superfície capaz de destruir ou, ao menos, de neutralizar e impedir o passo a qualquer poder naval que procure opor-se à sua passagem. Para que uma tal esquadra possa, com probabilidades de êxito, desempenhar essa missão precisa de ter livre o espaço aéreo em que actua e de, simultâneamente, poder prolongar sobre os navios inimigos a acção dos canhões e dos torpedos, por meio de ajustados bombardeamentos aéreos.

Mas porque esta grande nação só apareceu à superfície da vida internacional quando já as grandes encruzilhadas marítimas do Mundo se encontravam definitivamente na posse de povos que mais cedo puderam atingir a maioria, vê-se naturalmente forçada a fazer acompanhar as suas esquadras por um poder aéreo, concretizado em porta-aviões, capaz de lhe garantir em toda a parte a superioridade aérea local e impedir que um eventual opositor opere livremente no espaço atmosférico em que ele próprio se movimenta. Não deveria ser, seguramente, com bases aéreas localizadas nas costas ocidentais ou orientais da nação norte-americana que se poderia assegurar a supremacia aérea na região central dos grandes oceanos Atlântico e Pacífico. Mesmo que por instantes tal fosse possível, não seria prático, a tão grandes distâncias, manter a indispensável ligação militar no tempo e no espaço, no cérebro que dirige e nas almas que executam, entre os navios à superfície e os aviões na atmosfera.

Em tais condições nada espanta que um grande ministro tenha definido ser missão da marinha dos Estados Unidos:

- a) Estabelecer e manter superioridade local (incluindo a aérea) na área das operações navais (note-se bem: superioridade local);
- b) Conduzir operações aéreas necessárias à consecução de objectivos numa campanha naval;
- c) Ser responsável pela vigilância naval, guerra anti-submarina, protecção da navegação e lançamento de minas, incluindo a parte aérea correspondente.

Pequeno que fosse ou tivesse sido o governante, se ele não ignorasse a situação política do seu país e os próprios sentimentos nacionais da comunidade americana, teria dito, por semelhante ou por forma diferente, exactamente o mesmo.

De admirar é apenas que não tenha juntado uma quarta alínea redigida pouco mais ou menos nos seguintes termos:

- d) Estar apta a desempenhar acções súbitas de guerra em territórios de além-mar, protegendo e apoiando os desembarques e reembarques de forças privadas apropriadas e garantindo a supremacia aérea nas operações localmente executadas por essas forças.

Assim se explicaria a existência a bordo de grandes unidades de fuzileiros navais, organizados em divisões fortemente armadas e manobradoras, aptas mais que quaisquer outras à prática de operações anfíbias, capazes de conduzir com os seus próprios meios, embora em operações de objectivo limitado, acções completas de guerra, e de tal forma conscientes do seu valor e orgulhosas da sua missão que é frequente ouvir afirmar aos seus componentes:

Marinha, aviação? Apenas partes do todo que para nós trabalha, desde a terra da América até aos confins dos mares e aos píncaros dos ares, na



certeza de que saberemos erguer bem alto, em toda a parte do Mundo, a bandeira dos Estados Unidos!

14. Valerá ainda a pena citar o caso da Inglaterra? Como admirar que uma marinha que ainda hoje disputa para o seu país o título de rainha dos mares tenha integrados nos seus próprios efectivos grandes porta-aviões, correspondentemente equipados para as missões que lhe são próprias?

E disporá a marinha inglesa integralmente de toda a aviação que pode em determinado momento ser necessária à cooperação com as operações navais em que se encontra empenhada?

O problema é aqui diferente daquele que para os Estados Unidos se apresenta. País que há mais de três séculos exerce o domínio do mares, pôde a tempo organizar, ao longo das rotas marítimas que mais directamente interessam ao seu modo de vida, sólidas bases em terra, sempre prontas a apoiar, pela forma julgada mais útil, as operações militares ou navais necessárias à defesa dos seus interesses.

Para que sobrecarregar o Tesouro com as pesadas despesas que os porta-aviões e outros meios de cooperação comportam se lhe é mais económico, mais simples e possivelmente mais útil escalonar os meios aéreos pelas diferentes bases ao longo das grandes rotas marítimas que mais directamente lhe interessam e entre as quais se conta certamente a grande estrada da metrópole à Índia e ao Pacífico através do Mediterrâneo e do Mar Vermelho? Não bastará ao comando naval poder seguir ou mesmo planear e superintender directamente as operações das forças da Real Força Aérea destinadas à cooperação naval, quando esta seja reclamada ou se torne manifestamente necessária?

Com boa razão ninguém poderá responder negativamente. Também ninguém poderá razoavelmente combater as soluções que, para o nosso caso, a proposta comporta, seguramente mais modestas nas intenções, embora relativamente mais custosas nos factos.

15. Não vale a pena discutir se a Alemanha perdeu a guerra submarina por não ter apoiado os seus meios de acção naval pelas asas dos próprios marinheiros ou se a Grã-Bretanha ganhou a batalha de Inglaterra, salvou Londres e assegurou a vitória com as esquadras do ar ou com os navios e aviões do mar. Goering teria sido o grande obreiro da vitória aliada?

Examinando serenamente os factos, não se vê como, razoavelmente, seria possível ao Governo Alemão chegar a solução diferente da que tinha adoptado.

No que se refere estritamente à aviação anti-submarina, não tinha o caso interesse: a Alemanha propunha-se fazer a guerra submarina e não impedi-la.

Se olharmos apenas para o aspecto da aviação embarcada e imaginarmos uma solução que tivesse permitido à nação germânica conduzir para o teatro de guerra marítima poderosos porta-aviões, teremos forçosamente de considerar se, em face da situação geográfica da Alemanha e da predominante situação naval aliada, seria possível ao supremo comando alemão fazer chegar ao mar alto, em admissíveis condições de êxito, um poder naval eficiente, afirmado predominantemente através daquela classe de navios.

16. Quando se examina o problema da hegemonia naval no Mediterrâneo, que tão vital deveria ser considerado pelos dois partidos em luta na segunda guerra mundial, certamente que ninguém deixará de reconhecer ser diferente o caso da Itália.

Em vez de lançar à carreira os porta-aviões indispensáveis, preferiu Mussolini realizar um programa aéreo





que permitisse construir aviões susceptíveis de levar uma tonelada de bombas a qualquer ponto do Mediterrâneo.

Os factos demonstram todavia ter sido possível aos aliados disfrutar de relativa liberdade no grande mar euro-africano. O problema não foi entre nós ainda discutido em profundidade e não interessa à índole meramente objectiva e informativa do presente relatório o seu demasiado alongamento.

17. Enquadrado Portugal em determinado sistema defensivo, livre de perigo imediato a sua fronteira terrestre, em resultado de uma política de sólida amizade peninsular, não há que encarar em abstracto o problema do desenvolvimento deste ou daquele ramo da força armada nem as missões mais ou menos extensas que a cada um deles deve competir. Se o bem da paz tiver de ser perdido para os Portugueses, há que considerar esses problemas em face do condicionalismo político-militar que está criado.

