

AVIAÇÃO COMERCIAL E DEFESA NACIONAL

Militares orgulhosos que só agora parecem ter razão — Se não forem subvencionadas, nossas linhas internacionais não resistirão muito tempo — A aprovação do projeto Vasconcelos Costa nos custará menos da terça parte do que a Argentina gasta com a FAMA

Reportagem de RUBEM BRAGA



O "Cometa", inglês, a jato, com uma velocidade de cruzeiro de 800 km. a hora. Está em experiência.

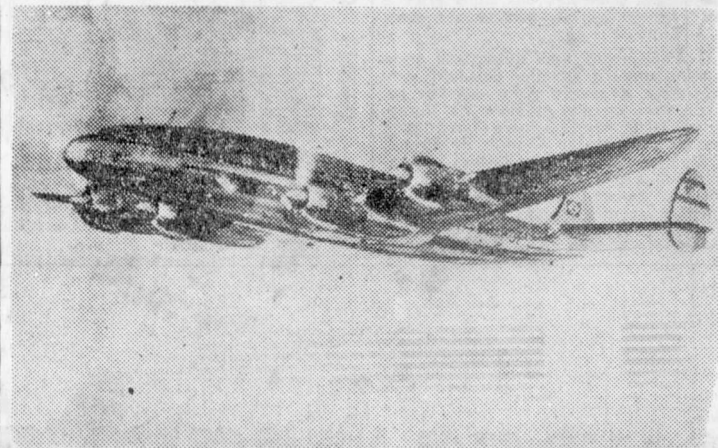
(cont.)

ALGUM tempo depois de chegar da Itália, visitei, a serviço profissional, um país amigo da América do Sul. Quis o acaso que eu tivesse, então, alguns contactos nos meios militares daquele país, que destina à defesa nacional verbas simplesmente enormes em relação ao seu orçamento.

Tive a impressão, nesse contacto rápido, e através de conversas acidentais, que o país vizinho estava fazendo um esforço realmente grande para aparelhar sua defesa nacional. Construíam-se quartéis esplêndidos, "as-gavam-se amplas estradas estratégicas, importavam-se armas, cuidava-se, com técnicos estrangeiros e nacionais, de montar a indústria bélica — mais havia, naquilo tudo, ao menos para um leigo como eu, um ponto fraco.

Era o orgulho excessivo. Em primeiro lugar, porque a exaltação nacionalista conduzia os dirigentes militares a aventuras de indústria bélica, como a fabricação de um certo tipo de carro de assalto que me parecia pouco convincente. Em segundo lugar, aqueles militares subestimavam excessivamente as possibilidades e as forças do maior país vizinho, que ero o nosso. Não tinham notícia alguma de nossa participação na guerra da Itália, que consideravam (como ainda hoje alguns brasileiros fazem...) como uma espécie de pique-nique ou viagem simbólica. Embora muito agudos em perceber nossas fraquezas, como o índice de incapacitados para a guerra, realmente enorme, em face do precário estado de saúde das populações brasileiras, não pareciam levar em conta algumas de nossas vantagens em relação a eles. Por exemplo: o fato de termos alguns generais, oficiais superiores e oficiais de carreira ou da

Não tinham, como nós, um certo número de aviadores treinados, nos Estados Unidos, em aviões modernos, e muito menos um grupo de rapazes cujas melhores condecorações eram os furos de "flaks" nas asas de seus "Thunderbolts". Além disso, os nossos campos de pouso estavam muito próximos do centro vital daquele país



A velocidade de cruzeiro do "Constellation" é de 480 kms. a hora

reserva com um treino efetivo, que muitos começaram em revoluções e aperfeiçoaram na Itália.

SUPERIORIDADE AEREA

Foi no terreno da aviação que o sentimento de superioridade daqueles militares me pareceu, entretanto, mais pueril. Em primeiro lugar porque sua força aérea era demasiado heterogênea, contando com uma grande variedade de tipos de aparelhos já, àquela altura, obsoletos.

que os déles de nossas cidades mais importantes.

Não me lembro se cheguei a explicar bem isso àqueles orgulhosos militares — nem da resposta que me deram. Mas a boa resposta veio com o tempo.

INFERIORIDADE

O fato é que agora, três anos depois, a minha relativa segurança na superioridade de nossas forças aéreas já está muito abalada. Não voltei mais ao país amigo nem dele tenho informações detalhadas — e afinal de contas me interessei bem mais por pintura e "ballet" do que por aviões ou canhões.

