

155

RENATO JOAQUIM DE LIMA

Técnico de Educação

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE O TRANSPORTE
AÉREO COMERCIAL BRASILEIRO.

Curso de Atualização de Estudo de Problemas Brasileiros

Forum de Ciência e Cultura

Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ

1 9 7 3

S U M Á R I O

- I - Introdução.
- II - O espaço brasileiro.
- III - Histórico.
- IV - A situação atual.
- V - O problema da infra-estrutura.
- VI - A contribuição da indústria nacional.
- VII - Conclusões.
- VIII - Bibliografia.

I - I N T R O D U Ç Ã O

O desenvolvimento das atividades aéreas foi dos mais extraordinários, pois somente 66 anos e meses nos separam do vôo homologado de Santos Dumont, em 1906, e 46 anos e 4 meses do primeiro vôo de carreira, efetuado no Brasil, em 3 de fevereiro de 1927, pelo hidro-avião "Atlântico" do Condor Syndikat.

Como indústria, é o transporte aéreo das mais novas atividades empresariais do mundo moderno e está intimamente ligada ao seu desenvolvimento sócio-econômico.

No caso brasileiro um dos pontos de estrangulamento de nossa economia é a questão dos transportes, que nos últimos anos levou o governo federal a uma política de expansão mais rápida, envolvendo aspectos continentais e domésticos, que estão sendo realizados nas partes terrestre, marítima e fluvial pelo Ministério dos Transportes e, no que diz respeito ao tráfego aéreo, pelo Ministério da Aeronáutica.

Tais diretrizes são parte da estratégia do desenvolvi-mento que visa, de um lado, à integração nacional e, de outro que o País possa crescer mais rapidamente, mediante sua integração na economia mundial.

Tal esforço procura a consolidação da infra-estrutura e econômica de Energia, Comunicações e Transportes, o apoio ao desen-volvimento integrado da Indústria e da Agricultura, reforçando o que setorialmente constitui prioridades nacionais: as reformas na Educação; a aceleração dos programas de Saúde e Saneamento; a re-volução na Agricultura - abastecimento e o desenvolvimento científico e tecnológico.

O transporte aéreo continua, no Brasil, intimamente li-gado ao transporte de passageiros, o qual ainda é o seu principal objetivo, e aos quais procura fornecer um deslocamento rápido e direto. Embora baseado no transporte de passageiros, já existe, com alguma significação, o serviço de carga.

Levando-se em conta as deficiências das vias de trans-porte de superfície e a sua não dependência dos obstáculos do terreno, e apoiando-se somente nos fatores aeronave-aeroporto, é praticamente o único sistema de transporte que atende ao mercado na-cional.

II - O ESPAÇO BRASILEIRO

Para que se possa entender melhor o importante papel da aviação comercial no Brasil, é necessário lembrar algumas características do espaço de um País que possui dimensões continentais e a distribuição espacial de sua população com vistas às potencialidades dos seus recursos naturais e econômicos.

Com relação ao espaço ocupado podemos ressaltar que o Brasil ocupa uma área de 8.511.965 km², abrangendo cerca de 47% do Território da América do Sul. Em extensão Territorial está colocado em 5º lugar, sendo sua área menor, somente do que as dos seguintes países: União Soviética, Canadá, China e Estados Unidos da América.

Suas linhas extremas são definidas pelos paralelos de 5º 16' 19" N e 33º 45' 09" S e os meridianos de 34º 45' 54" e 73º 59' 32" WGr.

Possui um litoral com 7.408 km e limita-se com todos os países sul-americanos, com exceção do Chile e do Equador. A fronteira terrestre mais extensa é com a Bolívia e as menores são as com o Suriname e a Guiana Francesa.

O Território do Brasil é constituído, na maior parte por planaltos pouco elevados; e o ponto culminante é o pico da Neblina com 3.014m de altitude, no extremo norte do País. Suas distâncias entre as linhas extremas são: na direção N-S, de 4.320 km e na direção E-O, de 4.328 km.

Possui uma vasta rede fluvial onde se destacam grandes rios como Amazonas, São Francisco, Tocantins, Paraná e muitos outros que representam um dos maiores potenciais hidráulicos do mundo.

"Cinco grandes domínios climáticos caracterizam o País: o clima quente e úmido da Hiléia Amazônica, onde se registra uma temperatura média de 24º, 26ºC, durante todo o ano e um índice pluviométrico entre 1.700 e 3.000 mm; o quente e úmido da Floresta Tropical, com índices pluviométricos de 1.000 a 1.700 mm; o quente e semi úmido do Cerrado, com uma pluviométrico anual de 1.500 a 2.000 mm; o quente e seco da Caatinga, com índices de precipitação anual entre 750 e 1.000 mm; e o microtérnico e úmido das latitudes médias, com índices de precipitação de 1.500 mm a-

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO
E COORDENAÇÃO GERAL
FUNDAÇÃO IBGE
INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA
DEPARTAMENTO DE CARTOGRAFIA

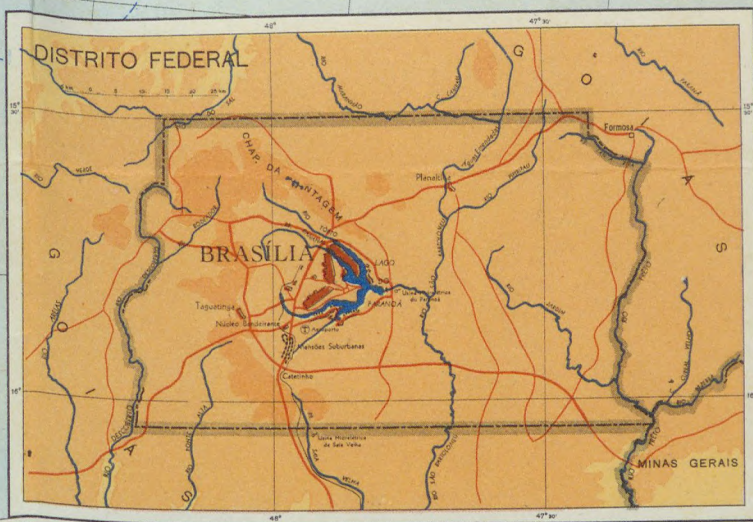
BRASIL



CONVENÇÕES

Capital de País	BRASÍLIA	Capital Cidade
Metropóles Regionais	SÃO PAULO	
Centros Regionais mais importantes	LONDRINA	
Centros Regionais secundários	UBERABA	
OUTRAS CIDADES IMPORTANTES NO ESTADO		
Áreas de 50.000 habitantes	Volta Redonda	
De 40.000 a 50.000 habitantes	Macapá	
De 30.000 a 40.000 habitantes	Cachoeira de Sul	
De 20.000 a 30.000 habitantes	Atafé	
Áreas de 10.000 habitantes	Cratêis	
Cidades Históricas	Cruz Fria	
Altitudes determinadas		
Limite Internacional		
Limite Estadual		
Estado de terra		
Rodovia pavimentada		
Rodovia não pavimentada de tráfego permanente		

PROJEÇÃO PILELOMICA



nuais e índice térmico oscilando entre 20º e 14º, mas também com mínimas absolutas de até 8ºC negativos, do litoral em direção ao planalto, e máximas absolutas superiores a 40ºC, nas áreas baixas do interior.

Por suas repercussões no processo que leva ao desenvolvimento econômico e social, é importante lembrar aqui alguns aspectos da realidade demográfica, porquanto, para as empresas de transportes aéreos no Brasil, sua principal fonte de receita ainda é o transporte de passageiros. Tal conhecimento será a base que permitirá programar seu desenvolvimento.

Dois fatores são importantes para o citado planejamento: o primeiro seria o ritmo da evolução populacional e, o segundo, a distribuição dessa mesma população com vistas, como foi dito linhas acima, às potencialidades dos recursos naturais e econômicos.

No nosso caso, tais fatores são já preocupação do Governo Federal que, através do Plano de Desenvolvimento Nacional onde atividades especiais como o Programa de Integração Nacional (PIN); o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agro-Indústria do Norte e Nordeste (PROTERRA); o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE); o Programa dos Corredores de Exportação; o Programa de Construção Naval 1971/75, a Transamazônica; etc..., dentre outros, procura ocupar e explorar os nossos 8,5 milhões de quilômetros quadrados.

Essa integração territorial de extensas áreas do nosso território visa incorporá-las ao contexto nacional, através da abertura de novas fronteiras de desenvolvimento econômico e social.

A tais atividades do setor de transportes, cuja política geral é realizar um planejamento global de modo a permitir a existência, manutenção e ampliação de uma infra-estrutura adequada a uma operação altamente eficiente dos diversos tipos de transporte existentes no País, para atender os interesses sociais e de segurança nacional, não pode ser esquecida a importante contribuição do transporte aéreo.

A evolução da população pode ser aqui ligeiramente abordada para mostrar os principais traços do processo de povoamento do nosso Território e aspectos da distribuição atual, baseados no Censo de 1970, e algumas projeções até 1980, feitas pelo BNH.

No passado, a ocupação Territorial foi feita de um modo que podemos dizer espontâneo, e ligada a fatores econômicos não permanentes, em sua maioria sem um sentido integrador e dificultado, também, por elementos da natureza, políticos e religiosos.

