

O domínio dos ares no período de após Guerra

PROBLEMA DE MAGNA IMPORTÂNCIA QUE JA É MOTIVO DE RIVALIDADE ENTRE OS POVOS

Por JOSEPH KASTNER

Traduzido da revista LIFE pelo
Ten. Cel. Paulo Mac Cord

Mais cedo ou mais tarde, teria o mundo de enfrentar os vastos e complexos problemas peculiares à navegação aérea internacional: estabelecimento de bases e itinerários, construção de aparelhos e consolidação das intrincadas leis e praxes existentes a respeito. O assunto seria progressivamente estudado e resolvido com a serenidade própria de um mundo organizado.

Mas a guerra veio afastar essa serenidade. Em poucos anos, a navegação aérea condensou a experiência e os ensinamentos de uma década normal de tempo de paz, induzindo alguns países, antes mesmo de exame minucioso dos fatos, a precipitarem decisões que lhes parecem inadiáveis, diante dos imperativos de ordem econômica sobrevivendo.

A questão tem a amplitude do mundo em que vivemos, porque a navegação aérea cobrirá a face do globo terrestre e se prolongará verticalmente, pelo espaço que o envolve, até uma altitude de oito a dez quilômetros, canalizando todas as atividades humanas, tanto na paz como na guerra, desde os mais prosaicos interesses comerciais até as mais ardilosas intrigas diplomáticas.

Já se pronunciam no assunto pessoas de marcante responsabilidade: os mais imaginativos políticos americanos, financistas guiados pelo próprio senso prático, os mais poderosos magnatas do Império Britânico, os diretores das linhas aéreas dos Estados Unidos, engenheiros aeronáuticos de acentuada visão, centenas de pilotos norte-americanos que arriscam diariamente suas vidas, etc. Mas os diplomatas estão usando de uma linguagem que denuncia falta de um terreno firme; os capi-

talistas estão se agremiando de forma a fazer supor que nenhum dêles tem confiança na própria ação individual para controlar a situação; os engenheiros aeronáuticos referem-se vagamente às suas últimas realizações, afim de ocultar suas incertezas. É que todos estão muito aprensivos com a sorte reservada à navegação aérea.

Tem havido tantas declarações altruísticas e elevadas sobre o aproveitamento dos ares de após guerra que observadores ingênuos poderiam aceitar a possibilidade de serem os acontecimentos decididos exclusivamente dentro de uma base de felicidade mundial generalizada. Quanto mais verdadeiro isto fosse, tanto mais perfeita seria provavelmente a solução final. Mas, bem examinados os fatos, verifica-se a existência de uma corrida desenfreada, à qual os concorrentes se lançam sem aguardar o sinal de partida. Em outros termos: a posse do espaço do futuro já está sendo disputada em renhidos prélios internacionais e em competições comerciais criadas dentro de cada país. Os contendores empunham cartazes, cada qual mais sugestivo.

COMO CONCEDER A LIBERDADE DOS ARES ?

A maior luta é em torno do maior cartaz: "Liberdade dos ares", cujo sentido ainda não está bem definido. Por si mesma, liberdade dos ares deveria exprimir que as pessoas em missão pacífica pudessem voar a toda hora, para qualquer destino. Mas nenhum defensor desta liberdade vai a ponto de assim, pensar, exceto, talvez, o vice-presidente Wallace, que concebeu a criação de uma autoridade aérea internacional, para franquear os céus a todos os países em paz. De modo geral, a liberdade dos ares é tão cerceada pelas restrições impostas que perde sua real significação.

Os ingleses, que empregam palavras mais exatas, referem-se a ela com a expressão "céu aberto", em oposição a "céu fechado", origem de todas as discussões em torno dos direitos sobre os ares. Em várias convenções realizadas antes de 1930, a maioria dos países do mundo acordou em reconhecer os direitos soberanos de cada um sobre todo o espaço existente acima do seu território, nenhum outro podendo fazer voar um aparelho através desse espaço sem sua permissão. Ao lado da doutrina de céu fechado, muitos outros países admitiram o direito de "passagem inofensiva", concedida a qualquer avião particular, não comercial, de voar por parte, com exceção de pequenas áreas, e de aterrisar para reparos de emergência, reabastecimento ou refúgio do mau tempo. Não se estendendo a "passagem inofensiva" a aviões comerciais, nenhuma importância apresentava à navegação aérea.

