

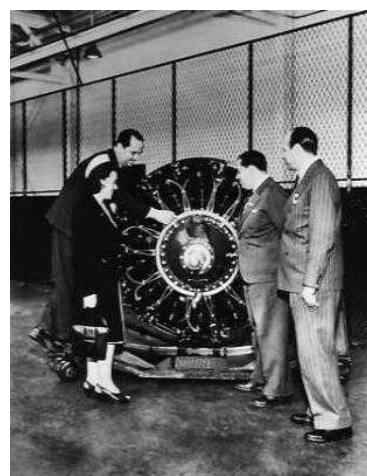
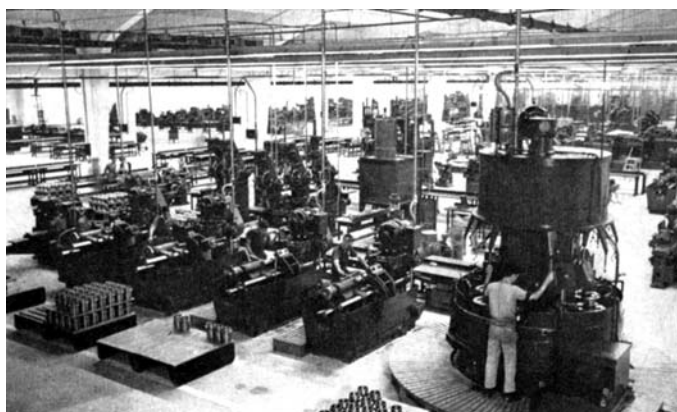
A FALTA DE VISÃO ESTRATÉGICA NO BRASIL

Roberto Portella Bertazzo, Bacharel em História pela UFJF e Membro da Sociedade Latino Americana de Historiadores Aeronáuticos (LAAHS) Membro de Centro de Pesquisas Estratégicas “Paulino Soares de Sousa” da UFJF.

robertobertazzo@hotmail.com

A falta de visão estratégica por parte de indivíduos ou grupos, vem acarretando no decorrer de nossa história, enormes prejuízos para a nação.

Um exemplo clássico foi a transformação da **Fábrica Nacional de Motores – FNM**, que iniciou em 1946 sua produção, em instalações moderníssimas. Em 19 de agosto daquele ano, voou o primeiro avião do modelo **Vultee BT-15** com um motor de sua fabricação, e no ano seguinte foram equipados nove BT-15 com motores nacionais. No entanto, em maio de 1946, em uma reunião entre o Ministro da Fazenda Gastão Vidigal, o Ministro da Aeronáutica Armando Figueira de Almeida Trompowsky, o Ministro de Viação e Obras Públicas Edmundo de Macedo Soares e Silva e o diretor da fábrica Brigadeiro Guedes Muniz, o Ministro da Aeronáutica declarou possuir em estoque 180 motores Wrighth R-975-11. Isso foi a sentença de morte da Fábrica. Diante do fato e sem vontade de dar curso ao projeto, o presidente Eurico Gaspar Dutra determinou a suspensão da fabricação de motores de avião pela empresa.



À esquerda equipamentos modernos equipavam a FNM, e à direita o primeiro motor aeronáutico fabricado na FNM. (Fotos: Seção de Periódicos – Biblioteca do autor)

Hoje o Brasil não fabrica nem os motores dos pequenos aviões dos aeroclubes, apesar da enorme frota nacional de aeronaves leves, o que se supõe um grande mercado.

Outro exemplo da falta de visão está relacionado ao **Neiva Lanceiro**, do final da década de sessenta. Era uma aeronave civil baseada no bem sucedido **Neiva Regente**, do qual a Força Aérea Brasileira adquiriu 121 unidades em duas versões entre 1964 e 1971, sendo que alguns ainda se encontram operativos.

Nesta ocasião, perdemos a oportunidade de abastecer o mercado interno com o **Neiva Lanceiro**, o que poderia ter sido uma solução nacional em vez de se importar dos Estados Unidos aeronaves do tipo **Cessna 172** e outros. Os americanos aproveitaram-se do enorme mercado brasileiro de aviões, sendo que na década de sessenta éramos o maior consumidor externo de aviões de 4 a 8 lugares por eles fabricados. O Brasil importou mais de 2000 aviões de pequeno porte num valor superior a US\$ 150 milhões, entre 1963 e 1974.



Neiva Regente da FAB e Neiva Lanceiro em vôo. (Fotos: autor e Neiva)

Atualmente, na Holanda, está sendo estudada a reabertura da linha de montagem da **Fokker**, para voltar a produzir os **Fokker 100**. A Fokker deixou de fabricar aeronaves após a sua falência em 1996 e hoje suas instalações pertencem ao **Stork Aerospace Group**, responsável pelo suporte para a manutenção dos Fokker ainda em operação.

O **Fokker 100** se tornou um avião bastante popular entre as companhias de baixas tarifas, devido aos seus baixos custos de aquisição e leasing (dois milhões de dólares em média para compra e 100 mil dólares mensais para leasing). Os concorrentes como o **Embraer 190/195**, **Boeing 717** e **Airbus A-318**, são muito mais caros e ainda não estão disponíveis no mercado de segunda mão.

A companhia brasileira **Ocean Air** acaba de adquirir 29 aviões **Fokker 100** da American Airlines que se encontravam parados desde os atentados de 11 de setembro de 2001, que provocou forte retração na aviação comercial americana.