O passar dos tempos trouxe diferentes evoluções no desenvolvimento, e certas aglomerações urbanas se saturaram dando origem a novas questões de natureza social e econômica.

Pode-se mesmo afirmar que a distribuição de um povo em seu espaço físico é uma das variáveis importantes que compõem o processo de desenvolvimento.

Vale, a esse respeito, transcrever o capítulo I - Povoamento histórico - de Manoel Augusto Costa em sua "Distribuição Espacial da População do Brasil", Fundação IBGE, 1969, que nos mostra que:

" O povoamento e ocupação do Brasil vêm se dando lenta e penosamente desde a sua descoberta em 1500, quando Pedro Álvares Cabral aportou na ilha de Santa Cruz, embora anteriormente a essa data já fôsse povoado por 1 milhão de indígenas de diversas tribos*.

Esse processo, caracterizado por espraiamentos, a partir de pontos litorâneos para o interior, e concentrações descontínuas em forma de manchas, distanciadas às vezes por imensos espaços vazios, assumindo a conformação de um arquipélago humano, foi condicionado por fatores de diversas naturezas, isto é, geográficos, ecológicos, políticos, religiosos e, principalmente, econômicos e demográficos.

Geograficamente, a ocupação territorial se deu acompanhando a linha de menores obstáculos, utilizando fundamentalmente a rede fluvial que, embora constituída predominantemente de rios de planalto e, portanto, não caracterizados como navegáveis por excelência (à exceção do Amazonas e Paraguai), facilitou, no entanto, a fixação de núcleos populacionais, exercendo assim ação de penetração e de aglutinação demográfica.

Quanto ao relevo, parece ter sido a serra que se estende paralelamente à costa, desde o rio Doce para o Sul, o maior obstáculo à penetração, porém é também verdade que para o norte

* Estimativa de Angel Rosemblat - Arthur Hehl Neiva - IPEA - Povoamento do Brasil (datilografado).

dêsse rio já não persistem essas dificuldades e, ao contrário, tanto a foz do São Francisco como a do Amazonas se constituem em verdadeiros pórticos de interiorização.

Ecologicamente, o povoamento se verificou na razão direta dos seus aspectos favoráveis à presença e vida do homem, não tendo sido vencidas até agora nem a floresta amazônica, nem as caatingas inóspitas do Nordeste.

Os fatores de natureza política intervieram no sentido de promover a ocupação de pontos estratégicos, tendo em vista as disputas e interesses internacionais, que se verificavam principalmente entre os portugueses, espanhóis, franceses, holandeses e ingleses.

Como exemplo dessa influência, podem ser citados a colônia de Sacramento ou o Forte Príncipe da Beira*.

Em toda essa mecânica, foram, no entanto, os fatores de natureza econômica os mais importantes pelo papel que exerceram na contínua redistribuição populacional, ao se deslocar espacialmente em função da localização do que se convencionou denominar "produtos reis" e que definiram os ciclos históricos econômicos da Nação.

A par desses fatores, ditos não demográficos, não resta dúvida de que o processo de povoamento se fez possível e encontrou sua maior expressão na grande mobilidade espacial da população, e quiçá seja o traço demográfico brasileiro mais marcante.

Para configurar objetivamente esse processo, vejamos sucintamente os seus principais contornos, ligando-os basicamente à evolução econômica nacional.

A nossa vida econômica como nação apresentou, no decurso da história, variações em função de ciclos de produção, que o correram em diferentes pontos geográficos e épocas, constituindo-se, por isso, num dos mais importantes êmbolos do nosso povoamento, como já foi assinalado.

Esses ciclos, em número de cinco, consistiam de períodos em que um "Produto Rei" predominava sobre os demais, monopolizando as atenções, e se constituía no principal suporte da economia. São êles:

* in Neiva... op. cit.

Ciclo do Pau-Brasil.....	1500 a 1550
Ciclo da Cana-de-Açúcar	1550 a 1700
Ciclo do Ouro	1700 a 1775
Ciclo da Borracha e do Café	1850 a 1930
Industrialização	a partir de 1930

O primeiro se caracterizou pela predominância da extração de madeira que recebeu a denominação de Pau-Brasil, com o propósito exclusivo de exportar. Quanto ao povoamento, pode ser considerado como de indiferença*, embora nesses 50 anos, tenham se observado os primeiros povoadores isolados.

Pouco antes do término do Ciclo do Pau-Brasil, ocorreu a fase de efetivo início do povoamento do território. O processo foi facilitado pela instauração do regime de capitânicas hereditárias, oriundo do temor que a coroa portuguesa tinha de perder a colônia para os conquistadores estrangeiros.

Esse evento político, se por um lado deu origem à consolidação política da Nação, que culminou com a criação do Governo Geral em 1549, por outro originou o segundo ciclo econômico, isto é, o Ciclo da Cana-de-Açúcar, produto de elevado valor internacional.

Este produto, mais intensamente cultivado no Nordeste, se constituiu no principal fator do povoamento da região e se espraiou ainda nos contornos da Bahia da Guanabara e no Estado de São Paulo, onde desempenhou importante função econômica e povoadora.

Durante essa fase fundaram-se as cidades de São Paulo (1554), Rio (1565) e Natal (1598), por exemplo.

Com o aparecimento dos engenhos, teve origem, quase simultaneamente, a bovinocultura que, segundo alguns autores, foi a atividade dominante de certo período da nossa história (daí a denominação de Ciclo do Gado).

Se há hesitação em caracterizá-lo como centro de atividade econômica e, portanto, origem de um ciclo econômico, o mesmo não ocorre quanto à sua função de interiorização das populações e, conseqüentemente, de povoamento. Em outras palavras, não cabe dúvida de que a trilha aberta pelo gado em seu deslocamento pelos

* in Neiva... op. cit.

espaços geográficos foi importante agente da integração e do povoamento nacional.

Cronologicamente podemos ainda destacar, no século XV, além das cidades já mencionadas, a fundação de São Vicente, Olinda e Salvador entre outras, e o povoamento de pontos isolados na costa brasileira, desde Natal até São Paulo.

No século XVII e, portanto, em pleno Ciclo do Açúcar e do Gado, surgem Fortaleza e Belém entre outras. Povoam-se ainda o curso médio do Paraíba no Piauí, aparecem fazendas ao longo do São Francisco. Funda-se Paranaguá no Paraná. Verifica-se enfim um povoamento acentuado e de grandes repercussões na conformação da nossa ocupação territorial.

No Ciclo do Ouro, terceiro ciclo econômico, originado pelas descobertas de jazidas auríferas no interior de Minas Gerais, inicia-se o processo intenso de ocupação desse estado, o qual passa a se constituir no centro nevrálgico, político e econômico da Nação. Esta nova etapa da ocupação do território lança suas primeiras manchas para Goiás e Mato Grosso, e se intensifica para o Sul, indo atingir as missões no Estado mais ocidental.

No século XIX, mais precisamente em 1820, inicia-se a entrada de imigrantes que, durante muitos anos, seria fator ponderável na evolução do crescimento populacional do País.

Em 1850, começo do Ciclo do Café e da Borracha, verifica-se a ocupação efetiva de São Paulo. Este também é o período do povoamento do Vale do Itajaí em Santa Catarina e áreas serranas do Rio Grande do Sul.

Com o segundo produto, desencadeiam-se até 1914, época do "crash" da borracha, a ocupação e o florescimento de cidades no Amazonas e Pará.

A partir da primeira guerra mundial, a imigração estrangeira para o Brasil diminui de importância, para voltar a elevar-se após o seu término. Esta influência estrangeira no nosso povoamento finda praticamente na crise econômica mundial de 1929-1930, e, até hoje, não tem significação na nossa evolução demográfica.

Finalmente, no século XX, dá-se, com o deslocamento do cultivo do café na sua marcha pelo interior de São Paulo, indo atingir o Noroeste do Paraná, a efetiva ocupação dessas áreas.