As disposições de após guerra relativamente aos ares localizar-se-ão, certamente, em algum ponto intermediário: nem céu aberto, nem céu

fechado. Tendo por base o respeito à soberania do espaço, acôrdos variados poderão ser estabelecidos para o tráfego comercial. Tais disposições seriam, talvez:

- 1) direito de voar sôbre um país, sem aterrissar;
- 2) direito de voar para determinado país e aterrissar, sem prosseguir vôo através do mesmo;
- 3) direito de voar sôbre um país e aterrissar para fins de reabastecimento, reparação ou segurança: isto é, simplesmente, o direito de trânsito aéreo;
- 4) direito de voar sôbre um país, aterrissar, receber e deixar passageiros e mercadorias destinadas a outros países ou dêle provenientes;
- 5) direito de voar sôbre um país, aterrissar, receber e deixar, em diferentes pontos, passageiros e mercadorias com qualquer procedência ou destino: é precisamente o caso do céu aberto.

A cláusula n.º 3, o direito de trânsito aéreo, foi sugerida pelo Presidente Roosevelt como ponto de partida para uma convenção aérea de após guerra com a Grã Bretanha. Como a concebeu o Presidente, uma linha aérea canadense para as Bahamas poderia realizar aterrissagens em New York e Miami, mas não poderia transportar passageiros americanos entre aquelas duas cidades. A cláusula n.º 4, que permitiria aos passageiros provenientes do Canadá ou das Bahamas desembarcarem em New York e Miami, ou o embarque nestes portos de passageiros destinados aos primeiros, é encarada com mais simpatia pelas autoridades aéreas dos Estados Unidos e talvez também o seja presentemente pelo próprio Presidente. Pode ser denominada "o direito dos condutos aéreos comerciais."

Diante dos casos concretos, a organização do espaço no após guerra será mais uma questão de interesses que de frases. A despeito do fato de ter sido iniciada em uma base de céu fechado, a navegação aérea internacional conseguiu estender-se sôbre quase toda a superfície do globo. Antes da guerra, os aviões norte-americanos pertencentes à Pan American Airways tinham o direito de voar para 38 países. A Alemanha possuía acôrdos para aterrissagem com 33 países, a Inglaterra com 31, os Países Baixos com 27, a França com 22. Em alguns desses acôrdos figuravam concessões recíprocas de direito de vôo sôbre os países sinatários. A Pan American, entretanto, só estabeleceu negociações unilaterais porque, como companhia particular, não tinha autorização pra fazer acôrdos em nome dos Estados Unidos e também porque a maioria dos países não tinha interesse em viajar para aquela grande república. Esta, que sempre encarou com elevação a liberdade dos ares, recusou receber nos céus que a cobrem os holandeses e alemães, mas fez acôrdos recíprocos com a Inglaterra, França, Canadá e Colômbia. O único país, entretanto, que desfrutou vantagens comerciais nos direi-

tos mútuos firmados foi o Canadá, cujos aparêlhos voavam regularmente para os Estados Unidos.

O céu fechado, de modo geral, tem sido um estôrvo ao desenvolvimento da navegação aérea. A Rússia e a Alemanha estabeleceram e romperam relações aéreas duas vezes, antes da guerra. A Turquia foi relutante em permitir o vôo sôbre o seu território, forçando a Inglaterra a fazer campos de pouso na Grécia e concessões aos gregos. O Iran compeliu também a Inglaterra a descrever extensa volta por suas fronteiras, porque esta preferiu evitar assim a rota perigosa balisada pelas montanhas e desertos que os iranianos deixaram livres.