Desde que, após a segunda guerra da independência, não nos foi possível reconstruir a esquadra, ou na medida em que, em certo período da nossa história, preferiram os reis aplicar o ouro do Brasil em bens materiais, culturais e artísticos a lançar navios no mar, perdida se deveria considerar para sempre a possibilidade de regressarmos como proprietários abastados à casa onde, durante séculos, tínhamos sido quase únicos senhores. A máquina a vapor, a idade do ferro na construção naval e uma política de inimizade peninsular na Europa que nos deveria fazer deslocar para as forças de terra o centro de gravidade das nossas disponibilidades de tesouraria fariam o resto. Para se não perder tudo e podermos adquirir a segurança de que as estradas da metrópole com as possessões de além-mar nos não seriam definitivamente cortadas houve que recorrer a uma política prudente, seguida inalteravelmente durante mais de duzentos anos, procurando em alianças e apoios exteriores o poder naval que nos tinha escapado.

As posições-chaves que avisadamente tínhamos associado à metrópole portuguesa a partir do século xv e as possibilidades de comércio oferecidas por um território que ainda hoje equivale em área a quase metade da Europa eram contrapartida bastante para um aliado esclarecido e fiel com quem, nos graves momentos de crise, quase sempre pudemos contar.

18. Perdido um poder naval próprio, correspondente às necessidades das nossas ligações com o ultramar e forçados a basear parte da nossa segurança em acordos de defesa comum, não parece ter valor prático a apreciação das diferentes modalidades dos nossos problemas de defesa como se fôssemos uma unidade capaz de, por si só, resolver todas as dificuldades e architectar para elas adequadas ou ajustadas soluções.

Associados com terceiros para em conjunto fazermos face a problemas que não nos são exclusivos, o que acima de tudo importa é mostrarmo-nos perante o Mundo dignos de nós próprios, da nossa ética e da nossa história, assumindo leal e fielmente as responsabilidades que nos são atribuídas.

Porque temos de colaborar na luta anti-submarina e assumir parte da responsabilidade da defesa das comunicações marítimas dentro de determinada zona, verificamos ter de ser superior ao de aviões o número de unidades navais a aumentar ao efectivo. Esta é a situação a enfrentar com solicitude e rapidez, e, sendo de veras embaraçosa a situação da Marinha, no que respeita ao pessoal, agravada ainda pela circunstância de não ter sido possível organizar reservas navais bastantes, não parece aconselhável que a Marinha gaste as suas reduzidas possibilidades de efectivos em guarnecer



totalmente uma pequena força aérea que poderia, sem dificuldade de maior, ser posta à sua disposição pelo Subsecretariado do Estado da Aeronáutica. Para este poderia ainda haver a vantagem de utilizar, em missões de cooperação com as forças navais, os seus pilotos mais experimentados, mais amadurecidos pela longa permanência no ar e mais adaptáveis às enervantes missões de vigilância e pesquisa, mas já sem possibilidades físicas para a prática das violentas manobras da caça. Capital largamente despendido pela Nação na preparação de pilotos não seria perdido tão cedo para todo o sempre.

Os mecânicos, os electricistas, os radiotelegrafistas, toda essa categoria de pessoal tão indispensável a uma marinha e que tanto tempo leva a formar, poderia em boa parte ir ocupar nos navios espaços vazios que de outra forma só muito tarde poderão ser preenchidos. Segundo a proposta, porém, e salvo o que respeita à completa integração na sua estrutura, a Marinha continuará a dispor, quando a deseje utilizar, de uma aviação de cooperação guarnecida e comandada por pessoal seu, uma aviação conduzida pelos comandos navais e tripulada por pessoal com apurado sentido naval, como é sua instante preocupação.

#### IV

##### A autoridade do Ministro da Defesa

19. O Decreto-Lei n.º 37:909, de 1 de Agosto de 1950, que dispôs sobre a criação do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica, fez depender o seu provimento da reorganização das forças aéreas, mas não fixou a sua dependência em relação a qualquer departamento ministerial presentemente existente. O artigo 2.º da proposta situa-o na Presidência do Conselho, na dependência e sob a responsabilidade do Ministro da Defesa Nacional.

Não seria lógico que, pretendendo-se atribuir independência administrativa e técnica às forças aéreas, ficasse o Subsecretariado fazendo parte da estrutura orgânica normal dos Ministérios, quer do Exército quer da Marinha. Colocá-lo no Ministério das Comunicações, onde funciona a Aeronáutica Civil, também não seria razoável, visto que conduziria aquele departamento a preocupações totalmente diferentes das que normalmente lhe competem. Em tais circunstâncias apresentava-se como solução lógica a da Presidência do Conselho e, visto que integrado nesta existe o Ministro da Defesa Nacional, outra não deveria ser a solução proposta, uma vez que, na organização do Estado, a existência de um Subsecretariado presume sempre a coexistência de um Ministro responsável.

Mas, à face da boa doutrina, será admissível que seja o Ministro da Defesa Nacional a superintender directamente no Subsecretariado?

Para além ou entre os dois tipos de Ministro da Defesa Nacional que em toda a parte se encontram — o de *concentração*, com superintendência directa e total sobre os três ramos das forças armadas, e o de *coordenação*, que subentende a autoridade necessária para poder estabelecer a orientação geral e o programa de actividade de todas as forças armadas, incluindo a sua direcção e fiscalização através da superintendência nos respectivos orçamentos — Ministro efectivamente responsável perante os órgãos da soberania e perante o Chefe do Governo por todos os altos problemas que à defesa nacional se referem — qual se entenderá ser a solução entrevista pela legislação portuguesa, através da singela referência que ao caso faz?

O citado Decreto-Lei n.º 37:909, nas alíneas *a)*, *d)* e *e)* do § único do artigo 6.º, estabeleceu que ao Ministro da Defesa Nacional cumpre *orientar* e *coordenar* os três ramos das forças armadas, *orientar* os problemas relativos à mobilização civil e *coordenar* as actividades res-



peitantes à preparação militar da Nação em harmonia com os tratados e convenções militares. Embora a prática governativa ou da administração não tenha sido suficiente para fixar um complexo de atribuições precisas, não pode duvidar-se de que a orientação legal se definiu no sentido da coordenação. Isto equivale a dizer que, sem se alterar a independência administrativa dos Ministérios das forças armadas nem tocar na superintendência directa dos respectivos Ministros sobre as forças terrestres ou navais, o que pode chamar-se a orientação político-militar ficaria no âmbito da competência da Defesa Nacional. Para ser exercida como?

A coordenação não pode na prática deixar de traduzir-se em exercício de arbitragem e mesmo em poder de iniciativa e de decisão naquilo que importa coordenar. E é evidente que não há que coordenar só os aspectos da defesa nacional *fora do âmbito das forças armadas*, mas *no domínio destas mesmas*, por mais directamente atinentes aos fins em causa.

Ora com a integração das forças aéreas num Subsecretariado e a colocação deste na dependência do Ministro da Defesa dá-se um passo mais para que a situação actualmente existente se precise. A evolução deverá fazer-se no sentido de atribuir ao cargo aquilo que em toda a parte se considera como competência normal de um Ministro da Defesa Nacional e que esquemáticamente se exprime como segue:

- a) Normas gerais de recrutamento e da instrução; superintendência nas escolas, implantação das forças e bases gerais da sua organização;
- b) Elaboração e execução dos programas de armamento e equipamento;
- c) Responsabilidade na preparação e elaboração dos orçamentos, assim como na sua gerência;
- d) Poderes gerais de inspecção.

O assunto, porém, não tem de ser discutido neste momento e por isso se prefere sobrestar em análise mais demorada e apresentar o texto preferido para as duas propostas à consideração da Assembleia Nacional.



