

## Táxis Aéreos, nas asas de uma nova história

Georges de Moura Ferreira\*

Voar na  
Amazônia Brasil, nº 02 – novembro de 2010

O Brasil é berço de grandes pioneiros da aviação, cujo reconhecimento o fez referência internacional em assuntos aeronáuticos, sendo que ainda participou em posição de destaque de todas as grandes convenções internacionais que regem a atividade aeronáutica, o fazendo merecedor em ocupar um assento junto ao Grupo I do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI.

Como pioneiros no cumprimento de seu dever, os aviadores brasileiros foram fundamentais para a integração e o desenvolvimento do país, bem como para a criação de uma identidade nacional, que perdura até hoje, sendo seus préstimos inestimáveis para a consecução do projeto “marcha para o Oeste”, criado pelo governo Vargas, que visava o povoamento do interior do Brasil. Assim, do início dos anos trinta, o número de campos de pouso passou de 31 para 420 já na década de quarenta, sendo que atualmente há mais de 3.200 aeroportos no país, dos quais 2.464 regionais, 739 públicos e 34 internacionais, o que faz do Brasil, a segunda nação em número de aeroportos.

Nesses sítios aeroportuários, opera a segunda maior frota de aeronaves de aviação geral do mundo (mais de 12.000), que prestam seus serviços à nação principalmente por meio das empresas de táxis aéreos, que atendem, além das 140 cidades servidas pela aviação regular, todas as outras mais de 3.000 localidades que não são.

E mais que mero transporte de executivos, malotes bancários, correio, enfermos e etc., os táxis aéreos são os responsáveis em formar mão de obra que supre as demandas das grandes companhias e por manter nossa soberania, prestando auxílio aos mais distantes e isolados pontos de nossa nação.

Mesmo assim, nos últimos tempos a sociedade passou a assistir a desvalorização da atividade desenvolvida pelos táxis aéreos, especialmente por parte das autoridades que regulam o setor aeronáutico, sendo que chegou a ser apresentado um Projeto de Lei Federal que visava o rebaixamento de sua categoria de prestadores de serviços

aéreos públicos para privados. Outro fato que se denotou, foi a constatação de um movimento que pretendia o afastamento das operações dos táxis aéreos dos aeródromos públicos federais, isso em detrimento à aviação regular, devido ao fato de que o Brasil sediará grandes eventos esportivos, mas que contraditoriamente, não construirá novos aeroportos para atender à demanda, que, notoriamente, está saturada.

Todas essas adversidades, contudo, resultou em um campo fértil para que os empresários de táxis aéreos se associassem para pensar conjuntamente em políticas públicas mais eficientes voltadas para a aviação como um todo, combatendo de frente a segregação que se instaurava no setor, e que ameaçava de igual forma, a própria aviação regular, pois perceberam a tempo que tal cenário pode representar um retrocesso histórico sobre todas as conquistas obtidas pelo Brasil no campo da aeronáutica.

O maior exemplo deste novo tempo foi visto durante o 2º Encontro Nacional da Associação Brasileira de Táxis Aéreos, ABTAer, acontecido no dia 28 de agosto na cidade de Manaus, e que marcou a história da aviação, tendo sido promovido e formulado pelos próprios empresários, que pela primeira vez levaram um encontro em nível nacional para aquela localidade, onde políticos e autoridades de todo o país, se comprometeram em cumprir as propostas apresentadas, honrando assim as tradições pioneiras de nossos aviadores, cuja história passa a ser escrita pela sociedade civil organizada, de maneira a fazer valer a supremacia do interesse público, mesmo baixo fortes pressões de ordem econômica.

*\* Georges de Moura Ferreira é aviador, advogado, professor de Direito Aeronáutico Internacional e Nacional da PUC-GO, consultor da Associação Brasileira de Táxis Aéreos – ABTAer. conferencista e membro da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra ADESG.*