No Nordeste, nos vales do Jaguaribe e Mearim no Mara-

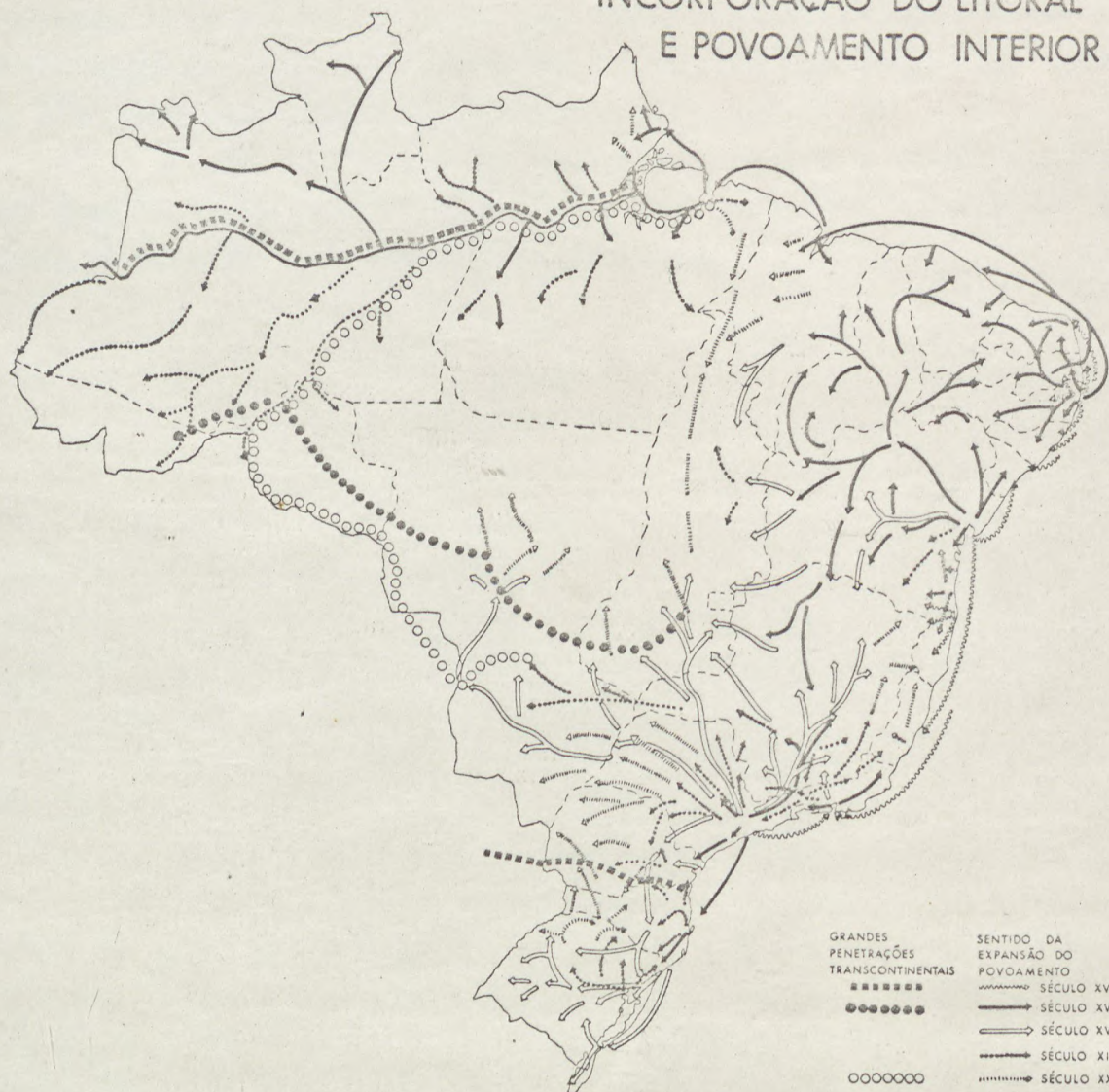
nhão, tem início importante processo de povoamento e ocupação como resultado da experiência e ação colonizadora da SUDENE.

Neste período, a industrialização intensa de São Paulo se constitui em pólo de atração da mão-de-obra principalmente nordestina, a qual se orienta em grandes fluxos para a região.

Sinteticamente, esses foram os grandes traços do nosso povoamento que originou a conformação atual da nossa distribuição espacial demográfica.

No mapa seguinte podem ser visualizados o povoamento histórico do País e os efeitos das diversas etapas ou ciclos econômicos:

INCORPORAÇÃO DO LITORAL E POVOAMENTO INTERIOR



Gabem aqui, também, algumas considerações sobre o espaço aéreo brasileiro que está regido pelo Código Brasileiro do Ar que, em seu artigo 2º, reza o seguinte:

"O Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e respectivas águas jurisdicionais".

Todavia nem o Código Brasileiro, nem a Resolução 1721 da ONU, o Tratado de Moscou, de 1963, e os chamados "Acordos de Washington (1964) que dispõem sobre a cooperação, lançamentos, assistência mútua, salvamento de astronautas, exploração e uso do espaço exterior, definiram a fronteira entre a Terra e o espaço exterior.

Assim continua a haver os controles para o sobrevôo do território nacional para os engenhos de motor a pistão e a jato, enquanto nada há com relação aos engenhos balísticos ou os que permaneçam em órbita considerada Terrestre que regule a questão da altitude onde finda a soberania nacional.

A não definição dos espaços exterior e gravitacional, bem como a linha divisória entre a lei da aeronáutica e do espaço ainda é questão para eminentes juristas.

III - HISTÓRICO

A primeira preocupação do governo com atividades de transportes aéreos no País remonta a 1920, quando organiza a Inspetoria Federal de Viação Marítima e Fluvial do Ministério da Viação e Obras Públicas, que legisla a respeito desde 1925.

Desde 1924 o Kondor Syndikat tinha suas vistas voltadas para o Brasil. Em novembro de 1926 já possuía aqui o hidro-avião Dornier Wal D-1012, de dois motores em tandem. Em 1º de janeiro de 1927 fez uma viagem de demonstração para o Ministro da Viação, Dr. Victor Konder, indo até Florianópolis.

Em 27 de janeiro de 1927, foi publicada a licença para o Kondor Syndikat estabelecer tráfego aéreo no País. Em 28/01/27 foi feito o vôo de traslado de Rio a Porto Alegre. Em 3 de fevereiro de 1927 foi feito o primeiro vôo de carreira na Rota Porto Alegre-Pelotas-Rio Grande.

Em maio de 1927 é fundada a Viação Aérea Rio Grandense,

Em 15 de junho recebe do Condor Syndikat o avião Atlântico para que a 22 de junho pudesse realizar o seu 1º vôo, em função da licença que lhe fora outorgada no dia 10 daquele mesmo mês.

Em 1º de dezembro de 1927, o Kondor Syndikat, por exigência do Governo, admite capital nacional e a empresa passou a ter a denominação de Sindicato Condor Ltda.

Depois vieram outras companhias estrangeiras como a Générale d'Entreprises Aeronautiques - Latécoère, a Kondor alemã e em 1929 a Pan-American Airways.

Em 1930 foi criada a Panair do Brasil como subsidiária da Pan American Airways, criada em setembro efetuou seu primeiro vôo de Belém a Santos em 28-11-1930.

A VASP (Viação Aérea São Paulo) foi organizada em 1933 em São Paulo.

Em 1939 aparecia a NAB e em 1942 a Aerovias Brasil.

De outras companhias só ficou a lembrança já que desapareceram por razões que serão apontadas no capítulo seguinte, sendo que alguns desses nomes ainda podem ser evocados como a Panair do Brasil, a Navegação Aérea Brasileira, a Aerovias Brasil, a Viação Aérea Santos Dumont, a Aerovias de Minas Gerais, as Linhas Aéreas Brasileiras, a Linha Aérea Transcontinental Brasileira, a

Real, a Arco Iris, a Organização Mineira de Transportes Aéreos, a Itau, a Catarinense, a Viação Gaucha, o Loyde Aéreo, a Paraense.

Hoje são quatro as emprêsas nacionais que representam o maior sistema de transporte comercial da América Latina. A chegada a tal situação foi fruto da dedicação, capacidade e o senso de responsabilidade e de pioneirismo com que se houve o pessoal das diversas emprêsas.

Para tanto muito contribuiu no decorrer dos anos o aumento da capacidade, velocidade e autonomia do equipamento. Cada etapa dessa escalada está ligada a aviões que marcaram época. Junkers UJ-52, Baby Clipper, Douglas DC-3, Lockheed Lodestar, Scandia, Douglas DC-4, Constellation, Catalina, Douglas DC-6 e DC-7, Convairs 240, 340 3 440 são alguns dos aeroplanos que ajudaram a desbravar o Brasil e a saltar os oceanos, como precursores dos turbo-hélices e jatos que hoje formam a maioria da nossa frota, e cujos nomes mais comuns são os Electras, Viscounts, Avros, YS-11, Caraveles, One Eleven e a família dos Boeings com os seus 707, 727 e 737.

Tivemos, também, de 1931 a 1937 um serviço regular de zepelins entre Rio-Recife e Friedrichshafen, interrompido com a explosão do Hindenburg, em maio de 1937, nas proximidades de Nova Iorque.

Marcos importantes foram a criação, ainda no Ministério da Viação e Obras Públicas, do Departamento de Aeronáutica Civil e, mais tarde, a do Ministério da Aeronáutica.

No Ministério foi criado a Diretoria de Rotas Aéreas de tão assinalados serviços.

Na página seguinte incluímos a cópia de um documento que, com detalhes, narra os eventos que precederam os primeiros vôos comerciais no Brasil.

Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul S.A.
Nesta.

Em atenção à sua carta datada de 11/5/1967, cumpre-me informar, a bem da verdade, o seguinte:

O CONDOR-SYNDIKAT foi fundado em Berlim -Alemanha- pelo snr. Fritz W. Hammer.

Nos últimos dias de Dezembro de 1926 vim para aqui, a fim de assumir o comando do hidro-avião "Atlantico" D-1012, um Dornier Wal para passageiros, equipado com dois motores Rolls-Royce, e com ele, a serviço do CONDOR-SYNDIKAT, efetuar vôos de carreira.

Em 1º de Janeiro de 1927, iniciamos a viagem de demonstração para o Ministério da Viação, conduzindo a Florianópolis, entre outros passageiros, o senhor ministro da Viação, dr. Victor Konder, e o diretor Hammer.