ASSI... LICA  
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

## Proposta de lei da organização geral da Aeronáutica Militar

15

## CAPITULO I

## Disposições gerais

Artigo 1.º A Aeronáutica Militar tem por fim essencial:

- a) A defesa do espaço aéreo que cobre o território nacional, na metrópole e nos territórios de além-mar;
- b) A cooperação com as forças terrestres e navais.

§ único. A Aeronáutica Militar disporá de forças aéreas para operações independentes e de forças aéreas de cooperação, podendo estas ser colocadas à disposição dos Ministérios do Exército e da Marinha para emprego pelos respectivos comandos.

Art. 2.º As forças aéreas serão, no plano governamental, administradas por um Subsecretariado de Estado, que funcionará na Presidência do Conselho, na dependência e sob a responsabilidade do Ministro da Defesa Nacional.

Art. 3.º Quando as circunstâncias o aconselhem ou imponham, podem ser constituídas, normal ou eventualmente, forças aéreas nos territórios de além-mar. As forças aéreas portuguesas estacionadas na metrópole ou nas províncias ultramarinas podem ser empregadas pelo Governo dentro ou fora do território sujeito à soberania portuguesa, conforme as conveniências nacionais o exigirem.

Art. 4.º A organização das forças aéreas deve respeitar o princípio de unidade da organização militar previsto na Constituição Política. Em tudo que não seja imposto pela normal natureza especializada das forças aéreas será rigorosamente observada a identidade de formação de oficiais e sargentos e a unidade do material.

Salvo também no que se refere à especialização imposta pelas circunstâncias, os princípios que regem a instrução táctica e técnica das tropas e o seu emprego em campanha serão comuns aos vigentes nos exércitos de terra e mar.

É da competência do Ministro da Defesa Nacional mandar aplicar à Aeronáutica Militar as disposições regulamentares em vigor no Exército e na Armada consentâneas com o seu modo particular de actuação, quer em tempo de paz, quer em tempo de guerra.

Art. 5.º As forças aéreas, incluindo o material e infra-estruturas que lhes são próprias, ficam subordinadas ao Subsecretariado de Estado da Aeronáutica.

§ único. Para efeitos de inspecção militar e fiscalização das possibilidades de aproveitamento e de preparação de requisição militar em tempo de guerra, ficam também na dependência do mesmo Subsecretariado as organizações, materiais especializados e infra-estruturas da Aeronáutica Civil existentes no território nacional, na metrópole ou nas províncias de além-mar. Todos os actos de inspecção e de fiscalização em territórios do ultramar, porém, serão executados por intermédio e com a anuência dos respectivos governadores.

## CAPITULO II

## Divisão aeronáutico-militar do território nacional

Art. 6.º O conjunto do território nacional na metrópole e nas províncias ultramarinas divide-se em cinco regiões aéreas, compreendendo:

A primeira, o território metropolitano, incluindo o dos arquipélagos dos Açores e da Madeira;



*P. Camarões Copm...  
Proj. 10/10/52  
A. Comiss. 5.º, 1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª, 5.ª, 6.ª, 7.ª, 8.ª, 9.ª, 10.ª  
H. L. M. 24/1/52*

- A segunda, os territórios do arquipélago de Cabo Verde e da província da Guiné Portuguesa;
- A terceira, o território de Angola, incluindo o enclave de Cabinda, o arquipélago de S. Tomé e Príncipe e o território de S. João Baptista de Ajudá;
- A quarta, o território da província de Moçambique;
- A quinta, o território do Estado da Índia e o das províncias de Macau e Timor e respectivas dependências.

§ 1.º A divisão militar aeronáutica do território nacional tem por fim permitir:

- a) A preparação e a execução das operações de recrutamento, instrução e mobilização das forças aéreas, recursos e infra-estruturas aeronáuticas de toda a espécie;
- b) A preparação e execução das medidas relativas à defesa aérea do território;
- c) O exercício do comando superior das forças aéreas nas respectivas áreas e a execução das missões que às mesmas incumbem.

§ 2.º Dentro de cada região aérea, para efeitos de recrutamento, a aeronáutica militar aproveita a organização territorial em vigor no Exército de terra. Para efeito de operações o território das regiões aéreas pode ser subdividido em zonas, sempre que as circunstâncias o aconselhem ou imponham.

Art. 7.º A preparação e a organização da defesa do espaço aéreo do território das regiões contém-se nas atribuições do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica.

Desde o tempo de paz serão, sob a égide do Ministro da Defesa Nacional, acordadas entre o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica e os Ministérios do Exército e da Marinha as disposições relativas à cooperação com as forças terrestres e navais.

Para efeito de operações, todas as forças e meios de defesa contra aeronaves orgânica e administrativamente dependentes dos Ministérios do Exército ou da Marinha, salvo as que devam ser atribuídas à protecção imediata das forças terrestres e navais, ficam à disposição do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica. Ao Secretariado-Geral da Defesa Nacional compete seguir a preparação das mesmas forças e promover as disposições necessárias ao seu emprego.

Na imediata dependência do Subsecretário de Estado da Aeronáutica exerce a sua acção o chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas, a quem cabe o comando superior das respectivas forças e é o primeiro responsável militar pela sua preparação.

### CAPÍTULO III

#### Organização geral, mobilização e constituição das forças aéreas de campanha

Art. 8.º Para a realização de operações militares, em qualquer ponto do território nacional ou fora dele, poderão constituir-se, sob o mesmo comando, agrupamentos de forças aéreas com a designação de forças aéreas em operações, cuja organização e repartição geral serão determinadas, para cada caso, de harmonia com os objectivos fixados pelo Governo ou definidos nos respectivos planos de defesa.

Poderão ser mandadas ficar na directa dependência dos comandos das forças terrestres e navais forças aéreas constituídas para a protecção e transporte das mesmas forças ou para a cooperação directa nas operações a seu cargo.



Art. 9.º A organização para operações das forças aéreas terá sempre como base a existência de unidades de aeronáutica e das formações de serviços indispensáveis à vida em campanha das primeiras. Eventualmente podem ser integradas nas forças aéreas em operações, fazendo ou não orgânicamente parte delas, unidades de pára-quedistas.

As forças aéreas em operações são normalmente organizadas e constituídas por pequenas unidades, que podem ou não associar-se em grandes unidades para actuação independente.

A brigada aérea será, quando necessário ou conveniente, o tipo de grande unidade normalmente considerado.

As pequenas unidades serão designadas por grupos, esquadras e esquadrilhas.

A composição da brigada aérea e das pequenas unidades normalmente constituídas constará dos regulamentos para o serviço de campanha.

Art. 10.º Em campanha, o comando superior de todas as forças aéreas em operações é exercido pelo general chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas.

As brigadas aéreas serão comandadas por generais de brigada. Os grupos, esquadras e esquadrilhas serão, normal e respectivamente, comandados por tenentes-coronéis, majores e capitães. O comando dos agrupamentos de dois ou mais grupos, formando ou não regimentos, pertence normalmente a oficiais com a patente de coronel.

Em qualquer caso os oficiais de aeronáutica investidos em funções de comando são sempre hierarquicamente superiores a todos os militares e funcionários que façam parte da unidade ou agrupamento entregue à sua jurisdição.