Há tempos, entretanto, um aviador veterano da 1ª Esquadrilha da FAB conversou comigo. Falou dos novos campos que o país amigo construiu, tão ao Norte quanto possível, a uma distância já bastante pequena de São Paulo e do Rio. E falou sobretudo dos aviões a jato. Nossos vizinhos estavam gastando furiosamente para ter aviões a jato — e pilotos treinados em aviões a jato. Parecem dispostos a ter pelo menos, inicialmente, um certo número de caças que, pela propulsão a jato, dispõem de uma velocidade superior aos nossos aparelhos de pistão e hélice.

A relação de forças estava, assim, sendo invertida a favor deles. Apesar do que, eu e o aviador amigo ficamos a imaginar se seria, afinal de

278

contas, boa política para o Brasil, entrar imediatamente nessa corrida armamentista, gastando milhões para alcançar uma superioridade ou uma igualdade de forças que a evolução demasiado rápida da técnica da propulsão a jato e dos engenhos de guerra aérea de um modo geral (inevitavelmente nossa conversa "aérea" entrou pelo domínio atômico...) poderia tornar sem sentido ao fim de pouco tempo.

Acho que resolvemos, depois de algum bate-papo, deixar esses cuidados aos senhores do Estado Maior — que, afinal de contas, são pagos para pensar nessas coisas — e embarcamos em conversas mais amenas ao som de um bom "scotch".

AMEAÇA DE MORTE

Se me lembro agora dessa conversa com um piloto de guerra, a verdade é que esta espécie de reportagem foi sugerida por uma conversa com um piloto da aviação comercial. Falamos do extraordinário aumento da aviação comercial brasileira, que hoje transporta anualmente mais de um milhão de passageiros, e depois falamos sobre as linhas brasileiras para o exterior. Então ele me disse que elas estão ameaçadas de morte.

No mundo da aviação — ele explicou — ninguém pode ser conservador. Você hoje pode achar formidável ir daqui a Paris em 20 e poucas horas; daqui a três anos talvez ache isso um atraso absurdo, e o "Constellation" da Panair lhe parecerá algo de obsoleto.

Ele se referia também aos aviões a jato. Os ingleses já realizaram experiências conclusivas com um avião de passageiros a jato — o "Comet" da De Havilland — que reduziu de mais da metade o tempo normal de voo entre Londres e Trípoli, ida e volta. Sua velocidade média foi de 710 quilômetros a hora, levando um lastro equivalente a 36 passageiros, além da carga normal e correspondência. Dentro de três anos, os ingleses terão estabelecido linhas para o mundo inteiro nesses aviões, e é de esperar que os Estados Unidos não fiquem muito atrás. Outros países os seguirão. Nós, brasileiros, precisamos estar também preparados para isso.

Acontece, entretanto, que, mesmo sem levar em conta o avião a jato, já estamos ficando para trás. Se, durante os três anos que se seguiram à guerra, as três companhias brasileiras que têm linhas para o exterior puderam suportar a concorrência das estrangeiras, isso se torna dia a dia mais difícil. Essas empresas estrangeiras ou são oficiais ou fortemente subvencionadas. As nossas não têm subsídio algum para as linhas exteriores. Sua condição de inferioridade é manifesta, e a crise se acentua quando se trata de renovar o material de voo. Sobre isso explicaremos melhor a coisa mais adiante. Mas frisemos este ponto: ainda que o nosso Governo não se disponha a comprar aviões militares a jato, é de elemental prudência não permitir que retrocedamos. As linhas internacionais, em sua evolução normal, nos permitirão ter sempre aeronaves de grande autonomia de voo e capacidade de transporte e tripulações hábeis e treinadas nessas aeronaves. As empresas particulares que exploram essas linhas têm de acompanhar a evolução da técnica. Ajudá-las nisso, colocando-as em pé de igualdade com as suas concorrentes, e não permitir que todas essas grandes iniciativas se sacrifiquem, parece ser uma coisa de prudência primária.

O papel desempenhado pela aviação comercial na última guerra foi enorme. Precisamos estar pelo menos preparados, psicologicamente e tecnicamente, para adotar os aviões a jato: precisamos ter, no ar e nos aeroportos, homens que se acostumem a pensar e reagir de acordo com os progressos da

técnica, para que um possível novo conflito não nos peque desprevenidos.

Será sempre possível importar, em um dia, um avião a jato. Muito mais difícil e lenta é a tarefa de nos prepararmos técnica e psicologicamente para utilizá-lo. Toda inovação técnica da aeronáutica reclama naturalmente uma certa preparação e adequação do pessoal de ar e de terra e também das instalações. Se não é pensamento do Governo estabelecer, por sua própria conta, como fazem tantos países, empresas de navegação aérea internacional, seu dever é claro: ajudar as empresas particulares que fazem isso. Sem essa ajuda, elas acabarão regredindo, a nossa bandeira já não visitará os aeroportos do mundo. Evitar isso me parece, antes de tudo, um imperativo da defesa nacional.

