

## RECADO DE PARIS

PARIS, fevereiro — Não é apenas o sorriso cordial de Mlle. Dubois, a poitrona em que ela manda a gente sentar, a revista brasileira que oferece, o cafezinho saboroso que faz ali mesmo no escritório, em um instante. Os brasileiros que vivem em Paris e que passam por Paris têm outros motivos de tristeza ao saberem que a Panair está suprimindo tantas de suas linhas internacionais. Cairo, Frankfurt, Stuttgart, Estambul — e agora Zurich — em ano e meio são cinco aeroportos de onde desapareceram a bandeira brasileira, Paris, Roma e Lisboa continuam — mas nos perguntamos por quanto tempo. Não são apenas razões de ordem econômica e de prestígio internacional que nos aconselham a estar presentes em todo canto que pudermos deste mundo, cada vez mais um só e cada dia mais ferôzmente dividido. Sabemos que mesmo as linhas hoje rendosas deixarão de sê-lo no dia em que, devido à evolução da técnica (quanto tempo ainda devemos esperar para o uso comercial dos aviões a jato?), outras empresas, graças às fortes subvenções que recebem, puderem oferecer melhores condições de conforto e velocidade.

As autoridades da Aeronáutica e os parlamentares que têm apoiado o projeto de lei que manda subvencionar, sob certas condições, as linhas internacionais de companhias brasileiras, podem estar crenentes que estão apenas dando o apoio público. Mesmo que fossem homens de má vontade, os dirigentes e representantes da Panair, da Cruzeiro ou da Aerovias, não poderiam resistir à força das contingências que os obrigam a fazer de algum modo no estrangeiro, um serviço de interesse geral para o Brasil. A pressão dos brasileiros que viajam ou têm negócios no exterior e dos estrangeiros interessados em nosso país, sempre obrigou certas agências — como a da Panair em Paris ou a da Cruzeiro do Sul em Buenos Aires — a desempenhar tarefas que só remotamente poderiam ser tidas como de interesse comercial das empresas.

Os brasileiros que trabalham nessas agências, em Miami ou Lisboa, acabam por se considerar vagamente como representantes do Brasil. A começar pela propaganda de turismo e pelas facilidades criadas para a imprensa e muito freqüentemente para nossas representações diplomáticas e consulares, os homens dessas empresas aéreas brasileiras que funcionam no estrangeiro têm feito um trabalho de boa vontade que lhes dá crédito. Se um ou outro é mais comodista ou desleixado, isso serve apenas para confirmar a regra geral.

Na base do projeto em estudos na Câmara, não será grande a despesa com o auxílio às nossas linhas internacionais. Será, para dar um exemplo, muitas vezes menor do que as verbas destinadas pelo governo argentino à FAMA — que ainda outro dia me convidava para um "cock-tail", a que infelizmente não pude comparecer, em que seriam julgados os cartazes de propaganda para a linha Paris-Buenos Aires — passando pelo Recife e pelo Rio...

Somos certamente o único país do mundo que despreza sua frota comercial aérea no estrangeiro. Este "recado" é apenas para dizer que vemos com alegria que se começa a compreender a necessidade de corrigir esse erro, cujo prolongamento poderia nos levar dentro de algum tempo — ninguém deve ter dúvida — à extinção total das linhas internacionais brasileiras.

Esperemos que as linhas suprimidas voltem, e outras apareçam — e que possamos sempre, toda segunda-feira, ler os jornais do Rio e de S. Paulo em Paris, entre um cafezinho cordial e o sorriso (encantador) de Mlle. Dubois...

6-5-50

R. B.

7.3.50