Art. 11.º São atribuições privativas do chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas:

- a) A elaboração dos planos de acção e de emprego das forças aéreas, de harmonia com os planos gerais de defesa aprovados e as instruções particulares do chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas;
- b) O comando superior das operações aéreas necessárias ao desenvolvimento dos respectivos planos;
- c) A alteração da ordem de batalha inicial das forças aéreas;
- d) A nomeação, exoneração ou transferência do pessoal militar ou civil seu subordinado, com excepção dos generais comandantes de brigada, cuja designação carece sempre do acordo do Subsecretário de Estado da Aeronáutica.

§ único. O Governo definirá para cada caso os limites em que ficarão subordinadas, ou na directa dependência dos comandantes de forças aéreas em operações, as infra-estruturas ou equipamentos de qualquer natureza necessários ao exercício da sua actividade ou ao cumprimento da missão que lhes foi confiada.

Art. 12.º O chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas e os comandantes imediatamente subordinados disporão sempre, no exercício das suas funções, de um estado-maior e das chefias de serviços indispensáveis à preparação e execução das operações e ao emprego das forças colocadas sob a sua jurisdição.

A administração superior das forças aéreas em operações é exercida pelo chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas, que recebe os respectivos poderes por delegação do Subsecretário de Estado da Aeronáutica, e que por sua vez os pode delegar nos generais comandantes de brigada ou nos comandos de forças aéreas operando independentemente. O chefe do Estado-Maior das For-



ças Aéreas dispõe dos créditos destinados às despesas inerentes às operações, respondendo por eles perante a Contabilidade Pública, pela forma que for regulamentada.

A administração no comando superior e nas unidades é exercida por intermédio de órgãos postos à sua disposição para o exercício do comando, mas o comandante de qualquer unidade é sempre responsável pela sua administração perante o comando de que depender.

Art. 13.º A mobilização total ou parcial das forças aéreas, preparada desde o tempo de paz, será integrada na mobilização militar prevista nos planos de defesa ou extraordinariamente determinada pelo Governo, e terá por fim o aproveitamento integral ou parcial dos recursos nacionais que constituem ou podem influir no potencial aeronáutico militar da Nação.

§ único. A constituição das forças aéreas em operações, objecto dos planos de mobilização, é da competência do Governo, que, para o efeito, poderá convocar e requisitar livremente os quadros de complemento e todo o pessoal e material julgados necessários.

A mobilização geral importa sempre:

- a) A passagem de todas as bases, unidades e formações da aeronáutica ao pé de guerra;
- b) A constituição de novas unidades e formações;
- c) O melhoramento das infra-estruturas e equipamentos existentes e a constituição de novos equipamentos e infra-estruturas.

Art. 14.º A mobilização das forças aéreas tem sempre carácter urgente e envolve necessariamente:

- 1) O direito de chamada às fileiras de todo o pessoal sujeito a obrigações militares e pertencente à Aeronáutica, seja qual for a sua situação;
- 2) O direito de afectação pelo Governo de qualquer outro pessoal especializado no serviço aeronáutico-militar, mesmo que não esteja sujeito a obrigações militares;
- 3) O direito de o Governo requisitar, com carácter urgente, todos os terrenos, instalações ou materiais ou elementos de qualquer natureza indispensáveis ao serviço da Aeronáutica;
- 4) O direito de afectar ao serviço militar aeronáutico todas as instalações ou serviços de aeronáutica civil e comercial constituídos em qualquer ponto do território nacional, incluindo o pessoal, o material e as infra-estruturas.

§ único. Não serão abrangidos pelas disposições anteriores o pessoal, terrenos e outros elementos materiais que estejam ao abrigo de acordos internacionais em que concretamente se definam as isenções a observar.

Art. 15.º A preparação e execução da mobilização das forças aéreas, sob a orientação do chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas, compete normalmente:

- a) As bases aéreas e outras unidades permanentes para as tropas activas;
- b) Aos centros de mobilização para o pessoal especializado na situação de licenciado e para qualquer outro pessoal técnico que seja necessário mobilizar ou requisitar.

§ único. Na Aeronáutica Militar não será organizado o escalão das tropas territoriais para o pessoal do serviço geral. Todo o pessoal licenciado, sem especialização, que atinja a idade de 40 anos é transferido para as tropas territoriais do Exército.

Art. 16.º A mobilização militar na Aeronáutica é determinada em ordens de mobilização do Subsecretário de



Estado, assinadas e transmitidas às autoridades civis e militares interessadas.

As ordens de mobilização serão tomadas públicas pelos meios usuais e constituem forma de intimação bastante para obrigar todos os indivíduos por elas abrangidos.

#### CAPITULO IV

##### Organização geral da Aeronáutica Militar em tempo de paz

Art. 17.º A organização das forças aéreas em tempo de paz tem por fim:

- 1) A instrução geral e especial de todos os indivíduos incorporados na Aeronáutica, bem como a formação de quadros permanentes e de complemento de oficiais, sargentos e especialistas;
- 2) A preparação e execução da mobilização, transportes e concentração de todas as forças aéreas destinadas a operar em território nacional ou fora dele;
- 3) A vigilância e a cobertura aérea inicialmente necessárias à inviolabilidade dos pontos ou zonas vitais do território metropolitano;
- 4) O reforço dos meios normalmente existentes para a defesa dos pontos vitais do território nacional, bem como para a cooperação com quaisquer forças destinadas a lutar dentro ou fora do território nacional.

Art. 18.º Para a execução das missões anteriormente designadas, além do Subsecretariado de Estado ou nele incluídos, haverá em relação a todo o território nacional:

- a) O Estado-Maior das Forças Aéreas;
- b) A organização territorial correspondente à respectiva divisão aeronáutico-militar;
- c) As tropas, escolas, centros de instrução, depósitos e serviços técnicos indispensáveis à existência e regular funcionamento das forças aéreas.

§ único. A Aeronáutica Militar não terá órgãos territoriais privativos dos serviços de saúde e de administração militar, utilizando para satisfação das necessidades desta natureza e de quaisquer outras não afectas aos seus serviços especializados a organização normal e os serviços existentes no Ministério do Exército. Regulamentos especiais prescreverão as normas de utilização necessárias.

Art. 19.º O Subsecretário de Estado exerce a sua acção por intermédio do chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas, que será a autoridade militar e técnica superiormente responsável pela eficiência e preparação para a guerra de todas as forças aéreas.

Quando necessidades especiais de defesa ou o desenvolvimento dos serviços assim o determinem, poderão ser constituídos, nas regiões aéreas em que se subdivide o território nacional, comandos militares aeronáuticos privativos, por intermédio dos quais o chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas exercerá a sua acção de comando sobre todos os órgãos de defesa aérea.

Art. 20.º A organização militar territorial tem por fim:

- a) O recrutamento e a incorporação do pessoal necessário à composição e constituição das forças aéreas;
- b) A instrução especial ou a instrução geral e especial dos mancebos recrutados por imposição normal do serviço militar ou voluntariamente inscritos;





- c) A formação profissional dos quadros de oficiais, sargentos e especialistas destinados ao serviço da Aeronáutica, quer em tempo de paz, quer em tempo de guerra, bem como, total ou parcialmente, a instrução complementar necessária à preparação e selecção dos referidos quadros;
- d) A preparação e execução das medidas necessárias à constituição das forças aéreas em operações e as relativas à mobilização em todo o território nacional;
- e) A preparação e execução de todas as providências necessárias à construção e actualização das infra-estruturas e de quaisquer instalações aeronáuticas especializadas julgadas necessárias.