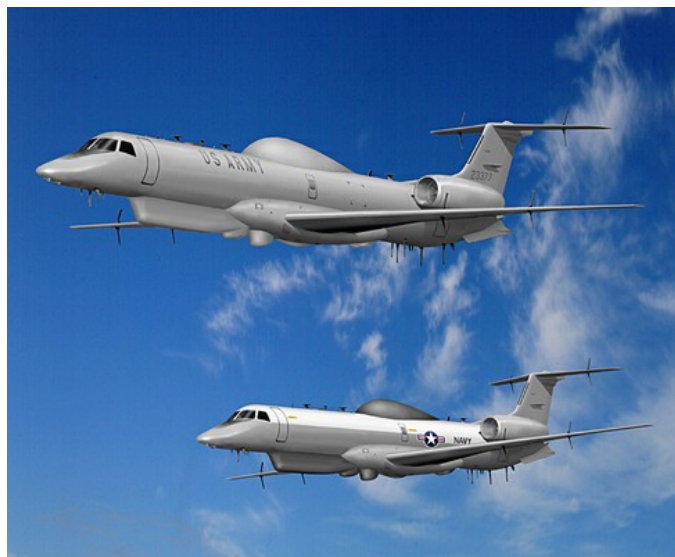
A decisão de reabrir a linha de montagem da Fokker pode ser encorajada por um possível pedido de aproximadamente 80 aeronaves por parte da companhia holandesa **KLM** que anunciou a necessidade desse número de aviões da classe de 100 assentos. Esta decisão se for tomada, permitirá a correção do grave erro do governo holandês, que foi o de permitir o fechamento da histórica companhia Fokker.



Fokker 100 da companhia TAM e Embraer 120 Brasília da companhia Ocean Air. (Fotos: autor)

A Indústria Aeronáutica se destaca pela grande complexidade tecnológica que envolve a construção de aviões.

As nações poderosas defendem com particular interesse a sua indústria aeronáutica. Os Estados Unidos acabam de cancelar a concorrência de uma versão de guerra eletrônica de aviões **Embraer-145**, para destinar a compra ao fabricante local, a Boeing, que fornecerá uma versão do avião Boeing 737-600.



Embraer 145 versão de guerra eletrônica, cancelada pelo governo americano. (Foto: Embraer)

A venda de aviões **AMX-T** e **Super Tucano** da Embraer para a Venezuela foi interrompida por pressões do governo norte americano. Também um pedido de aviões comerciais da linha 170/190 para a Iran Air foi vetado.

O governo americano também pressionou, sem sucesso, a Colômbia, para tentar impedir a venda dos Super Tucanos para esse país, com a intenção de favorecer o avião Suíço/Americano **Raytheon-Beech T-6A Texan II**. A pressão atrasou bastante o negócio.



Super Tucano AT-29 e AMX T a encomendada da Venezuela foi vetada por Washington. (Fotos: autor e Embraer)

O Brasil, entretanto, rejeitou a produção de uma versão de patrulha marítima do **Embraer 145** para adquirir um lote de veteranos aviões **Lockheed P-3A Orion** fabricados na década de sessenta, que estavam armazenados no deserto americano e que serão modernizados na Espanha.

Se o **Embraer 145** não era adequado às nossas necessidades, então que se desenvolva uma versão de patrulha marítima do **Embraer 190**. Estamos esperando desde 1976 por um substituto para os Neptune, não poderíamos esperar um pouco mais?



Concepção artística da versão de patrulha marítima do Embraer 145 denominada R-99. (Foto Embraer)

Nossas companhias aéreas não podem adquirir aviões nacionais não porque sejam os mais caros ou porque são ineficientes e sim por um absurdo fiscal que faz com que os aviões importados não paguem impostos e os nossos são pesadamente taxados, lembrando em muito a abertura dos portos feita por Don João VI no século XIX, que dava condições fiscais mais favoráveis aos produtos ingleses que aos produtos portugueses que entravam no Brasil.

A companhia nacional Rio Sul chegou a operar uma frota considerável de aeronaves **Embraer 145**, mas teve que entrega-las ao BNDES por uma questão fiscal. Estes aviões foram depois repassados a FAB.



Embraer 145 da companhia Rio Sul. (Foto autor)

No momento a companhia aérea TAM negocia a compra de aproximadamente 25 aeronaves **Embraer 195** e a compra ainda não pode ser anunciado por causa do ICMS que deveria incidir sobre os aviões e que não foi ainda suspenso.

As indústrias aeronáuticas no mundo somente se mantêm com o apoio de seus respectivos Estados. Quer seja com subsídios, quer seja com pedidos militares ou outros mecanismos.

As nações poderosas apóiam e defendem com “unhas e dentes” suas indústrias aeronáuticas já que sabem há muitos anos que o custo deste apoio é compensado pela independência tecnológica e pelas exportações.

Foi uma acertada percepção deste fato o que levou à criação da Embraer pelo Estado Brasileiro no final da década de sessenta, mas a falta de visão estratégica quase a levou à bancarrota, no início da década de noventa, quando foi privatizada.

No Brasil, deveríamos optar por utilizar aeronaves nacionais sempre que isso fosse tecnicamente possível. Nosso mercado interno é considerável e a Embraer depende praticamente apenas das exportações para manter sua linha de aviões comerciais e em razão disso não está equiparada às suas concorrentes, que recebem mais apoio de seus respectivos países.