Em 27 de Janeiro, foi publicado ter sido outorgada à CONDOR a licença para estabelecer tráfego aereo no país. No dia imediato realizei o vôo de traslado do Rio a Pôrto Alegre.

Uma semana depois, precisamente no dia 3 de Fevereiro de 1927, teve lugar o primeiro vôo de carreira da linha aérea da Lagôa dos Patos. Ainda não haviam sido impressas passagens; estas foram emitidas pela Casa Bromberg, representantes da CONDOR em Pôrto Alegre, batidas a máquina. A viagem não foi feita a serviço da VARIG, cujo nome não se conhecia, e sim por conta da CONDOR, concessionária da linha.

Em 28 de Março de 1927, foram conduzidas - pela primeira vez oficialmente - malas postais; estava, assim, inaugurado o correio aereo.

Todas essas viagens foram efetuadas pelo "Atlantico", sob meu comando, tendo participado delas o snr. Franz E. Nuelle, como piloto e mecânico.

A assembléia de fundação da VARIG elegeu-me diretor-técnico. A companhia sul-riograndense só pôde ser fundada em Maio graças ao total apoio do diretor da CONDOR, snr. Fritz W. Hammer, eleito, pela assembleia para ocupar o cargo de diretor-delegado, com incumbência de resolver as questões técnicas, sem recurso para a assembleia geral.

Em 15 de Junho de 1927, o "Atlantico" foi cedido à VARIG para que pudesse dar início ao tráfego, cuja licença lhe havia sido outorgada em 10 daquele mês; assumiu, a VARIG, a "linha da Lagôa" em 18 de Junho. No dia 22 de Junho foi executada a primeira viagem por conta da VARIG.

A primeira aeronave que foi importada especialmente para a VARIG foi um Dornier Merkur, monomotor, sobre flutudoras, que chegou a Pôrto Alegre somente bem mais tarde. Trata-se do hidro-avião "GAUCHO".

No dia 3 de Junho de 1927, a CONDOR havia dado início à sua segunda linha aérea: Rio de Janeiro-P. Alegre. Em Novembro as viagens dessa nova linha passaram a obedecer a horário fixo. Os selos, emitidos pela empresa, traziam o nome "SYNDICATO CONDOR". Em 1º daquele ano, a empresa passou a chamar-se SYNDICATO CONDOR LTDA.; havia sido nacionalizada, de acordo com a exigência do Governo, tendo admitido capital nacional. A diretoria, entretanto, continuou a mesma. A CONDOR alemã estava extinta. Por isto, sou de opinião de que houve linhagem e sucessão entre a CONDOR alemã e a CONDOR brasileira.

Depois de prestar serviço à VARIG durante um ano, voltei a prestar serviço à CONDOR, efetuando viagens de carreira na sua vasta rede. O "Atlantico" foi devolvido à CONDOR em 2 de Julho de 1930, para ser reincorporado na sua frota e recebeu a matrícula PP-CAA. Finalmente, por ter se tornado obsoleto, a CONDOR, em 1933, resolveu desmantela-lo, tendo as suas peças sido vendidas, na praça de Pôrto Alegre, como sucata.

Certo de que estas informações atendem ao pedido a mim formulado, firmo-me

com estima e apreço

Rudolf Cramer V. Clausbruch

IV - A S I T U A Ç Ã O A T U A L

Amparada numa política realista do Ministério da Aeronáutica o transporte Aéreo Comercial Brasileiro vem tendo um vigoroso desempenho a partir de 1969, atingindo a níveis de resultados nunca antes alcançados.

As 4 empresas nacionais atingem a 136 localidades no Brasil e a 32 no exterior.

Em função da orientação governamental as linhas internacionais estão divididas entre a Cruzeiro do Sul e a V.A.R.I.G. A Cruzeiro serve à América do Sul pousando em Montevideo, Buenos Aires, Cayena, Paramaribo, Port of Spain, Georgetown, Leticia, Iquitos, Lima, Bogotá, Santa Cruz de La Sierra. A VARIG está voando para a Europa (Lisboa, Porto, Paris, Londres, Madrid, Roma, Genebra, Zurich, Copenhagen, Frankfurt), África (Johannesburgo e Luanda); Ásia (Tókyo); America do Norte (México, Miami, New York, Los Angeles) e America do Sul (Lima, Bogotá, Caracas, Assunção, Montevideo, Buenos Aires e Santiago).

Os expressivos resultados dos tráfegos doméstico e internacional podem ser melhor observados na comparação 1971-1972, indicada abaixo e nas tabelas anexas que discriminam, por empresa, os dados levantados pelo Departamento de Aviação Civil.

Indústria - Tráfego doméstico e internacional				
Discriminação	Unidade	1971	1972	Crescimento %
Receita sem subvenção	Cr\$	1 318 867 413	1 856 601 691	40,77
Despesa	Cr\$	1 211 049 196	1 656 011 836	36,75
Resultado	Cr\$	107 818 217	200 589 855	86,04
Ass-Km oferecidos	Mil	8.958 319	10 423 101	16,35
Pax-Km transportados	Mil	5 227 067	6 290 743	20,35
Aproveitamento	%	58	60	3,45

TRÁFEGO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL
 1.1 - RESULTADOS OPERACIONAIS
 SEM AUXÍLIOS GOVERNAMENTAIS DIRETOS
 ANOS DE 1967/1972

EMPRESAS	1967	1968	1969	1970	1971	1972
VARIG	- 2 367 134	11 621 638	24 775 062	22 887 353	85 843 050	126 162 217
VASP	- 5 113 188	- 4 581 306	- 5 881 183	4 651 817	9 145 768	33 725 184
CRUZEIRO	895 778	1 624 789	7 615 423	8 057 652	14 329 907	31 439 122
SADIA	- 121 038	- 679 280	- 1 120 550	- 3 643 192	- 1 500 509	9 263 332
INDÚSTRIA	- 3 310 575(*)	3 145 905(*)	20 306 429(*)	30 175 482(*)	107 818 216(*)	200 589 855

OBS.: (*) Nos anos de 1967 a 1971 foram incluídos os resultados ea empresa extinta.

Fonte

Assessoria Econômica - DAC - M. Aeronáutica

TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL BRASILEIRO

DADOS ECONÔMICOS E ESTATÍSTICOS

ANOS DE : 1971/1972

TRÁFEGO DOMÉSTICO

DISCRIMINAÇÃO	UNIDA DE	1971	1972	Cresci- mento %
<u>VARIG</u>				
Receita sem Subvenção	Cr\$	219.762.192	309.329.888	40,76
Despesa	Cr\$	204.712.254	276.776.212	35,20
Resultado	Cr\$	15.049.938	32.553.676	116,30
Ass-Km Oferecidos	Mil	1.401.508	1.625.518	15,98
Pax-Km Transportados	Mil	792.406	952.065	20,15
Aproveitamento	%	57	59	3,51
<u>VASP</u>				
Receita sem Subvenção	Cr\$	205.238.185	288.616.757	40,63
Despesa	Cr\$	196.051.759	255.006.347	30,07
Resultado	Cr\$	9.186.426	33.610.410	265,87
Ass-Km Oferecidos	Mil	1.388.166	1.596.784	15,03
Pax-Km Transportados	Mil	739.106	934.405	26,42
Aproveitamento	%	53	59	11,32
<u>CRUZEIRO</u>				
Receita sem Subvenção	Cr\$	167.690.126	239.130.460	42,60
Despesa	Cr\$	155.674.108	219.385.315	40,93
Resultado	Cr\$	12.016.018	19.745.145	64,32
Ass-Km Oferecidos	Mil	1.099.789	1.394.392	26,79
Pax-Km Transportados	Mil	635.302	813.930	28,12
Aproveitamento	%	58	58	-
<u>TRANSBRASIL</u>				
Receita sem Subvenção	Cr\$	65.263.386	101.224.437	55,10
Despesa	Cr\$	66.763.894	91.961.105	37,74
Resultado	Cr\$	- 1.500.508	9.263.332	-
Ass-Km Oferecidos	Mil	520.087	590.161	13,47
Pax-Km Transportados	Mil	259.283	342.926	32,26
Aproveitamento	%	50	58	16,00
<u>INDÚSTRIA</u>				
Receita sem Subvenção	Cr\$	657.953.889	938.301.542	42,61
Despesa	Cr\$	623.202.015	843.128.979	35,29
Resultado	Cr\$	34.751.874	95.172.563	173,86
Ass-Km Oferecidos	Mil	4.409.550	5.206.855	18,08
Pax-Km Transportados	Mil	2.426.097	3.043.326	25,44
Aproveitamento	%	55	58	5,45

PL-3/MCT/smm.

TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL BRASILEIRO

DADOS ECONÔMICOS E ESTATÍSTICOS

ANOS DE : 1971/1972

TRÁFEGO INTERNACIONAL

Discriminação	Unidade	1971	1972	Crescimento %
Receita	Cr\$	598.374.083	821.587.059	37,30
Despesa	Cr\$	527.580.971	727.978.518	37,98
Resultado	Cr\$	70.793.112	93.608.541	32,23
Ass-Km Oferecidos	Mil	4.042.849	4.654.277	15,12
Pax-Km Transportados	Mil	2.560.964	2.926.171	14,26
Aproveitamento	%	63	63	-
<u>VASP</u>				
Receita	Cr\$	347.220	541.077	55,83
Despesa	Cr\$	387.878	426.303	9,91
Resultado	Cr\$	-40.658	114.774	-
Ass-Km Oferecidos	Mil	-	1.543	-
Pax-Km Transportados	Mil	-	939	-
Aproveitamento	%	-	61	-
<u>CRUZEIRO</u>				
Receita	Cr\$	62.192.221	96.172.013	54,64
Despesa	Cr\$	59.878.332	84.478.036	41,08
Resultado	Cr\$	2.313.889	11.693.977	405,38
Ass-Km Oferecidos	Mil	505.920	560.426	10,77
Pax-Km Transportados	Mil	240.006	320.307	33,46
Aproveitamento	%	47	57	21,28
<u>INDÚSTRIA</u>				
Receita	Cr\$	660.913.524	918.300.149	38,94
Despesa	Cr\$	587.847.181	812.882.857	38,28
Resultado	Cr\$	73.066.343	105.417.292	44,28
Ass-Km Oferecidos	Mil	4.548.769	5.216.246	14,67
Pax-Km Transportados	Mil	2.800.970	3.247.417	15,94
Aproveitamento	%	62	62	-

PL-3/MCT/smm.

TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL BRASILEIRO
DADOS ECONÔMICOS E ESTATÍSTICOS
ANOS DE : 1971/1972
TRÁFEGO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL

DISCRIMINAÇÃO	Unida de	1971	1972	Cresci- mento %
<u>VARIG</u>				
Receita sem Subvenção	Cr\$	818.136.275	1.130.916.947	38,23
Despesa	Cr\$	732.293.225	1.004.754.730	37,21
Resultado	Cr\$	85.843.050	126.162.217	46,97
Ass-Km Oferecidos	Mil	5.444.357	6.279.795	15,35
Pax-Km Transportados	Mil	3.353.370	3.878.236	15,65
Aproveitamento	%	62	62	-
<u>VASP</u>				
Receita sem Subvenção	Cr\$	205.585.405	289.157.834	40,65
Despesa	Cr\$	196.439.637	255.432.650	30,03
Resultado	Cr\$	9.145.768	33.725.184	268,75
Ass-Km Oferecidos	Mil	1.388.166	1.598.327	15,14
Pax-Km Transportados	Mil	739.106	935.344	26,55
Aproveitamento	%	53	59	11,32
<u>CRUZEIRO</u>				
Receita sem Subvenção	Cr\$	229.882.347	335.302.473	45,86
Despesa	Cr\$	215.552.440	303.863.351	40,97
Resultado	Cr\$	14.329.907	31.439.122	119,40
Ass-Km Oferecidos	Mil	1.605.709	1.954.818	21,74
Pax-Km Transportados	Mil	875.308	1.134.237	29,58
Aproveitamento	%	55	58	5,45
<u>TRANSBRASIL</u>				
Receita sem Subvenção	Cr\$	65.263.386	101.224.437	55,10
Despesa	Cr\$	66.763.894	91.961.105	37,74
Resultado	Cr\$	-1.500.508	9.263.332	-
Ass-Km Oferecidos	Mil	520.087	590.161	13,47
Pax-Km Transportados	Mil	259.283	342.926	32,26
Aproveitamento	%	50	58	16,00
<u>INDÚSTRIA</u>				
Receita sem Subvenção	Cr\$	1318.867.413	1.856.601.691	40,77
Despesa	Cr\$	1211.049.196	1.656.011.836	36,75
Resultado	Cr\$	107.818.217	200.589.855	86,04
Ass-Km Oferecidos	Mil	8.958.319	10.423.101	16,35
Pax-Km Transportados	Mil	5.227.067	6.290.743	20,35
Aproveitamento	%	58	60	3,45

PL-3/MCT/smm

TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL BRASILEIRO

DADOS ECONOMICOS E ESTATÍSTICOS

ANO DE 1972

Discriminação	Unidade	Rêde de Integração Nacional	Outras linhas Domésticas	Total das linhas Domésticas	Linhas Internacionais	Total Geral
		(a)	(b)	(a+b=c)	(d)	(c+d=e)
<u>VARIG</u>						
Receita sem Subvenção	Cr\$	7.768.846	301.561.042	309.329.888	821.587.059	1.130.916.947
Despesa	Cr\$	11.956.854	264.819.358	276.776.212	727.978.518	1.004.754.730
Resultado	Cr\$	-4.188.008	36.741.684	32.553.676	93.608.541	126.162.217
Ass-Km Oferecidos	Mil	59.043	1.566.475	1.625.518	4.654.277	6.279.795
Pax-Km Transportados	Mil	28.384	923.681	952.065	2.926.171	3.878.236
Aproveitamento	%	48	59	59	63	62
<u>VASP</u>						
Receita sem Subvenção	Cr\$	3.104.329	285.512.428	288.616.757	541.077	289.157.834
Despesa	Cr\$	10.813.423	244.192.924	255.006.347	426.303	255.432.650
Resultado	Cr\$	-7.709.094	41.319.504	33.610.410	144.774	33.725.184
Ass-Km Oferecidos	Mil	34.386	1.562.398	1.596.784	1.543	1.598.327
Pax-Km Transportados	Mil	12.486	921.919	934.405	1.939	935.344
Aproveitamento	%	36	59	59	61	59
<u>CRUZEIRO</u>						
Receita sem Subvenção	Cr\$	2.194.749	236.935.711	239.130.460	96.172.013	335.302.473
Despesa	Cr\$	4.832.189	214.553.126	219.385.315	84.478.036	303.863.351
Resultado	Cr\$	-2.637.440	22.382.585	19.745.145	11.693.977	31.439.122
Ass-Km Oferecidos	Mil	16.366	1.378.026	1.394.392	560.426	1.954.818
Pax-Km Transportados	Mil	7.177	806.753	813.930	320.307	1.134.237
Aproveitamento	%	44	59	58	57	58

Setor de Pesquisas.
FL-3/LSP/smm

(continua)

TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL BRASILEIRO

DADOS ECONOMICOS E ESTATÍSTICOS

ANO DE 1972

Fls.2

(Continuação)

Discriminação	Unidade	Rêde de Integração Nacional	Outras linhas Domésticas	Total das linhas Domésticas	Linhas Internacionais	Total Geral
		(a)	(b)	(a+b=c)	(d)	(c+d=e)
<u>TRANSBRASIL</u>						
Receita sem Subvenção	Cr\$	8.204.575	93.019.862	101.224.437	-	101.224.437
Despesa	Cr\$	9.546.049	82.415.056	91.961.105	-	91.961.105
Resultado	Cr\$	-1.341.474	10.604.806	9.263.332	-	9.263.332
Ass-Km Oferecidos	Mil	51.311	538.850	590.161	-	590.161
Pax-Km Transportados	Mil	28.662	314.264	342.926	-	342.926
Aproveitamento	%	56	58	58	-	58
<u>INDÚSTRIA</u>						
Receita sem Subvenção	Cr\$	21.272.499	917.029.043	938.301.542	918.300.149	1.856.601.691
Despesa	Cr\$	37.148.515	805.980.464	843.128.979	812.882.857	1.656.011.836
Resultado	Cr\$	-15.876.016	111.048.579	95.172.563	105.417.292	200.589.855
Ass-Km Oferecidos	Mil	161.106	5.045.749	5.206.855	5.216.246	10.423.101
Pax-Km Transportados	Mil	76.709	2.966.617	3.043.326	3.247.417	6.290.743
Aproveitamento	%	48	59	58	62	60

Setor de Pesquisas.
 PL-3/LSP/smm

RESULTADOS OPERACIONAIS POR TIPO DE AVIÃO - TRÁFEGO DOMÉSTICO PERÍODO 1972

Equipamento:	Receita S/Subvenção	Despesa	Resultado S/Subvenção	Cobert. Financ.	Ass-Km Oferecidos	Pax-Km Transportados	Appro. Pax	Break even
	Cr\$	Cr\$	Cr\$	%	Mil	Mil	%	%
<u>A Pistão</u>								
DC-3	6.166.216	17.837.224	+11.671.008	35	56.986	20.389	36	103
DC-6	17.494.719	15.688.330	1.806.389	112	14.358	7.277	51	46
Aviões pequeno porte	70.218	89.827	-19.609	78	-	-	-	-
TOTAL	23.731.153	33.615.381	- 9.884.228	71	71.344	27.666	39	55
<u>TURBO HÉLICE BIREADORES</u>								
Avro	39.025.325	55.324.882	-16.299.557	71	277.421	138.905	50	70
YS-11-A	33.560.260	39.593.160	- 6.032.900	85	208.227	116.965	56	66
Samurai	24.881.802	33.596.216	- 8.714.414	74	167.139	82.243	49	66
Dart Herald	31.349.231	34.542.685	- 3.193.454	91	172.839	95.021	55	60
PH-227 B	16.127.004	16.528.658	401.654	98	97.171	62.494	64	65
Metro	15.686	45.673	-29.987	34	138	77	56	165
TOTAL	144.959.308	179.631.274	-34.671.966	81	922.935	495.705	54	67
<u>TURBO HÉLICE QUADRIREADORES</u>								
Electra-Pax	97.286.886	78.503.048	18.783.838	124	579.642	322.889	56	45
Electra-Carga	27.442.428	22.201.992	5.240.436	124	-	-	-	-
Viscount-827	23.905.811	28.935.481	-5.029.670	83	149.076	81.591	55	66
TOTAL	148.635.125	129.640.521	18.994.604	115	728.718	404.480	56	49
<u>JATO</u>								
Caravelle	151.068.910	133.532.784	17.536.126	113	859.814	511.520	59	52
BAC-1-11-400	33.492.964	30.850.504	2.642.460	109	170.390	106.569	63	58
BAC-1-11-500	68.755.423	56.333.565	12.421.858	122	410.077	243.823	59	48
Boeing 737	181.358.583	130.037.892	51.320.691	139	1.036.004	630.078	61	44
Boeing-727 (VARIG)	128.796.303	105.077.855	23.718.448	123	670.052	431.640	64	52
Boeing-727 (CRUZEIRO)	49.074.731	37.079.244	11.995.487	132	289.399	165.603	57	43
Boeing-707 420	8.345.040	7.267.012	1.078.028	115	47.544	25.748	54	47
Boeing-707.320 (Fretado)	84.002	62.947	21.055	133	578	494	85	64
TOTAL	620.975.956	500.241.803	120.734.153	124	3.483.858	2.115.475	61	49
TOTAL DA INDÚSTRIA	938.501.542	843.128.979	95.172.563	111	5.206.855	3.043.326	58	52