Art. 21.º Em tempo de paz a organização das forças aéreas compreende o Comando-Geral das Forças Aéreas, subordinado ao chefe do Estado-Maior das mesmas forças e tendo na sua directa dependência:

- 1.º As forças aéreas para operações independentes;
- 2.º As forças aéreas de cooperação;
- 3.º As unidades de instrução ou de escola necessárias à preparação das forças anteriormente designadas.

§ 1.º As forças para operações independentes compreendem unidades de caça, de pesquisa e vigia aéreas, de busca e salvamento no mar, de transporte e, eventualmente, unidades de bombardeamento.

§ 2.º As forças aéreas de cooperação compreendem unidades destinadas à cooperação com as forças militares de terra e unidades especializadas destinadas à cooperação com as forças navais, especialmente na protecção das comunicações marítimas contra ataques por submarinos.

§ 3.º As unidades de instrução, de escola ou de treino destinam-se à instrução elementar do pessoal e à preparação complementar necessária ao serviço ulterior nas esquadras.

Art. 22.º As forças aéreas designadas no artigo anterior podem constituir unidades independentes ou ser agrupadas em bases aéreas localizadas no território nacional de harmonia com as facilidades logísticas e possibilidade de preparação de infra-estruturas adequadas.

As bases aéreas dispõem de órgãos de comando, de instrução e de administração adequados, incluindo as oficinas de manutenção de material suficientes para a conservação e reparação do material que lhes está adstrito.

Em cada base aérea estacionam normalmente esquadras ou grupos de esquadras de tipo uniforme. Sempre que as circunstâncias imponham a localização na mesma base aérea de unidades de tipo diferente, deverão estas ser organizadas independentes entre si, embora subordinadas ao mesmo comando da base e utilizando em conjunto os órgãos de administração e de manutenção existentes.

Art. 23.º As unidades e formações das forças aéreas devem normalmente estacionar em bases aéreas. Podem contudo ser estabelecidas em aeródromos-bases ou em campos circunstanciais em virtude de necessidades especiais de ordem militar.

Além das funções relativas à instrução geral e preparação para a guerra, as bases aéreas destinam-se ainda a assegurar:

- a) A preparação táctica, profissional e técnica dos quadros permanentes e de complemento;
- b) O reforço dos efectivos normais das unidades nelas estacionadas, de harmonia com a necessidade da defesa nas diferentes circunstâncias;



- c) O aumento do número de unidades e formações na previsão de eventuais responsabilidades de defesa impostas pela situação político-militar.

Art. 24.º A actividade normal da Aeronáutica Militar desenvolve-se através de duas espécies de serviços, a saber:

- a) Serviço especial da Aeronáutica, que abrange todos os órgãos e elementos que concorrem para a preparação táctica e técnica das forças aéreas, incluindo a regular manutenção do material;
- b) Serviço geral da Aeronáutica, abrangendo os órgãos e elementos especialmente encarregados da segurança e administração das mesmas forças, incluindo os serviços de saúde, de administração militar, de material de guerra e outros serviços auxiliares.

§ único. O serviço especial da Aeronáutica é normalmente desempenhado por pessoal dos quadros privativos das forças aéreas, a título permanente ou eventual.

O serviço geral é, em regra, desempenhado por pessoal privativo dos quadros do exército de terra, posto à disposição da Aeronáutica na situação de adido aos quadros de origem, e ainda por pessoal dos quadros privativos das forças aéreas, eventual ou permanentemente incapacitado do serviço do ar, mas com robustez física suficiente para as actividades terrestres indispensáveis à vida das forças aéreas.

Art. 25.º Na Aeronáutica Militar os oficiais do serviço do Estado-Maior não constituirão um corpo fechado. Dentro das necessidades previstas na organização dos serviços, os respectivos lugares serão preenchidos por oficiais habilitados com o curso do estado-maior existentes no quadro permanente de oficiais da Aeronáutica.

Art. 26.º A organização das forças aéreas deverá prever designadamente os seguintes serviços:

- a) De instrução;
- b) De transmissões;
- c) De aplicações radioelectrónicas;
- d) De transportes terrestres;
- e) De manutenção, abrangendo o material especializado da Aeronáutica com organização própria e o material de qualquer natureza em serviço, com excepção do material de guerra e de administração militar;
- f) De parque;
- g) De infra-estruturas aeronáuticas;
- h) De administração e contabilidade, abrangendo o processamento, contabilidade e pagamento de contas.

A organização de cada serviço deverá ter em vista a natureza especial das forças aéreas e as conveniências das operações militares em que as mesmas forças tenham de ser empenhadas.

Art. 27.º O número e a composição em tempo de paz das bases aéreas, unidades e formações independentes, bem como do respectivo pessoal especializado, constarão da lei de quadros e efectivos da Aeronáutica Militar.

## CAPÍTULO V

### Instrução das tropas da Aeronáutica

Art. 28.º A instrução pré-militar e a instrução geral militar destinada à formação das praças do serviço geral da Aeronáutica é normalmente ministrada nas unidades de infantaria ou de engenharia militar do exército de terra.



No final da instrução de recrutas são transferidas para a Aeronáutica Militar as praças indispensáveis ao preenchimento dos quadros das unidades e formações das forças aéreas.

§ único. Para a Aeronáutica Militar podem ainda transitar as praças de qualquer arma ou serviço do Exército ou da Armada que desejarem, como voluntários, seguir a carreira das armas nos quadros permanentes das forças aéreas, quando para tanto reúnam as condições legais.

Art. 29.º A instrução profissional, militar e técnica do pessoal da Aeronáutica Militar, com o fim de preparação para a guerra das forças aéreas, compreende:

- a) A preparação militar propriamente dita;
- b) A preparação auxiliar.

§ 1.º A preparação militar propriamente dita tem por fim garantir a eficiência profissional, técnica e moral das diversas unidades e formações das forças aéreas, tendo em vista a possibilidade da sua entrada imediata em operações de guerra, e compreende:

- a) A instrução complementar das praças, tendo em vista a sua utilização dentro da Aeronáutica;
- b) A instrução táctica e técnica dos oficiais, sargentos e especialistas dos quadros permanentes e milicianos.

§ 2.º A preparação auxiliar terá por fim:

- a) A instrução elementar destinada a ministrar às praças os conhecimentos indispensáveis ao exercício das suas funções e à sua especialização e promoção;
- b) A instrução técnica profissional necessária ao pessoal especializado das forças aéreas;
- c) A instrução literária e científica complementar destinada a facilitar o recrutamento e o aperfeiçoamento dos quadros.

Art. 30.º A instrução complementar dos disponíveis e dos licenciados far-se-á anualmente, dentro dos períodos previstos na lei de recrutamento. Para tal efeito, os disponíveis e licenciados do serviço especial e do serviço geral da Aeronáutica Militar serão convocados por classes para períodos de exercícios ou manobras e destinados às diferentes bases aéreas, a fim de ser possível:

- a) Elevar aos efectivos de campanha as unidades das forças aéreas normalmente estacionadas nas bases;
- b) Permitir a constituição de unidades e formações de manobra correspondentes, em quantidade e composição, às unidades das forças aéreas em operações previstas nos planos de defesa;
- c) Efectuar ensaios de mobilização das unidades de campanha previstas nos respectivos planos.

Os oficiais, sargentos e especialistas do quadro permanente e de complemento nomeados para a constituição das unidades anteriormente indicadas serão, em regra, os designados para efeitos de mobilização.

