

Díário de Notícias

QUINTA SEÇÃO

RIO, 12 DE JUNHO DE 1949

Um milhão de passageiros por ano

Mas a aviação comercial brasileira está gravemente ameaçada — Omissão que virá agravar uma situação já difícil — Licença prévia, câmbio e aeronáutica

Reportagem de RUBEM BRAGA

A AVIAÇÃO comercial do Brasil está gravemente ameaçada não apenas em sua expansão como também em sua segurança. Essa ameaça será efetivada se alguém no Senado não remediar um esquecimento da Câmara na redação do projeto de lei de licença prévia.

Não há dúvida que para as questões de aeronáutica ainda existe, em nosso mundo político um... teto baixo. Não há má vontade. Há distração. Essa gente parece que nunca olha para cima.

No plano Saite, por exemplo, não havia uma só palavra sobre aeronáutica. Ali se cuidava de todos os problemas brasileiros, inclusive do transporte fluvial, marítimo e terrestre... mas aéreo não.

E soubemos de um incidente interessante em uma reunião em que foi debatido esse plano. O ministro da Aeronáutica, depois de ouvir atentamente a leitura do documento, queixou-se de que ali se falava de tudo, menos de aeronáutica. Alguém observou, então, que, de fato, as questões referentes as forças armadas não eram objeto do Plano. Foi preciso o ministro lembrar que avião não é apenas uma arma de guerra; é também um meio de transporte para pessoas e mercadorias...

A omissão está sendo corrigida agora, graças à lembrança de um senador que pediu um crédito razoável para a manutenção e melhoria dos campos de pouso, dos quais somente alguns estão regularmente aparelhados.

Números que sobem

Já no outro dia, quando escrevemos sobre a cobrança, reputada inconstitucional, de taxas aeroportuárias, referimos à expansão da aviação comercial no Brasil. Hoje podemos apresentar algumas estimativas do Ministério da Aeronáutica.

Por exemplo: calcula-se que durante um só mês (dezembro de 1948) os aviões comerciais de empresas brasileiras fizeram 4.956.146 quilômetros de percurso. Dêsse total, 553.773 foram voados em território estrangeiro.

Durante todo o ano de 1948 o total de quilômetros percorridos pelos aviões de empresas nacionais foi calculado em 60.587.900 kms., contra 53.738.393 em 1947. O número de passageiros sofreu, de 1947 para 1948, um aumento notável: passou de 802.357 para 946.600. É fácil prever que em 1949 — e isso basta para mostrar a importância do transporte aéreo no Brasil — o número de passageiros será superior a um milhão!

Outros dados comparativos do transporte aéreo em 1947 e 1948: horas de voo, de 208.395 para 244.000; malas postais, de 873.226 kg. para 712.000 kg.; bagagem, de 10.899.183 kg. para 12.701.000 kg. carga de 12.110.948 kg. para 14.090.000 kg.

Esses dados são estimativos. Pelos gráficos organizados no Ministério da Aeronáutica verifica-se que é de 1945 (fim de guerra) para cá que se acelerou mais o progresso da aviação comercial, progresso esse constante desde 1927.

Estima-se que no ano passado, em um total que, como vimos, se aproxima de 5 milhões de quilômetros de percurso, couberam à Panair 26,85%, a Cruzeiro 21,48%; Y Aerovias, 15,86%; à Real, 7,79%; à Varig, 6,98%; à Vasp, 6,70%, e à Lap, 2,04%. Os 12 por cento que faltam estão distribuídos por 13 pequenas companhias.

Recordemos que no ano passado deixaram de funcionar, devido a dificuldades financeiras, duas empresas: a Nab e a Lab. Lembremos ainda que os números referem-se apenas à aviação nacional, não incluindo, portanto, as empresas estrangeiras, os aviões militares, os de turismo e treinamento, etc.

Já se vê muito no Brasil. Um descuido do Congresso poderá prejudicar de maneira grave esse surto necessário.

O regime de licença prévia

A lei que atualmente vigora sobre licença prévia é de fevereiro do ano passado; e estará em vigor até 30 deste mês de junho. Uma nova lei, já com sua redação final aprovada na Câmara, e agora em estudos no Senado, vem prorrogar o prazo da atual. E modifica muito.

Em primeiro lugar parece que o Congresso não ficou lá muito satisfeito com o uso que o Executivo fez da excessiva margem de arbítrio que a lei atual lhe deixa. Ela apenas exclui "a importação de gêneros alimentícios de primeira necessidade, a de cimento e produtos farmacêuticos" do regime de licença prévia, e limita a quantidade consumida ou industrializada no país, durante o ano anterior, acrescida de sete por cento, as restrições à exportação de produtos nacionais. Fora disso, deixa ao Executivo o poder amplíssimo de discriminar, em ordem de prioridade, os produtos submetidos a controle.

No que interessa à Aeronáutica, o que existe atualmente é o seguinte: aeronaves, motores, peças, gasolina, óleo, lubrificantes, aparelhos e instrumentos especiais e material de diverso tipo foram colocados na Categoria "A".

Essa categoria vem logo abaixo da chamada preferencial, em que estão incluídos outros produtos de importação, como o papel de imprensa, por exemplo.

prêças ou tolerância criminosa da fiscalização — é evidente que, a cessar ou ser ainda mais dificultada a importação de material, o transporte aéreo, tão necessário ao Brasil, sofrerá uma crise tremenda.

Licença, sim; câmbio, não

E essa crise já começa. Não é difícil conseguir hoje em dia prioridade para importar um avião ou qualquer material necessário à aviação. Isso se arranja, pois a Instrução número 28 da Carteira de Câmbio inclui tal material entre o de Categoria "A". Se o interessado tem alguma dificuldade o próprio Ministério da Aeronáutica se interessa pelo caso, e a licença vem.