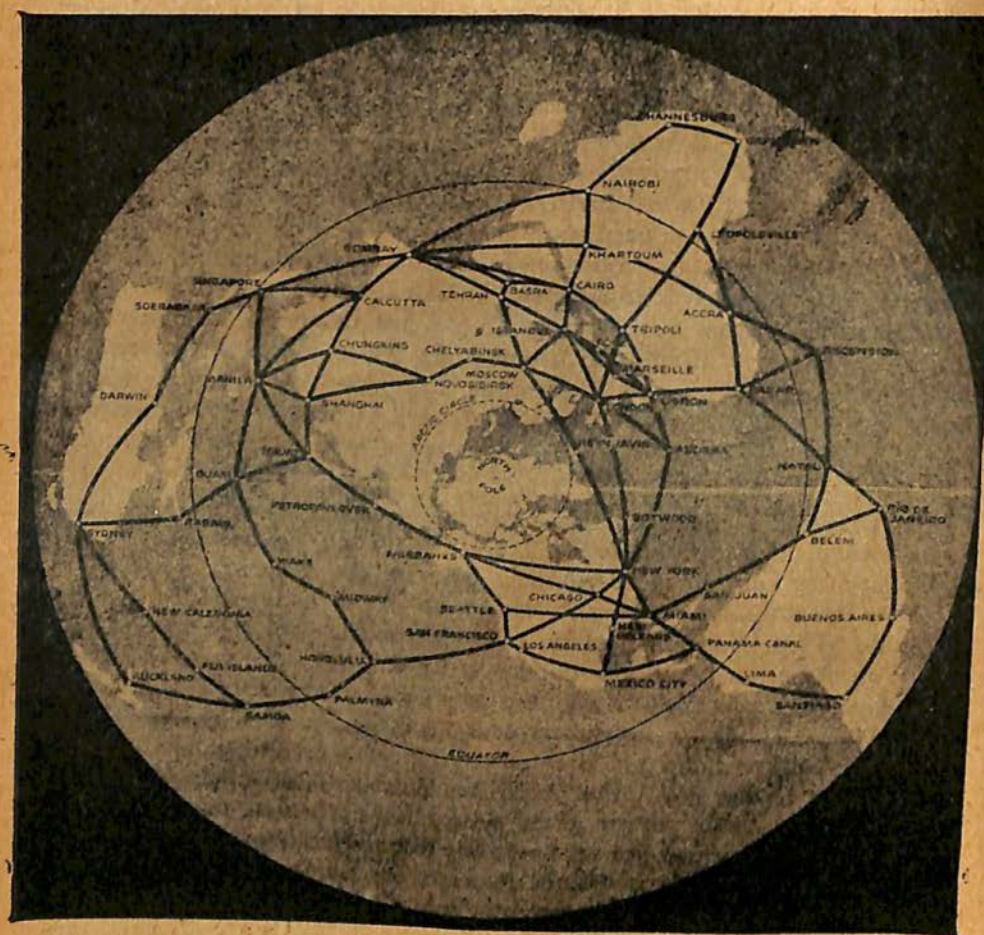


Fig. 1 — Mappa mundi das linhas mestras da navegação aérea no após guerra — As linhas de interligação e os ramais formarão com estas, admitindo o céu francamente aberto, enredada teia que envolverá todo o globo.

ESTADOS UNIDOS versus GRÃ BRETANHA.

Quando as negociações aéreas começarem realmente, a maior das disputas pelo espaço de após guerra também começará: a luta entre os Estados Unidos e a Grã Bretanha, luta já francamente delineada. Senadores norte-americanos que regressaram recentemente de uma visita às frentes de batalha mundiais advertiram energicamente aos seus