§ único. Durante o período de exercícios ou manobras a que se refere o presente artigo poderá ser solicitado das autoridades militares territoriais do Exército a ocupação ou impedimento transitório de acesso a propriedades privadas, bem como a interrupção de movimento nas comunicações rodoviárias que sirvam ou interessarem à zona dos trabalhos a realizar.

A lei regulará as condições de exercício do respectivo direito e a forma de indemnização dos prejuízos sofridos.



Art. 31.º A instrução para a formação dos quadros e especialistas do serviço especial da Aeronáutica será administrada:

- a) Nas Escolas do Exército ou Naval e na Escola Prática de Aeronáutica para os oficiais dos quadros privativos e permanentes das forças aéreas;
- b) Na Escola Central de Sargentos do Exército para os sargentos da Aeronáutica em condições de dar ingresso nos quadros dos serviços auxiliares do Exército;
- c) Nos cursos de oficiais e sargentos milicianos da Aeronáutica para os oficiais e sargentos de complemento;
- d) Em cursos especializados e nas escolas regimentais para sargentos e especialistas dos quadros permanentes.

Art. 32.º A instrução complementar dos quadros far-se-á:

- a) Em cursos e estágios organizados nas bases aéreas ou em centros de aplicação especialmente organizados;
- b) No Instituto de Altos Estudos Militares para o serviço de estado-maior e para a preparação de altos comandos;
- c) Em exercícios ou manobras anuais privativos das forças aéreas ou em cooperação com forças terrestres e navais.

§ único. A instrução complementar e o treino dos quadros e especialistas de complemento ou de reserva terá lugar nas bases aéreas, em cursos especiais organizados na Escola Prática ou durante os períodos de exercícios ou de manobras anuais.

#### CAPITULO VI

##### Disposições diversas

Art. 33.º O pessoal da Aeronáutica fica sujeito às disposições do Código de Justiça Militar e do Regulamento de Disciplina em vigor nas Forças Armadas.

O chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas tem competência igual à dos comandantes de região militar para promover o julgamento de delinquentes das forças aéreas em tribunais militares. Será competente para conhecer dos crimes praticados pelo pessoal das forças aéreas o tribunal militar ou naval em cuja área jurisdicional os mesmos forem cometidos.

O Ministro da Defesa Nacional e o Subsecretário de Estado da Aeronáutica têm, para efeitos de justiça e disciplina, incluindo as correlativas recompensas, competência igual à estabelecida na lei para os Ministros do Exército e da Marinha.

§ único. Serão obrigatoriamente submetidos a julgamento nos tribunais militares e condenados nos termos do Código de Justiça Militar os militares das forças aéreas que, por inaptidão ou negligência, provocarem ou derem lugar a desastres ou incidentes de aviação de que resulte a perda total ou parcial do material próprio do serviço aéreo ou perigo para a vida ou para a segurança das pessoas que guarneçam ou utilizem o mesmo material como meio de transporte ou ainda provoquem em terra prejuízos graves em pessoas e bens, públicos ou privados.

Art. 34.º Para os oficiais do quadro privativo da Aeronáutica será limitado o tempo de comissão de serviço fora das tropas de Aeronáutica ou do serviço do ar.

Na colocação do pessoal dos quadros e dos especialistas deverá atender-se à conveniência de renovar o pes-



soal nos diferentes serviços, designadamente em relação às missões que em campanha lhes possam competir.

Os oficiais na situação de reserva poderão ser normalmente utilizados em tempo de paz nos serviços de administração ou de manutenção de material ou outros de natureza burocrática semelhantes aos anteriormente referidos.

*brilhos. Paços do Governo  
da República. 28 de Janeiro  
de 1952. — O M. da Defesa  
Nacional.*



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA  
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR



Proposta de lei sobre o recrutamento e serviço militar  
nas forças aéreas

CAPITULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º São applicáveis à Aeronáutica Militar as disposições da lei de recrutamento e serviço militar, com as alterações e aditamentos constantes do presente diploma.

Art. 2.º Todo o cidadão português, originário ou naturalizado, independentemente da sua filiação ou origem, pode ser obrigado ao serviço militar nas forças aéreas, em harmonia com as suas aptidões físicas, profissionais e intellectuais e pela forma estabelecida na lei.

§ único. Nos serviços da Aeronáutica Militar, quer no ar quer em terra, podem ser admitidos, a título voluntário, naturais das províncias ultramarinas e, salvas as disposições applicáveis do Estatuto do Trabalho Nacional, indivíduos do sexo feminino que tenham atingido a maioridade legal e satisfaçam às condições estabelecidas na lei.

Art. 3.º Serão obrigatoriamente destinados à Aeronáutica Militar todos os indivíduos da metrópole ou do ultramar apurados pelas juntas de recrutamento que:

- a) Sejam possuidores de qualquer certificado de piloto de avião previsto no Regulamento de Navegação Aérea;
- b) Sejam contratados ou assalariados em empresas de aviação comercial ou de turismo, nacionais ou estrangeiras, ou que exerçam a sua actividade em empresas industriais especializadas em material aeronáutico ou com elas associadas.

CAPITULO II

Operações de recrutamento

Art. 4.º Os mancebos sujeitos ao serviço militar que desejem ser incorporados na Aeronáutica Militar poderão no acto de recenseamento ou até ao final do mês de Março do ano em que o mesmo teve lugar comunicar o facto na secretaria do corpo administrativo em que são ou foram recenseados, juntando à declaração os certificados de habilitações profissionais ou técnicas que favorecem a sua pretensão.

Art. 5.º Os indivíduos apurados pelas juntas normais de recrutamento abrangidos pelo disposto nos artigos 3.º e 4.º são classificados para a Aeronáutica Militar pelas mesmas juntas. O Estado-Maior do Exército destinará ainda para a Aeronáutica, designados pelo sorteio, o número de mancebos suficiente para com os anteriormente classificados preencher o contingente anual a reservar para serviço nas forças aéreas.

Dos mancebos apurados para o serviço militar e julgados simplesmente aptos para serviços auxiliares somente poderão ser destinados à Aeronáutica os que, sabendo ler, escrever e contar, sejam especializados em qualquer profissão útil para o serviço das forças aéreas ou satisfaçam às condições referidas no artigo 3.º

Art. 6.º Até ao dia 1 de Março de cada ano o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica indicará ao Estado-Maior do Exército o número de mancebos do contingente anual de recrutas que deverá ser reservado para as forças aéreas.

Os mancebos destinados ao serviço especial da Aeronáutica Militar deverão ser isentos de encargos de família e ter a altura mínima de 1<sup>m</sup>,58. Em cada ano não poderão ser destinados à Aeronáutica Militar mais



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA  
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

*A. Camões Copista  
P.º: vinte e  
A.º: trinta e dois  
di.º: 24/1/52*

de 20 por cento de analfabetos em relação ao contingente a incorporar.

§ único. A distribuição do número de mancebos necessário ao serviço das forças aéreas será feita por sorteio e proporcionalmente ao número de indivíduos apurados nas regiões e comandos militares, nos distritos de recrutamento e nos concelhos ou bairros.

Art. 7.º O recrutamento para a Aeronáutica deverá em princípio ser feito:

- 1) De entre os mancebos que, reunindo as condições legais, declarem, no acto de apresentação à junta ou até à incorporação, desejar servir nas forças aéreas;
- 2) De entre os mancebos que, reunindo as condições estabelecidas nos artigos 5.º e 6.º, sejam em cada concelho ou bairro designados por sorteio. Dentro das condições legais estabelecidas são permitidas as trocas.