Mas para comprar alguma coisa no estrangeiro não basta ter licença; é, preciso, também, ter cambiais. Acontece isso: o Banco do Brasil, através da carteira própria, dá a licença; mas leva, depois, 8 a 10 meses para remeter os fundos necessários ao pagamento...

Sabemos o caso, por exemplo, do representante de uma empresa que tem vendido material a várias companhias de aviação nacionais. Essas companhias depositam o dinheiro no Banco de Canadá. A empresa em questão está com cerca de 8 milhões de cruzeiros depositados naquele Banco sem poder remeté-los. Como continuar a vender coisas, assim? E como fazer contrato para vender aviões mediante pagamentos parcelados, se a primeira parcela vai levar meses e meses para ser remetida?

Eis o trecho da carta que uma firma norte-americana, vendedora de aviões, mandou a uma companhia de aviação brasileira:

"Estamos dispostos a fornecer-lhes as aeronaves em questão ao preço de 40 mil dólares cada uma para pagamento em 10 prestações mensais e sucessivas, desde que Vv.Ss. obtenhão do Banco do Brasil, por intermédio da Carteira de Importação e Exportação, as garantias necessárias no que se refere ao passe de câmbio, em dólares, em nosso favor, nas épocas determinadas pelo contrato de compra e venda que venhamos a assinar".

Ora, o diretor da companhia nacional pode perfeitamente depositar aqui em um banco o dinheiro das prestações; mas como arranjar aquelas "garantias" no Banco do Brasil para poder importar os aviões de que necessita? Sua resposta só pode ser uma: coçar a cabeça.

Vai piorar

Se a situação é esta, ela será muito pior, caso o Senado não repare o esquecimento da Câmara. Se as coisas estão feias tendo o material aeronáutico a categoria "A" — e estão feias inclusive para o papel de imprensa, que tem, como o material aeronáutico também deveria ter, categoria preferencial! — nem é bom pensar no que vai acontecer se o projeto de lei n.º 1.474 for aprovado assim como está.

E' que esse projeto de lei especifica os produtos que ficam excluídos do regime de licença prévia para importação, específica ainda aqueles para os quais "serão sempre concedidas licença prévia e prioridade cambial; e específica, por fim, aqueles para os quais serão concedidas licença prévia e prioridade cambial "limitadas pela conveniência da moeda de pagamento e pela possibilidade de serem produzidas no país em igualdade de características tecnológicas e condições satisfatórias de preço".

Na primeira categoria (excluídos do regime de licença prévia) estão o leite em pó, medicamentos considerados indispensáveis, arame farpado e vários produtos indispensáveis à lavoura. No segundo caso, que equivale à atual "categoria preferencial", está a importa-

Indústria que não existe

A verdade é que o material para aviação merecia estar incluído também na categoria preferencial, pois a necessidade de sua importação é evidente. E o motivo é simples: não temos indústria aeronáutica.

Como de vez em quando o público ouve falar em fábrica de aviões no Brasil, convém esclarecer que a Fábrica de Aviões de Lagoa Santa não chegou a fazer avião algum; que a Fábrica Nacional de Motores comprou a patente de um motor que também não chegou a fazer — limitando-se a ter uma seção de revisão de motores que é, aliás, utilíssima; e a Cia. Aeronáutica Paulista, que fazia os "paulistinhas", vai fechar.

Que acontecerá se não pudermos importar aviões e material de aeronáutica? Os aviões atualmente em uso vão se gastando, vão precisando de peças novas ou simplesmente de substituição por outros aviões. Aquil dentro não podemos dar jeito nenhum. A segurança do voo fica desde logo afetada. Ou muitos vôos serão suprimidos ou eles serão realizados em condições que não oferecem segurança ao público.

Como é evidente que esta última hipótese não deve ser encarada, pois importaria em ato criminoso das em-

Ainda é tempo de corrigir a lei. Há, no Senado, alguns homens, entre os quais o sr. Salgado Filho e o sr. Alfredo Nasser, que têm o que se poderia chamar «mentalidade aeronáutica». Vamos confiar em que eles se esforcem para evitar esse rude golpe em nossa aviação-comercial.

ção de papel e produtos necessários para as oficinas de jornais e revistas. No terceiro caso (equivalente à atual categoria "A") esta a importação de combustíveis e lubrificantes, gêneros alimentícios de primeira necessidade, cimento e os produtos necessários para obras e serviços públicos, aparelhos científicos e hospitalares e vários outros produtos, inclusive chassis de veículos para carga com todos os pertences e sobressalentes.

Não há uma só palavra sobre aviões nem material necessário à aeronáutica. Chega-se a fazer referência a "aparelhos, complementos e acessórios destinados a realizar a prevenção de acidentes no trabalho", e nem ao menos foram lembrados os aparelhos salvavidas para aeronaves.

Ainda é tempo de corrigir esse esquecimento. São tantos os produtos que recebem, no projeto aprovado pela Câmara, um tratamento especial, que deixar de fora os que se destinam à aeronáutica, não lhes dando nem sequer a categoria "A", em que estão incluídos atualmente (quando mereceriam a "preferencial") é agravar de maneira terrível as atuais dificuldades para sua importação. Isso poderá representar, sem, exagêro algum, a paralisação de várias linhas utilíssimas, e impedir que a nossa aviação comercial acompanhe o constante e às vezes rápido progresso técnico da aeronáutica mundial.

Que se dificulte ou mesmo se impeça a importação de aviões de turismo ou para uso particular, comodidae e diversão de ricos, é compreensível em um momento de aperturas. Mas o que se vai fazer é dificultar o transporte de passageiros e cargas em um país imenso de população disseminada — isto é, ajudar a entorpecer a nossa vida econômica já tão precária.