Para atender a crescente demanda do transporte as empresas terão que ampliar suas frotas e seus serviços de apoio e manutenção para servir a uma população que na data de hoje, já está na casa dos 103 milhões de habitantes e cuja projeção para 1980 é de 120 milhões.

As características históricas de uma distribuição irregular da população no território nacional com uma concentração maior na região Sudeste que, pelo Censo de 1970, contava com 43% do total. A distribuição dessa população não será perfeita porque nunca o foi. Por ex.: a Região Norte jamais chegou a representar 5% do total, nos últimos 100 anos, tendo pelo Censo de 1971 menos de 4 milhões num total de 103 milhões.

Uma análise dos dados preliminares do Censo de 1970 sobre o processo de metropolização nos mostrará que 9 áreas, das quais 8 estão no litoral ou muito perto dela, possuíam 23.492.849 habitantes ou 25,4% da população do País, e que duas capitais, Rio e São Paulo detinham com 15.156.341 e 10.294.723 pessoas, respectivamente 16% e 10,88% do total recenseado em 1-9-1970.

2.1.2.16 — População residente, área e densidade demográfica nas áreas metropolitanas

ÁREAS METROPOLITANAS	POPULAÇÃO RESIDENTE			ÁREA (km ²)	DENSIDADE DEMOGRÁFICA (hab/km ²)
	Total	Urbana			
		Números absolutos	% sobre o total		
Grande Belém.....	656 351	606 188	92,36	1 221	537,55
Grande Fortaleza.....	973 452	863 925	88,75	2 383	408,50
Grande Recife.....	1 599 079	1 597 871	94,04	1 460	1 163,75
Grande Salvador.....	1 095 274	1 047 218	95,61	1 041	1 052,14
Grande Belo Horizonte....	1 613 305	1 505 310	93,31	3 862	417,74
Grande Rio de Janeiro....	7 094 211	6 846 511	96,51	6 399	1 108,64
Grande São Paulo.....	8 062 130	7 837 416	97,21	5 674	1 420,89
Grande Curitiba.....	767 879	646 765	84,23	5 949	129,08
Grande Porto Alegre.....	1 531 168	1 408 402	91,98	5 805	263,72

FONTE — Instituto Brasileiro de Estatística, Departamento de Censos.

NOTA — Resultados preliminares.

As populações estão concentradas nas grandes cidades e nos Estados do Sul do País. A população rural deixou de crescer sendo hoje de 44% do total. Pela 1ª vez a população urbana é maior do que a rural. Não somos mais um País eminentemente agrícola.

Se a essas mudanças acrescentarmos as melhorias das redes rodoviárias e ferroviárias podemos pensar que elas, aliadas

TABELA 1

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DO BRASIL

(MIL HABITANTES)

ANO	TOTAL	URBANA	%	RURAL	%
1940	41 236	12 880	31,2	28 356	68,8
1950	51 945	18 783	36,1	33 162	63,9
1960	70 993	32 005	45,1	38 988	54,9
1970	94 509	52 905	55,8	41 604	44,2
1980	120 000	80 000	66,7	40 000	33,3

ao custo mais baixo das passagens, poderão ser um obstáculo ao desenvolvimento futuro do transporte aéreo.

Tais melhorias, contudo, não podem, num país em desenvolvimento, retirar a característica de "suporte de velocidade", que são tão necessárias na tomada de decisões.

E a isto não estão alheias as empresas e o Governo.

As melhorias sucessivas nos equipamentos, comunicações, aeroportos, proteção ao vôo, central de reservas servidas por computadores, centros de processamento de dados etc..., são exemplos de que o empreendimento é rentável e como tal pode se manter atualizado para uma prestação de serviços cada vez melhor, num mercado que além do transporte normal de passageiros, ve aumentar as áreas doméstica e internacional de turismo e carga.

A frota comercial brasileira é hoje uma frota em constante renovação. Ainda possui aviões e pistão o que representa a contribuição das empresas, principalmente na região amazônica, onde, apesar do elevado número de obras já realizadas, a maioria das pequenas localidades só pode ser atingida com os velhos Douglas DC-3. A melhoria da infra-estrutura pode ser notada no quadro abaixo com a redução dos aviões a pistão e a introdução de novos turbos hélices de fabricação nacional (o Bandeirante em uso pela Transbrasil), e a compra de mais Boeings 707 pela VARIG.

Novos equipamentos já foram ordenados e breve a Cruzeiro estará operando o seu quinto Boeing 727-100, enquanto que a compra dos gigantescos Douglas DC-10, pela VARIG, introduzirá aviões capazes de transportar mais de 300 passageiros a 960 km/h. A VASP negocia a aquisição de mais três Boeings 737.

A composição da frota comercial no período 1971-1973 está indicada no seguinte quadro:

Equipamento	1 9 7 1					1 9 7 2					1 9 7 3				
	RG	VP	SC	QD	IND	RG	VP	SC	QD	IND	RG	VP	SC	QD	IND
A Pistão															
DC-3	3	7	14	-	24	-	8	12	-	20	-	8	6	-	14
DC-6	-	4	-	-	4	-	4	-	-	4	-	4	-	-	4
C-82	-	-	2	-	2	-	-	2	-	2	-	-	-	-	-
Turbo-hélice bireatores															
Avro 748	9	-	-	-	9	9	-	-	-	9	8	-	-	-	8
YS-11-A	-	6	8	-	14	-	6	8	-	14	-	4	7	-	11
Bandeirantes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
Dart Herald	-	-	-	6	6	-	-	-	6	6	-	-	-	6	6
Fairchild-227-B	-	-	-	-	4*	-	-	-	-	4*	-	-	-	-	4*
Turbo-hélice quadri-reatores															
Electra	10	-	-	-	10	10	-	-	-	10	10	-	-	-	10
Viscount 827	-	4	-	-	4	-	4	-	-	4	-	4	-	-	4
Jato															
Caravelle	-	-	7	-	7	-	-	7	-	7	-	-	6	-	6
BAC-1-11-400	-	2	-	-	2	-	2	-	-	2	-	2	-	-	2
BAC-1-11-500	-	-	-	2	2	-	-	-	3	3	-	-	-	3	3
Boeing 707-320	7	-	-	-	7	12	-	-	-	12	11	-	-	-	11
Boeing 707-420	2	-	-	-	2	2	-	-	-	2	2	-	-	-	2
Boeing 727	4	-	3	-	7	4	-	4	-	8	4	-	4	-	8
Boeing 737	-	5	-	-	5	-	6	-	-	6	-	6	-	-	6
Convair 990	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Douglas DC-8	1	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1	-	-	-	1
Total	37	28	34	8	111	38	30	33	9	114	36	28	23	12	103
RG= VARIG, VP= VASP, SC= CRUZEIRO DO SUL, QD= TRANSBRASIL, IND= INDÚSTRIA * Operado em "regime de caixa única" pelas 4 empresas															

No momento operam no Brasil 4 empresas nacionais: a Cruzeiro do Sul, a Transbrasil, a Varig e a Vasp. Em tráfego mútuo com as linhas da Cruzeiro e Varig no campo internacional aqui operam 19 companhias estrangeiras, a saber: Aerolíneas Argentinas, Air France, Avianca, Alitalia, Braniff, British Caledonian, Ibé-

ria, KLM, Lan Chile, Lineas Aéreas Paraguayas, Lloyd Aéreo Boliviano, Lufthansa, Pan-American, Pluna, South African Airways, SAS, Swissair, TAP e a Viasa.

Sobre os aspectos econômicos vale transcrever a análise feita por William Zeraick, economista do Departamento de Aviação Civil, do Ministério da Aeronáutica, em trabalho já citado.

Aspectos Econômicos

"Como anteriormente ficou dito, logo após ao término da segunda grande guerra, face as facilidades existentes, expandiu-se o transporte aéreo no Brasil de forma desordenada.