### CAPÍTULO III

#### Do serviço militar nas forças aéreas

Art. 8.º Além do tempo destinado no exército de terra à educação física e pré-militar da juventude e à instrução militar do recruta, a duração do serviço na Aeronáutica Militar é normalmente de vinte anos, repartidos por dois escalões, como segue:

Nas tropas activas — oito;  
 Nas tropas licenciadas — doze.

O tempo de serviço suplementar prestado nas fileiras, voluntariamente ou por imposição legal, será levado em conta nos prazos fixados neste artigo.

Decorridos que sejam doze anos nas tropas licenciadas, os interessados transitam para o escalão das tropas territoriais do Exército, onde permanecerão durante cinco anos, considerando-se em tempo de paz prescrita aos 45 anos de idade a obrigação de serviço militar.

Salvo o caso de guerra ou de perigo iminente dela, os indivíduos sujeitos a obrigações militares transitarão de escalão aos 28 e aos 40 anos de idade.

§ único. Os licenciados do serviço especial da Aeronáutica poderão ser mantidos no respectivo escalão até aos 45 anos de idade. Aos licenciados do serviço geral pode ser antecipada a passagem ao escalão correspondente do Exército quando as conveniências ou as necessidades de mobilização assim o aconselhem.

Art. 9.º Na Aeronáutica Militar o tempo de serviço nas tropas activas compreende normalmente:

- 1) Para os pertencentes ao serviço especial da Aeronáutica:
  - a) Três anos nos quadros permanentes das fileiras;
  - b) Cinco anos na disponibilidade.
- 2) Para os pertencentes ao serviço geral da Aeronáutica:
  - a) Dois anos no quadro permanente;
  - b) Seis anos na disponibilidade.

Quando as circunstâncias o exigirem, o Governo poderá determinar a continuação nas fileiras de toda ou parte da classe que terminou o tempo da obrigação normal de serviço. O Governo poderá também, quando as conveniências o aconselharem, antecipar, por sorteio, a passagem à disponibilidade, de um ano para as praças do serviço especial e de seis meses para as do serviço



geral. Aos analfabetos, enquanto não souberem ler, não pode ser antecipada a passagem à disponibilidade.

§ único. Para os recrutados obrigatoriamente incorporados nos cursos de oficiais pilotos aviadores milicianos, lei especial determinará, de acordo com as necessidades particulares da sua preparação, a duração e a forma de prestação do tempo de serviço nas fileiras.

Art. 10.º As praças na situação de disponibilidade podem ser chamadas às fileiras da Aeronáutica por simples aviso convocatório do comandante da base ou unidade, em cumprimento de ordem do Governo.

Quando circunstâncias extraordinárias o exijam ou aconselhem, pode ser chamado o pessoal de todas ou de algumas classes das tropas licenciadas para preenchimento dos efectivos de mobilização ou para formação de novas unidades.

Art. 11.º Em tempo de paz todos os indivíduos na situação de disponibilidade podem ser chamados a um período de instrução anual não superior a um mês. Os oficiais e sargentos milicianos, seja qual for a sua classe, estão sempre obrigados às convocações para manobras ou para serviço nas fileiras a que são obrigadas as praças na disponibilidade.

Art. 12.º Os indivíduos para quem finda a obrigação de serviço na disponibilidade ou nas tropas licenciadas mudam de escalão em 31 de Dezembro.

Em tempo de guerra ou em caso de perigo iminente dela o Governo pode adiar ou impedir a passagem de escalão e chamar às fileiras da Aeronáutica, por antecipação, os indivíduos que se encontrem entre os 18 e os 21 anos e que pela sua profissão ou actividade especializada possam convir ao serviço das forças aéreas.

Art. 13.º As praças da Aeronáutica pertencentes às tropas licenciadas ficam sujeitas a convocações para exercícios ou manobras, que, em regra, não excederão a duração de três semanas de cada vez nem excederão na totalidade seis meses.

As convocações para manobras dos licenciados devem, em regra, ser feitas para as bases ou unidades a que os mesmos devem pertencer em caso de mobilização.

§ único. As praças do serviço geral da Aeronáutica Militar na situação de disponibilidade e os licenciados que excederem as suas necessidades de mobilização poderão transitar para as forças de terra, por onde serão mobilizadas.

Art. 14.º Podem alistar-se voluntariamente nas fileiras, com destino ao serviço especial da Aeronáutica, antes de atingirem a idade legal de prestação de serviço militar, os mancebos da metrópole ou do ultramar que satisfaçam às seguintes condições:

- a) Tenham mais de 17 e menos de 21 anos de idade no acto do alistamento;
- b) Tenham a altura mínima de 1<sup>m</sup>,58;
- c) Possuam as habilitações literárias estabelecidas na lei em relação à especialidade ou profissão a que se destinam;
- d) Sejam solteiros e tenham autorização dos pais ou tutores para o alistamento;
- e) Tenham bom comportamento, estejam no pleno uso dos seus direitos constitucionais e proovem respeitar os princípios fundamentais da ordem política e social estabelecidos na Constituição;
- f) Não estejam abrangidos por nenhuma das excepções previstas na lei geral;
- g) Tenham aptidão física, comprovada pela junta de recrutamento ou pela junta de saúde da base ou escola prática na qual se efectua o alistamento.

§ único. Os mancebos que se alistarem como voluntários nas forças aéreas obrigam-se a servir três anos





nas fileiras, podendo, no entanto, ser determinada a sua passagem à disponibilidade no fim de dois anos, ou a transferência para o exército de terra, com as obrigações de serviço correspondentes, caso venha a revelar-se inaptidão para o serviço da Aeronáutica.

Art. 15.º Podem ser readmitidas por períodos sucessivos de três anos as praças que concluírem a obrigação de serviço no quadro permanente ou se encontrem na disponibilidade e queiram regressar ao serviço nas fileiras.

São condições indispensáveis à concessão de readmissão a aptidão física, bom comportamento e manifesta vocação e aptidão profissional.

Na apreciação do comportamento será sempre levada em conta a natureza das faltas, quando estas se tenham verificado.

Art. 16.º O número de voluntários e de readmitidos é anualmente fixado pelo Subsecretário de Estado da Aeronáutica, tendo em atenção as necessidades dos diferentes quadros de especialistas.

Em tempo de paz o Subsecretário de Estado pode fazer cessar a obrigação de serviço nas fileiras aos readmitidos que o requeiram ou que, pelo seu comportamento, falta de aptidão ou qualidades morais, não convenha manter na efectividade.

Em tempo de guerra os readmitidos são obrigados a permanecer nas fileiras, seja qual for a classe a que pertençam.

Art. 17.º São transferidos obrigatoriamente para as companhias disciplinares metropolitanas ou coloniais do Ministério do Exército:

- 1) Os condenados por difamação ou injúria contra as instituições militares ou contra o Chefe do Estado e membros do Governo ou por terem provocado ou favorecido a deserção e a rebeldia contra a disciplina ou contra as leis militares;
- 2) Os condenados a prisão correccional por violências contra crianças, roubo, receptação e abuso de confiança;
- 3) Os condenados por delicto de rebelião ou violências contra os agentes e depositários da autoridade ou da força e segurança públicas;
- 4) Os que atentem contra a eficiência e perfeito estado do material de guerra, aeronáutico ou de defesa e segurança pública de qualquer espécie ou o desviem da sua regular utilização ou normal armazenagem;
- 5) Os que no acto da incorporação ou durante o serviço se reconheça professarem ideias contrárias à existência e segurança da Pátria ou à ordem social estabelecida pela Constituição Política ou ainda os que se venha a reconhecer constarem de cadastros policiais ou criminais como rebeldes às determinações da autoridade ou como implicados na prática de actos referidos em números anteriores.