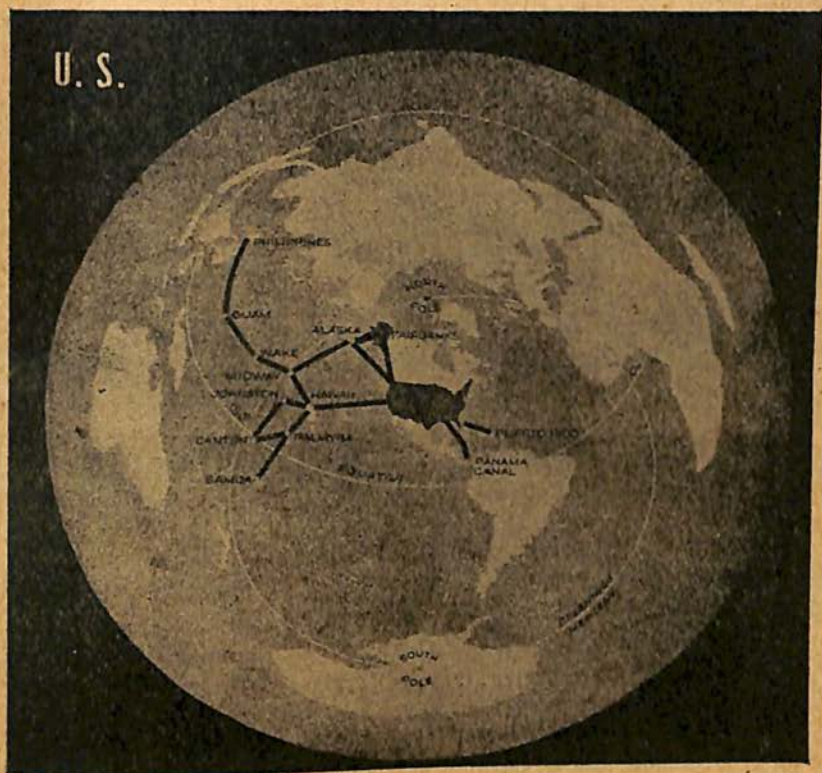


Fig. 2 — A reduzida cadeia de bases de que dispõem os Estados Unidos — se os céus permanecerem fechados, a aviação norte-americana ficará tolhida no seu vôo — apenas no Pacífico, poderá ela estender-se sobre o tenue cordão de ilhas — para leste, a cadeia nada possui — para o sul, termina no Panamá.

patrícios qu poderiam ficar no após guerra à mercê dos britânicos, por toda a parte onde esses estabelecessem suas bases. Membros do Parlamento Britânico chamaram, por sua vez, a atenção dos seus concidadãos, com ênfase não menor, para o fato de estarem os aeroplanos dos Estados Unidos precedendo os seus na conquista do espaço, ameaçando

alijá-los dali. Conquanto o Presidente Roosevelt tenha afirmado que ele e o Primeiro Ministro Churchill estavam de acôrdo em partilhar os direitos aéreos do futuro, tal acôrdo verbal, entre um Presidente e um Primeiro Ministro, não regula, de forma alguma, o assunto.

A luta pela supremacia aérea no após guerra é muito mais vital para os ingleses do que para os americanos. A economia da Grã Bretanha repousa mais fortemente que a da América no comércio estran-

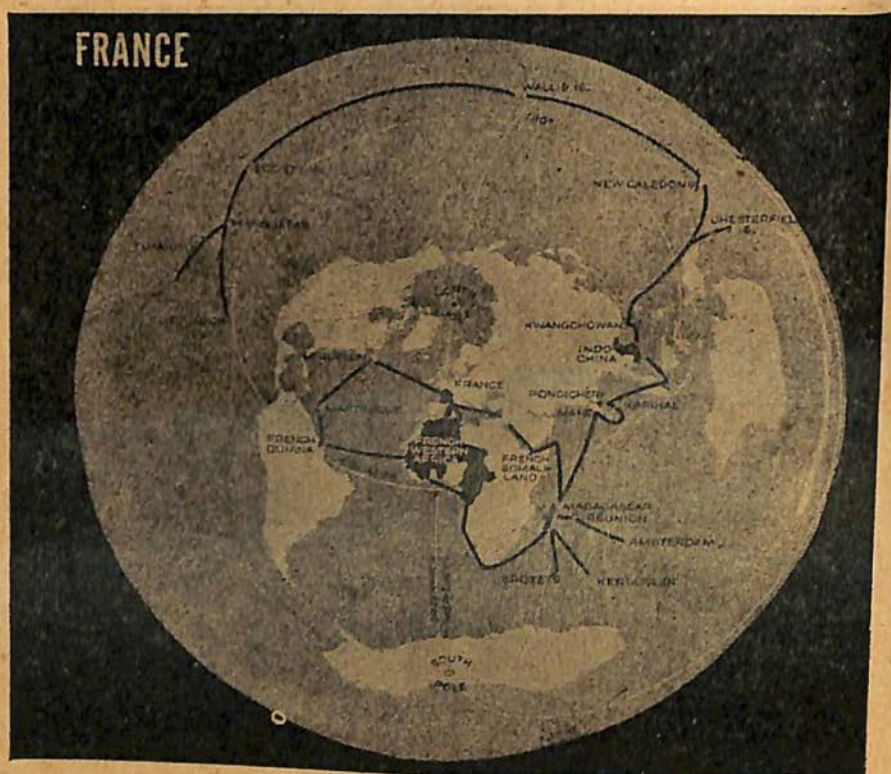


Fig. 3 — A rota balizada pelas colônias francesas, abraçando quase todo o globo, não constitue solução ideal, pela excentricidade dos pontos de pouso, separados às vezes por grandes intervalos — seria, contudo, de grande proveito para os Estados Unidos.

geiro. Antes da guerra, o Império Britânico absorvia 40% do comércio internacional do mundo. A renda e a influência resultantes das exportações por via marítima são decisivas para a Grã Bretanha que, sem elas, se tornaria uma força desprezível. Mas, para os Estados Unidos, o comércio exterior é, em si, de menor importância.