Organizaram-se empresas em demasia e embora as tarifas fossem irreais, isto é, excessivamente baixas, a oferta suplantou de muito as possibilidades do mercado.

Com a modificação do quadro das facilidades, notadamente no que se refere a equipamentos "excedentes de guerra" oscilações para cima na taxa cambial, engolfaram-se as empresas em uma grande crise financeira.

Algumas dessas empresas simplesmente desapareceram, por falência, dissolução etc., outras se agruparam, dando lugar aos consórcios.

Porém a crise não encontrou solução, pelo contrário, agravou-se ainda mais, face a ebulição da estrutura econômico-social, que se seguiu a renúncia do Governo Jânio Quadros.

Foi então realizada uma reunião da indústria e do governo, a qual se convencionou chamar "Conferência de Petrópolis", em princípios de 1962.

Nesta Conferência, foram traçadas diretrizes, objetivando a recuperação do setor.

Dentre as recomendações emanadas da Conferência de Petrópolis sobre Aviação Comercial, podem-se destacar as seguintes:

- a) Implantação de uma rede de integração nacional, com tarifas reduzidas e complementação tarifária através de subvencionamento direto pelo serviço realizado.
- b) Incentivo para prosseguimento da absorção de empresas, uma pelas outras, com o objetivo de diminuir os custos operacionais, e a eliminação dos desperdícios dos fatores de produção.

- c) Adoção de política realística em relação as tarifas.
- d) Incentivos para modernização da frota doméstica, com vistas, a redução dos custos operacionais.
- e) Redução sistemática e progressiva, do excesso de oferta, objetivando equilibrar o mercado face à demanda.

Praticamente todas as recomendações da "Conferência de Petrópolis" foram postas em prática. Porém os resultados não foram os esperados, pelo fato de que a partir de 1962, mergulhou o País, em verdadeira anarquia político-econômica, trabalhista, social etc.

Com a inflação atingindo a níveis excepcionalmente elevados e com a inquietação social reinante, nenhuma grande empresa, conseguia, firmar-se em termos de equilíbrio e produtividade, muito principalmente aquelas como as empresas aeroviárias que dependiam diretamente do governo, sob vários aspectos, principalmente o de tarifas.

Assim é que quando adveio a Revolução atual, as empresas aeroviárias, todas elas, estavam tecnicamente falidas.

Tais dificuldades conduziram, uma das maiores empresas, a Panair do Brasil, ao desaparecimento, pela suspensão de suas linhas e decretação de sua falência.

Após a falência da Panair do Brasil, adotou o governo da Revolução, uma série de medidas objetivando a recuperação econômica do Transporte Aéreo, podendo-se destacar entre elas as seguintes:

- a) Reescalonamento das dívidas acumuladas das empresas junto aos órgãos do governo.
- b) Adoção com relativa firmeza, da realidade industrial e da realidade tarifária.
- c) Redistribuição dos mercados internacionais e domésticos, face à falência da Panair do Brasil.
- d) Adoção de nova política salarial e trabalhista.
- e) Contenção de ritmo de inflação e conseqüente ordenação da economia do País.
- f) E, finalmente, eliminação dos privilégios existentes face à aquisição de passagens aéreas, por várias classes sociais.

As emprêsas por seu turno, reagiram amplamente aos estímulos do governo. Conseguiram em curto espaço de tempo se reestruturarem, eliminaram muitas das distorções existentes e se encontram hoje operando em razoáveis bases de produtividade."

Como exemplo curioso do item f, da análise acima, citaremos a Revista Problemas Brasileiros, que em seu número de dezembro de 1972, página 30, diz: "Antes de 1964 muita gente voava, mas sem pagar nada, ou pagando muito pouco. Este privilégio se estendia a um número bem grande de órgãos e entidades de várias espécies.

Também os jornalistas gozavam de um desconto de 50% sobre o preço real das passagens. Diz-se que na época, Belém, que contava com 4 jornais, tinha nada menos do que 2000 jornalistas..

."

V - O P R O B L E M A D A I N F R A - E S T R U T U R A

As atividades de vôo das emprêsas aéreas e da própria Força Aérea Brasileira são uma função de uma complexa infra-estrutura de apoio, que envolve desde as atividades de formação de pessoal especializado até a existência das condições de escolha, construção, manutenção e proteção do material aéreo.

No Brasil a ação normativa do Ministério da Aeronáutica definiu campos e responsabilidades entre as transportadoras e os órgãos oficiais. Assim, se aos particulares cabe formar os pilotos de linha aérea, cabe ao DAC a manutenção dos padrões técnicos de pilotagem. A construção dos aeroportos, sua operação e a proteção ao vôo estão sob a responsabilidade da FAB.

As operações do transporte doméstico estão sob a direção do DAC que controla todas as atividades do pessoal de vôo e de terra, por seu Sub-Departamento Técnico, através de rigoroso controle de emissão e renovação periódica das carteiras dos aeronautas.

Vale aqui relembrar alguns dos esforços governamentais e particulares para renovação de nossas estruturas:

- a) O novo sistema de radar para a área Brasília-Rio-S. Paulo que apoiará também os novos Mirage-III E da FAB.
- b) O Serviço de Meteorologia da FAB opera com 75 estações meteorológicas no território nacional, 10 estações de radiossonda e 5 estações para rastreamento de satélites em Recife, Natal, Porto Alegre, Galeão e São José dos Campos, e 5 Centros de Previsão localizados em Porto Alegre, São Paulo, Galeão, Brasília e Recife. Nos Centros de Previsão convergem os dados das estações da FAB, das radiossondagens, as fotos transmitidas pelos satélites Essa 8 (móvel) e ATS-3 (estacionário) que com as informações oriundas do exterior, ajudam a preparar os prognósticos em mapas de superfície e em mapas do ar superior. Além das pesquisas e estudos de climatologia esta em estudos a implantação do moderno método de previsão de tempo numérica.

- c) A modernização administrativa dos aeroportos brasileiros com a criação da Infraero a quem caberá, com recursos suficientes, construir, explorar e administrar todos os aeroportos, diretamente ou subsidiariamente. A 1ª subsidiária já está criada e é a ARSA que terá a seu cargo os aeroportos do Galeão, Santos Dumont e Jacarepaguá.
- A 2ª será a de São Paulo que controlará 20 aeroportos e que terá como uma de suas responsabilidades a escolha da área para o novo "Aeroporto Principal de São Paulo". Não podemos deixar de reconhecer que na maioria dos nossos aeroportos o grau de atraso dos nossos serviços é sensível.
- d) Melhor do que os serviços aeroportuários mais não ainda no padrão de equipamento da Europa e Estados Unidos, a segurança de vôo vem sendo melhorada, é verdade, com novos sistemas de radar, telex, I.L.S., etc.
- e) O esforço para melhoria dos aeroportos pode ser ilustrado com o Aeroporto Internacional de Brasília, dimensionado para receber 2.000.000 de passageiros em 1970 e o Aeroporto Internacional Principal do Brasil, no Galeão, obra gigantesca que permitirá, em poucos meses, o pouso normal dos grandes "Jumbos".
- f) A garantia de um mercado por parte do Governo como estímulo ao desenvolvimento de uma indústria aeronáutica nacional, com a elevação de padrões tecnológicos e a fabricação de aeronaves e seus equipamentos.
- g) O incentivo ao ensino superior, a pesquisa e ao desenvolvimento tecnológico visando promover a transferência de tecnologia à indústria nacional. Como resultado basta citar que o ITA já formou mais de 1500 engenheiros para as indústrias de eletrônica, de construção aeronáutica e de mecânica.
- h) Emprego de computadores no processamento dos problemas de material, administração e informática.
- i) Utilização de simuladores de vôo para melhoria do treinamento de pilotos.

j) O treinamento e formação de recursos humanos para a indústria do transporte aéreo visa atender principalmente aos novos tipos de equipamento e às necessidades de pessoal de vôo, de manutenção e de administração buscando o maior produtividade, melhor atendimento do público e operação adequada dos equipamentos. Neles se fundem os aspectos econômicos e sociais onde através da melhoria profissional e cultural se procura elevar os níveis sociais e os de produção.

Dois bons exemplos seriam os Departamentos de Ensino da Cruzeiro do Sul e da VARIG na área-civil e as Escolas da FAB.

VI - A CONTRIBUIÇÃO DA INDÚSTRIA NACIONAL

É fato conhecido que tanto a Força Aérea Brasileira como as empresas privadas de transporte aéreo tem suas atividades dependentes da importação de equipamentos estrangeiros, seja o material de vôo propriamente dito, seja o que integra a sua complexa infra-estrutura de apoio.

Tal dependência nem sempre atende as necessidades específicas da realidade brasileira. As dimensões do País e a nossa estrutura exigem o emprego de material adequado, que normalmente não é encontrado nos países exportadores que suprem o nosso mercado.

Vale a pena transcrever o que diz William Zeraick, Chefe da Assessoria Econômica do DAC, na introdução da "Análise da Indústria do Transporte Aéreo Comercial Brasileiro - 1968", a esse respeito:

"Estes resultados decorrem por um lado, da baixa potencialidade do tráfego de muitas ligações e, por outro lado, da inadequabilidade dos equipamentos de vôo utilizados. No que se refere ao mercado internacional de aeronaves, é o Brasil comprador marginal, para cujas necessidades os fabricantes não dirigem as suas pesquisas. Assim, a escolha de aeronaves, pelas empresas brasileiras, se faz em torno daquelas que menos se afastam das suas necessidades, porém, nem sempre, efetivamente adequadas às operações a que se destinam.