PRESTÍGIO E DIVISAS

Só em seguida creio que devem ser levados em conta outros fatores igualmente ponderáveis. Entre eles está a economia de divisas que fazemos, sempre que o transporte internacional é feito por uma companhia brasileira, e não por uma estrangeira. Há ainda razões de prestígio, que afinal de contas influem em muitos negócios mais concretos. Quem já viveu no estrangeiro avalia perfeitamente as vantagens e comodidades que há para o país e seus filhos na presença de uma empresa brasileira de navegação aérea trabalhando com um padrão elevado de eficiência e conforto. Não é certamente por uma vaidade tória que os outros governos subvencionam fortemente as suas companhias aéreas que fazem linhas internacionais, pagam seus prejuízos ou simplesmente abrem em seus orçamentos verbas para organizá-las e mantê-las.

PARA OS ESTADOS UNIDOS

O deputado Vasconcelos Costa apresentou à Câmara um projeto que dis-

(Conclui na 2.ª página)

(Cont.)

põe sobre a concessão de subvenção a nossas linhas internacionais. Em sua justificação há dados impressionantes sobre a concorrência estrangeira. Vejamos, por exemplo, nossa ligação com os Estados Unidos. Só uma companhia brasileira — a Aerovias, com duas viagens redondas semanais, usando bi-motores, indo apenas até Miami. Três grandes empresas norte-americanas, usando quadrimotores, fazendo um total de 48 viagens redondas por semana, das quais 19 se prolongam através o território brasileiro. Uma das companhias americanas recebe, do governo de Washington, pelas suas linhas para a América do Sul, uma subvenção anual superior a 92 milhões de cruzeiros; outra recebe mais de 36 milhões e outra mais de 34 milhões. A companhia brasileira não recebe nenhuma subvenção de nosso Governo. E em breve terá outra concorrente: a FAMA, argentina, fortemente subvencionada.

PARA A ARGENTINA E A EUROPA

Para a Argentina temos duas linhas aéreas — da Panair e da Cruzeiro fazendo sete viagens redondas semanais contra vinte e nove das companhias estrangeiras fortemente subvencionadas.

Para a Europa, a Panair, que teve a ousadia de ser pioneira na abertura de linhas, operadas com um alto padrão de eficiência e pontualidade, segurança e conforto, para várias capitais e até o Oriente Médio, levando a melhor sobre as empresas inglesa, francesa e holandesa que foram suas primeiras concorrentes, enfrenta agora horizontes sombrios. E que essas empresas concorrentes, que pertencem aos seus governos, já possuem hoje um equipamento idêntico. A elas juntam-se outras: a italiana, a escandinava, a espanhola, a argentina, e agora uma suíça.

Como competir em igualdade de condições com essas empresas, se possuem atrás de si os seus governos? A Air France tem uma subvenção de 85 milhões de cruzeiros, a British quase 30 milhões, e assim por diante...

O REMÉDIO

O remédio proposto pelo deputado Vasconcelos Costa é subvencionar as linhas internacionais de nossas empresas na base de 10 cruzeiros por quilômetro voando entre a última escala em território nacional, e o ponto terminal da linha. As concessionárias obrigam-se a realizar, sem subvenção em suas linhas dentro do território nacional, um percurso quilométrico anual igual àquele subvencionado na lei, e a criar um fundo de reserva especial para aquisição de aeronaves, destinando-lhe anualmente 50 por cento do "supervavit" apurado no ano anterior.

Fiz um cálculo com base nos dados do sr. Vasconcelos Costa: gastaríamos, no ano que vem, com essas subvenções, pouco mais de 50 milhões de cruzeiros. Já se incluindo aí a subvenção a uma linha de duas viagens semanais para Nova York, ainda não operada. Ora, isso seria menos da terça parte do que o Governo argentino anualmente gasta só com a subvenção à FAMA. Não nos parece exagerado, e será, sem qualquer dúvida, um estímulo poderoso às nossas linhas internacionais. Sem isso elas dificilmente conseguirão se manter por muito tempo, em face da concorrência estrangeira. Abdicaremos de nosso direito de ter transporte aéreo próprio para os grandes centros do mundo.

É preciso que a Câmara compreenda a importância dessa medida, e examine com toda atenção, e sem demora, o projeto do sr. Vasconcelos Costa, para aprová-lo assim mesmo como está ou com as emendas que julgar necessárias. Que ele não seja melancolicamente engavetado — como tantos outros projetos de lei que não atendem a interesses de politicagem regional, e, por isso, vão ficando esquecidos ou engulcados numa comissão qualquer...

24. 11. 49

280