§ único. A duração do tempo de serviço a prestar nas companhias disciplinares será fixada pelo Subsecretário de Estado da Aeronáutica.

O Ministro da Defesa Nacional pode mandar transferir para as companhias disciplinares, para nestas servirem até ao máximo de três anos, as praças envolvidas em actos de rebeldia, individual ou colectiva, ou arguidas da prática de faltas disciplinares de carácter grave.

Igual penalidade pode ser aplicada aos sargentos e furriéis que perderem a graduação por terem sido eliminados do serviço em consequência de faltas disciplinares de carácter excepcionalmente grave.



## CAPÍTULO IV

## Recrutamento de oficiais, sargentos e equiparados

Art. 18.º O recrutamento de oficiais para os quadros permanentes das forças aéreas poderá ser feito por intermédio das Escolas do Exército e Naval, e da Escola Prática de Aeronáutica para os oficiais técnicos provenientes da classe de sargentos, nas condições estabelecidas nas respectivas leis orgânicas.

O Subsecretário de Estado da Aeronáutica facultará aos candidatos que desejem seguir a carreira das armas nas forças aéreas a obtenção prévia do primeiro período do curso de pilotos aviadores milicianos ou de qualquer outro em que possa ser comprovada a aptidão para o serviço do ar.

§ único. Os naturais do ultramar com as habilitações exigidas por lei podem ingressar nas escolas militares para seguirem a carreira das armas nas forças aéreas.

Art. 19.º Os oficiais de complemento necessários à mobilização das forças aéreas são recrutados:

1.º De entre os oficiais do quadro permanente da Aeronáutica exonerados a seu pedido ou demitidos por motivos que não tenham carácter infamante ou não traduzam falta de patriotismo ou hostilidade aos princípios fundamentais de ordem política e social estabelecidos na Constituição;

2.º De entre os aspirantes a oficial miliciano de que trata o artigo 20.º

Art. 20.º Aos cursos de oficiais pilotos aviadores milicianos organizados na Escola Prática ou em qualquer outro estabelecimento das forças aéreas serão admitidos, nas condições fixadas na lei, os mancebos com mais de 17 e menos de 21 anos de idade com o 7.º ano dos liceus ou habilitações superiores e o certificado de piloto aviador de turismo ou o da classe B de voo sem motor.

O Estado-Maior do Exército destinará obrigatoriamente ao curso de oficiais pilotos aviadores milicianos os mancebos recrutados que satisfaçam às condições anteriormente referidas e, na sua falta, outros indivíduos do recrutamento normal com as habilitações mínimas indicadas, especialmente alunos da Faculdade de Ciências, da Escola de Engenharia e do Instituto Superior de Agronomia, até ao número que anualmente for comunicado pelo Subsecretariado de Estado da Aeronáutica.

São permitidas as trocas e os mancebos que revelarem inaptidão para o serviço do ar regressarão ao Ministério do Exército para serem ali destinados a outros cursos de oficiais milicianos, conforme a natureza da sua preparação literária e as necessidades de mobilização.

§ 1.º Quando as circunstâncias o aconselharem podem também ser autorizados a frequentar, a título voluntário, os cursos de pilotos aviadores os mancebos com mais de 17 e menos de 21 anos de idade com o 7.º ano dos liceus ou habilitações superiores, independentemente da obrigação de apresentação do certificado de piloto aviador de turismo ou de voo sem motor.

§ 2.º Os oficiais milicianos da Aeronáutica que no fim de dois anos de serviço nas esquadrilhas tenham revelado especial aptidão para a carreira das armas poderão ser admitidos à frequência do curso de aeronáutica da Escola do Exército, nas condições estabelecidas na lei.

Art. 21.º Aos cursos de sargentos pilotos aviadores são anualmente destinados pelo Estado-Maior do Exército, dentro do número fixado pelo Subsecretariado de Estado da Aeronáutica, os mancebos aptos para o serviço militar que possuam as habilitações literárias estabelecidas na lei e o certificado de aprovação no curso de piloto de avião de turismo ou da classe B de voo sem motor. Podem igualmente ser inscritos nos



mesmos ou noutros cursos de preparação de especialistas de aeronáutica indivíduos com mais de 17 e menos de 21 anos de idade que a título voluntário desejem seguir a carreira da aviação e satisfaçam às condições estabelecidas na lei.

§ único. Aos cursos referidos no corpo deste artigo podem ainda ser obrigatoriamente destinados mancebos aptos para o serviço militar com as condições de habilitações profissionais previstas na lei, sempre que por outra forma não tenha sido possível preencher as vagas abertas.

Art. 22.º As praças habilitadas com o curso de piloto aviador ou qualquer outro curso especializados da Aeronáutica são obrigadas ao mínimo de dois anos de serviço nas forças aéreas. Os que não obtiverem aproveitamento nos mesmos cursos regressarão ao Ministério do Exército e ali cumprirão a obrigação normal de serviço militar a que legalmente estiverem sujeitos.

§ único. Os cursos de praças pilotos e os restantes cursos especializados da Aeronáutica poderão ser frequentados por primeiros-cabos da Aeronáutica, da Armada ou do Exército que, além das condições gerais exigidas, tenham bom comportamento militar e informação favorável quanto à sua aptidão profissional e dedicação pelo serviço.

Art. 23.º O Estado subsidiará a formação de pilotos aviadores civis de indivíduos com menos de 20 anos de idade e condições especiais previstas na lei, bem como a manutenção em estado de treino dos habilitados com menos de 30 anos de idade.

O Subsecretariado de Estado da Aeronáutica pode opor-se ao treino de todos os pilotos que não possuam em alto grau o sentimento de devoção à Pátria, não dêem garantia de cooperar na realização dos fins superiores do Estado e não defendam os princípios fundamentais da ordem política e social estabelecidos na Constituição.

Podem igualmente ser mandadas encerrar todas as escolas civis de pilotagem que não dêem as garantias anteriormente referidas.

§ único. Nos casos relativos às províncias ultramarinas a competência atribuída ao Subsecretário de Estado só pode ser exercida ouvidos o Ministro do Ultramar e os governadores respectivos.

Art. 24.º Na preparação e organização dos seus cursos o Instituto dos Pupilos do Exército procurará orientar os seus alunos nos conhecimentos indispensáveis ao futuro ingresso destes nas forças aéreas.

Art. 25.º Para o ingresso em qualquer cargo da organização civil e comercial, quer do Estado quer das empresas concessionárias de transportes aéreos que exerçam a sua actividade em território nacional e sejam subsidiadas pelo Estado, terão preferência absoluta os indivíduos que, além das condições normais estabelecidas na lei ou fixadas no concurso respectivo, estejam habilitados com qualquer curso especializado das forças aéreas.

Lisboa, Janeiro de 1952. — O Ministro da Defesa Nacional, *Fernando dos Santos Costa*.



*Paços do Governo*

*na Repub. lecionada, 24 de*