Uma aeronave, para operar as linhas interioranas do Brasil, precisaria ter pelo menos as seguintes características:

- a) capacidade de transporte compatível com o volume do tráfego das escalas a serem servidas;
- b) alta velocidade, para vencer as grandes distâncias que separam um aeroporto do outro, notadamente na região amazônica, e garantir produtividade do equipamento;
- c) grande autonomia de vôo, com elevada capacidade de tanqueio do combustível para evitar a repetição dessa operação em muitas escalas, cujas instalações específicas seriam anti-econômicas e onerosas;

- d) grande robustez para poder suportar o vigor das operações continuadas em regiões de infra-estrutura precária;
- e) ser de custo inicial razoável e possuir curvas de custos operacionais capazes de permitir a fixação de tarifas compatíveis com o nível de renda das regiões a serem servidas, independentemente de auxílios dos Poderes Públicos."

O extraordinário progresso alcançado nos últimos anos é traduzido pelo crescimento do P.I.B. em taxas superiores a 10%, por ano. Com tal caminhada para o desenvolvimento abrem-se novas perspectivas para a elevação dos padrões tecnológicos e a esperança de que na área das indústrias mecânicas se possa começar a atender as necessidades nacionais de construção de aeronaves e seus equipamentos.

Cabe aqui lembrar que no passado varias foram as tentativas governamentais através do Exército, Marinha e do antigo Ministério da Viação. Poderíamos recordar a Fundação Henrique Lage que produziu os MUNIZ 7, os MUNIZ 9 e os HL. A Fábrica Nacional de Aviões em Lagoa Santa, a Fábrica do Galeão e a iniciativa privada que fabricou os PAULISTINHA que marcaram época na campanha "Deem asas ao Brasil".

Hoje, uma análise das causas que levaram tais esforços a fracassos poderiam ser encontradas nos métodos de produção, nos volumes de produção, nos custos unitários e no limitado mercado governamental.

A compreensão da realidade brasileira levou o Governo da Revolução a incluir a implantação da indústria aeronáutica no País entre as metas prioritárias do desenvolvimento. Os estudos de viabilidade técnica e econômica concluíram pela necessidade de um mercado mínimo de US\$ 132 milhões, durante 6 anos, de 1970 a 1975.

Surgiu assim a EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica com sede em São José dos Campos, a qual o Ministério da Aeronáutica já encomendou 80 aviões BANDEIRANTE e 112 XAVANTE, sob licença italiana da MACCHI.

Sua linha de produção abrange o avião agrícola IPANEMA e o planador URUPEMA. Em fase final de construção acha-se o qua-

drimotor AMAZONAS, de transporte médio capaz de decolar e pousar com 30 passageiros e carga em distâncias não superiores a 600 m.

Outras fábricas de capital privado fazem parte da infra-estrutura da nossa indústria aeronáutica, como a SOCIEDADE AERONÁUTICA NEIVA LTDA., de Botucatu - São Paulo, com fábrica em São José dos Campos onde também está a SOCIEDADE AEROTEC LTDA.

A Neiva Ltda. é a construtora dos aviões REGENTE e do avião de treinamento UNIVERSAL-T25, usado pela FAB que já encomendou 150 unidades do T25.

Vale a pena lembrar que dos 6 BANDEIRANTES emprados pela Transbrasil, por 26 milhões de cruzeiros, para suas "feeder-lines", 3 já estão voando em suas rotas e que mais 6 serão entregues à VASP para substituição dos velhos DC-3.

Importante contribuição a destacar é a atuação da Petrobrás, que no oitavo ano de produção de querosene para jato, garantiu a auto-suficiência do País. Em 1972, a produção nacional ultrapassou a 4,6 milhões de barris.

VII - CONCLUSÕES

- 1º) O desenvolvimento do transporte aéreo está intimamente ligado ao desenvolvimento dos negócios do País.
- 2º) A expansão das empresas de transportes aéreo é fruto de um sadio trabalho de cooperação Governo-Empresa.
- 3º) O atual quadro de franca expansão econômica habilitou as transportadoras aéreas a dispor de equipamento atualizado e a conquistar novas ligações, quer no campo doméstico, quer no internacional, em consonância com a política aeronáutica, traçada pelo Governo Federal.
- 4º) No mercado doméstico a política tarifaria equilibrada tem permitido, em face do problema da inflação, uma correção de custos operacionais.
- 5º) O desenvolvimento de uma política de transporte aéreo comercial está permitindo a utilização de aeronaves de maior produtividade e a ampliação dos mercados tradicionais e dos potenciais de passageiros e cargas.
- 6º) A estreita correlação entre o valor da taxa de crescimento do P.I.B. e o valor da taxa de crescimento do Tráfego Aéreo (esta última, cerca de duas vezes aquela) mostra, para os futuros exercícios, um acelerado progresso para o transporte aéreo brasileiro, como resultado da acertada política aeronáutica em vigor no País.
- 7º) A demanda crescente do transporte aéreo se traduzira num aumento de frotas e vemos já em 1973 a compra de novos equipamentos como Boeings 727 e 737, Bandeirantes e Douglas DC-10, 1974.
- 8º) As empresas aéreas estão incrementando o turismo, não só através de vôos fretados especiais já denominados de "charter", mas também pela criação de uma rede de hotéis e motéis.
- 9º) Embora não represente ainda, a curto prazo, uma garantia para a nossa incipiente indústria aeronáutica, as empresas de transporte aéreo brasileiras já fizeram encomendas de 12 aviões Bandeirantes, produzidos pela Embraer, dos quais 3 já estão voando em linhas regulares da Transbrasil, no Sul do País.

- 109) A cooperação Governo-Empresa é, no Brasil, um exemplo de como o Estado deve se manter como orientador da atividade econômica, ao estabelecer as regras e cuidar das tarefas de infra-estrutura, como suporte da economia nacional como um todo.
- 110) Embora visando ao lucro e como tal atividade geradora de riqueza, as empresas brasileiras, dentro do contexto da economia moderna já o entendem como eminentemente social. Seu capital não é formado apenas de materiais e equipamentos, mas principalmente por conhecimentos técnicos e científicos, que representam uma experiência humana nos mais diferentes setores de atividades. Todo esse valiosíssimo capital é fundamentalmente social, tanto nas origens como na destinação e como tal deve ser tratado.

VIII - B I B L I O G R A F I A

- Bastos, Humberto - ABC dos transportes. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação do Ministério dos Transportes, 1971.
- Carvalho, Ary Procopio - Geopolítica do Transporte Aéreo. São José dos Campos (SP), Serviço de Publicações do Centro Técnico de Aeronáutica, 1963.
- Costa, Manoel Augusto - Distribuição Espacial da População do Brasil. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Estatística da Fundação IBGE, 1969.
- Costa, Rubens Vaz da - Crescimento demográfico e poluição do meio ambiente. Rio de Janeiro, Banco Nacional de Habitação, 1973.
- Departamento de Aeronáutica Civil - Transporte Aéreo Comercial Brasileiro. Rio de Janeiro, Assessoria Econômica do DAC do Ministério da Aeronáutica, 1972.
- Diretoria de Aeronáutica Civil - Transporte Aéreo Comercial Brasileiro - Análise da Indústria. Rio de Janeiro, Assessoria Econômica do DAC do Ministério da Aeronáutica, 1968.
- Instituto Brasileiro de Estatística - Sinopse Estatística do Brasil. Rio de Janeiro, Fundação IBGE do Ministério do Planejamento e Coordenação Geral, 1972.
- Instituto Brasileiro de Geografia - Subsídios à Regionalização. Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1968.
- Instituto Brasileiro de Geografia - Novo Paisagens do Brasil - Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1968.
- Machado, Hugo da Cunha - Tratado sobre exploração e uso do Espaço Exterior. Rio de Janeiro, In Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço, 1968. nº 22, p.5-8.
- Queirós, Dinah Silveira - Livro dos Transportes. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação do Ministério dos Transportes, 1970.
- República Federativa do Brasil - 1º Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) - 1972-74. Brasília, Lei nº 5.727, de 4 de novembro de 1971, Suplemento do Diário Oficial de 17 de dezembro, 1971.

- Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul - Instruções referentes aos Cursos de Formação de Mecânicos de Manutenção. Rio de Janeiro, Departamento de Ensino, Seleção e Publicações, 1971.
- Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul - Relatório Anual de 1970. Rio de Janeiro, 1970.
- Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul - Relatório Anual de 1971. Rio de Janeiro, 1972.
- Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul - Relatório de Desenvolvimento de Pessoal (Acordo com o SENAI) - Rio de Janeiro, 1972.
- Silva, Moacyr M.F. - Geografia dos Transportes no Brasil. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, 1949.
- Tavora, Juarez N.F. - Política Brasileira de Transportes. Rio de Janeiro, In Cadernos de estudos brasileiros - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1972. v.4, p.37-56.
- Zeraick William - Palestra sobre o tema "Aviação Comercial Brasileira." Rio de Janeiro, mimeografado, 1968.

