

# Diário da Manhã

## ARTIGO

Goiânia, 08 de agosto de 2007

### **Era uma vez no Brasil, nossa aviação...**

Nos últimos dez meses, três eventos marcaram profundamente a história de nossa aviação. O acidente com o Boeing da Gol, em 29 de setembro de 2006, o desastre com o Airbus da TAM, em 17 de julho de 2007, e as declarações de nosso presidente da república em 02 de agosto de 2007. Talvez, com a queda do avião da Gol, que precipitou à destruição de 154 famílias, conseguíssemos compreender a grandeza, a importância mas também, a fragilidade de nosso sistema aeronáutico. Entretanto, nada fizemos. Não investimos em melhorias e nem modernizamos nosso sistema de controle do espaço aéreo. Muito falaram nossos representantes políticos, mas no final das contas, as verbas continuaram mesquinhamente contingenciadas, sendo que os repasses para o setor aéreo, em valores reais, diminuíram. Em números: dos R\$ 611 milhões requeridos pelo DECEA (Departamento de Controle do Espaço Aéreo) para operar em 2007, o orçamento previu R\$ 485 milhões. Até fins de março, teriam sido aplicados R\$ 6 milhões em manutenção de equipamentos, enquanto a rubrica “modernização” tinha, até meados de março desse ano, R\$ 10 mil como “valores pagos”. Enquanto isso, segundo a ONG Contas Abertas, a arrecadação das taxas ultrapassam os R\$ 2 bilhões.

Contabilizando: o sacrifício de tantos brasileiros, terminou por resultar em nada, a não ser em investigações precipitadas e realizadas por entidades civis à margem das normas internacionais estabelecidas pelo anexo 13 da Organização da Aviação Civil Internacional, que estabelecem o propósito não de determinar culpa ou responsabilidade, mas tão somente estabelecer a prevenção de futuros incidentes, apesar das advertências do CENIPA - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes, que é um órgão sério, dos quadros da Força Aérea, e que também sofre com a falta de verbas.

No meio de toda essa turbulência, o acidente com o AIRBUS da TAM deveria ao menos servir como oportunidade para que demonstrássemos nossa capacidade de pronta reação frente a uma crise desatada por um desastre aéreo bem mais grave que o anterior. Contudo, por três dias ficamos calados, mudos, para então providenciarmos medidas mágicas: diminuir o número de vôos, limitar a capacidade das aeronaves e dos aeroportos, restringir a malha aeroviária, impedir as conexões, fechar os aeroportos para a aviação executiva, etc. E esquecemos de mencionar qualquer coisa a respeito de investimentos no controle de tráfego aéreo, ampliação das aerovias, aquisição de novos equipamentos, mais contratações e treinamentos.

E trocamos de ministro. Saiu aquele que não entendia nada de aviação, para entrar outro, que não entende nada de aviação. E não substituímos nossos afilhados políticos, que no comando de nossa agência reguladora da atividade aérea do Brasil, não entendem nada de aviação.

Mas após todas essas medidas, reconhecemos no dia 02 de agosto, diante de toda a nação e de parentes de mais vítimas de acidentes aéreos, que existe uma crise aérea, e que é grave, pois nosso sistema de aviação civil, é um cachorro com vários donos, mas que ninguém cuida e que por isso, está morrendo de fome.

Como chegamos a esse ponto? Simples. Todos os dias, 160 cidadãos perdem a vida em acidentes de trânsito no Brasil, mas quando morrem 30 pessoas dentro de um ônibus, nunca ninguém foi para uma rodoviária protestar, pois, como diria Stalin, isso é mera estatística, e se tantos morrem por dia sem que façam falta, alguns a mais, não serão o suficiente para alterar o orçamento, pois trocamos superávit por vidas humanas.

A aviação não foi criada para tirar vidas, mas sim, para integrar a humanidade. Onde a mesma acontece, incide o progresso, o fim das distâncias, o enlace entre as pessoas, e a vocação de muitos sonhos. E bem disso sabem os norte-americanos, pois se os mesmos não inventaram o avião, com todos os créditos, inventaram a aviação, e hoje, dominam o planeta. Nosso sistema aeronáutico tornou-se contraditório, rico em recursos humanos, mas pobre no planejamento estratégico e com seus principais administradores incapazes de aprender com os próprios erros. Para se administrar a aviação é necessário, primeiro, considerar a humanidade que a mesma envolve, para depois conhecê-la, e amá-la. Pobre de um país que perde suas paixões. Pobre de um país que perde sua aviação.

\*Georges de Moura Ferreira é aviador, advogado, professor de Direito Aeronáutico Internacional e pesquisador da Universidade Católica de Goiás e membro da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra - Delegacia de Goiás.