



## Opinião

São Paulo, março de 2010

### **Aviação Geral no Brasil Central, desenvolvimento e infraestrutura**

No Brasil da década de 1930, o avião foi um dos principais instrumentos utilizados nos projetos de integração nacional do governo, para o que entendia ser a construção da unidade nacional, sem o que não aventava a possibilidade da edificação de uma identidade cultural brasileira.

O Centro-Oeste, a Amazônia, regiões belas e difíceis ao homem, constituíam-se num desafio a ser vencido, o lócus principal daquela aventura aérea na conquista das últimas das terras desconhecidas. Os habitantes daqueles rincões viriam a receber as benesses daquelas asas metálicas de bom grado, por lhe proporcionar o alcance às facilidades da vida moderna mais rapidamente que o barco e o lombo de animais, viajando do tempo do remo e da picada, para o tempo do avião.

Graças a esses vôos heróicos, projetos como o Correio Aéreo Militar, a Marcha para o Oeste, a construção de Goiânia e a própria transferência da Capital Federal se tornaram viáveis. Contudo, mais que um mero meio para conquistar a tirania das distâncias, a atividade aérea ao mesmo tempo representou um fator de mudança na economia e no comportamento daquelas populações, em especial àquela estabelecida no Estado de Goiás, que se converteria em vários aspectos, em um importante pólo aeronáutico nacional.

De tal modo, desde a inauguração da primeira pista de pouso improvisada na cidade de Ipameri, Goiás, em 1926, até a atualidade, o uso das terras goianas como alicerce para prover todo o suporte aéreo necessário aos programas oficiais que visavam desenvolver o interior do país, e em seguida, para atender às necessidades de sua economia crescente, fez com que a aviação geral instalasse no estado goiano, as principais bases de manutenção de aeronaves de pequeno e médio porte do centro norte do Brasil.

Hoje, Goiânia possui 25 oficinas homologadas para a manutenção de aeronaves, sendo que esse número chega a 28, considerando suas congêneres instaladas em Anápolis, que dista apenas 50 quilômetros da Capital, fazendo da mesma o segundo maior pólo de manutenção para a aviação geral no país, em números de empresas com essa especialidade, que atendem demandas de todo o Brasil.

Existem ainda diversas firmas ocupadas na construção amadora de aeronaves, uma empresa voltada para projetos de certificação aeronáutica, uma faculdade de ciências aeronáuticas em nível de bacharelado (CAER/PUC-GO), diversas escolas de aviação e aeroclubes, táxis-aéreos (estando estes especialmente concentrados em Goiânia) e vinte e oito empresas aéreas agrícolas espalhadas pelo Estado. Contudo, apesar dos progressos, o fator infraestrutura tem pesado de forma a comprometer o desenvolvimento da aviação geral no Estado de Goiás.

O Aeroporto Internacional de Goiânia (o primeiro aeroporto comercial do Centro-Oeste), onde se concentra o maior número de empresas voltadas às atividades da aviação geral, foi construído em meados dos anos cinquenta, e há mais de 10 anos clama por uma grande reforma (interrompida desde 2004), sendo que sua atual estrutura mal atende às necessidades dos vôos regulares. Os outros dois aeródromos que servem à Capital, como o Ninho das Águias e o Aeródromo Brig. Eppinghaus, são campos bem menores, e que não comportam a operação de aeronaves executivas à reação.

Isso resulta que as empresas de aviação geral ora se vêem inseguras quanto a possibilidade de continuar suas atividades naquele sítio aeroportuário, especialmente em se considerando a proximidade de grandes eventos esportivos (Copa do Mundo e Olimpíadas), bem como a condição de aeroporto alternativa de Brasília, o que faz com que a atividade aérea regular (que também não vem recebendo qualquer investimento de monta) seja considerada como uma questão prioritária sobre as demais, o que está se denotando inclusive, através de uma série de dificuldades quanto à renovação de algumas concessões de aéreas, ora em uso pelas empresas que atendem a aviação não regular.

Logo, para a aviação como um todo preservar suas conquistas e se projetar para o futuro, será indispensável a participação da sociedade brasileira na solução de seus problemas, o que pode se dar através de um debate permanente, podendo ser feito, sobretudo, através das entidades de classe voltadas à aviação, que têm ao instante a oportunidade de participar positivamente na construção da nova realidade aeronáutica brasileira, que pela primeira vez em sua história, está sob a responsabilidade de organizações civis.

*Georges de Moura Ferreira é aviador, advogado, professor de Direito Aeronáutico Internacional da PUC-GO e de Direito Internacional Público da Uni-Anhanguera, conferencista e membro da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra – Delegacia de Goiás.*

*Raul Francé Monteiro, piloto de linha aérea, presidente do Conselho Consultivo de Ciências Aeronáuticas, mestre em psicologia social e coordenador do curso de ciências aeronáuticas da PUC-GO.*

*Newton Marcos Leone Porto, aeronauta, escritor, mestre em história e professor do Curso de Ciências Aeronáuticas da PUC-GO.*