Os Estados Unidos são pobres de bases. A leste, sua soberania aérea termina no litoral atlântico. Ao sul, não vai além do Panamá. Apenas no Pacífico é que se desenvolve um pouco, podendo atingir Manilha e Alaska sem sobrevoar território estrangeiro. Em relação aos outros países, constituem uma ponta de cadeia aérea, que somente os aviões interessados na viagem entre o Canadá, as Antilhas e a América Latina pretenderão utilizar.

O desequilíbrio não é, contudo, tão unilateral como parece. Mediante acórdos com Portugal e França, cujas colônias proporcionam possíveis pontos de pouso ao redor do mundo, os Estados Unidos poderiam bastar-se a si próprios, sem as bases britânicas. Além disso, a Grã-Bretanha está alijada do Pacífico, sem direito de descer em Hawaí ou sobrevoar o Alaska. Verdade é que poderia, e certamente o fará por imposição eventual das circunstâncias, oferecer valiosas compensações a França e a Portugal, com o fim de impedir esses países de fazerem com os Estados Unidos negociações capazes de solapar a situação comercial inglesa.

Pondo de lado a geografia, observemos que os Estados Unidos possuem possibilidades comerciais muito importantes. Depois da guerra, disporão de grande número de aviões de transporte para trocar por bases ou por direitos de pouso. Terão também alimentos e materiais diversos, para exportar. Mais do que qualquer outro país, estão agora senhores dos assuntos relacionados com a navegação aérea internacional, pois ao excelente trabalho realizado anteriormente à guerra pela Pan American juntaram a experiência dos comandos de transportes aéreos (air-transport commands). Alguns países porfiarão pertencer às principais rotas aéreas e receberão de bom grato as linhas norte-americanas, capazes de prestar serviço mais perfeito, desejando alcançar, por sua vez, os Estados Unidos por meio de linhas aéreas próprias, em busca do grande centro consumidor. Haverá, assim, anseios recíprocos de permuta de direitos de voo.

RIVALIDADE INTERNA

Enquanto os dois aliados de tempo de guerra tomam posição para a luta da paz, batalhas aéreas não menos amargas travam-se no interior dos Estados Unidos e da Grã-Bretanha. Os britânicos lançaram sua linha aérea internacional, controlada pelo Governo, mas sob a forma de um monopólio de propriedade particular, com o título de British Overseas Airways Corp., que tem seus direitos conferidos e seus lucros garantidos pelo Estado.

Mas agora, estão os ingleses se insurgindo contra esse monopólio. Os interesses nacionais, no que diz respeito à navegação marítima, de

influência poderosa sobre todo o Império, reclamam política contrária. As empresas de navegação deixam-se influenciar pelo receio de uma crise e pela abundância de dinheiro em caixa. O receio provém da suposição de que o aeroplano interferirá no movimento de passageiros, até certo ponto, no movimento de mercadorias. A abundância de dinheiro em caixa resulta dos prêmios de seguros recebidos pela enorme tonelagem afundada durante a guerra, deixando as referidas companhias em excelentes condições de inverter capitais na aquisição de aeroplanos. Semanas atrás, os acionistas da Cunard votaram unanimemente a favor da participação da empresa na organização de linhas aéreas, se tal lhe fosse permitido.

Enfileirada com as companhias de navegação na luta contra o monopólio da BOAC está a própria indústria de aeroplanos, que presente na livre concorrência das linhas aéreas mercado mais promissor para os aparelhos. Os adeptos do monopólio proclamam suas vantagens em face dos interesses do Estado; os antagonistas o acioam de ineficaz e causador de estagnação da técnica. Solução intermediária seria aconselhável, com a concessão de monopólios parciais, abrangendo apenas certas rotas.

A política absorvente da BOAC não se estende aos Domínios, que possuem linhas próprias e idéias próprias sobre o assunto, achando-se livres para adotar as soluções que mais lhes convenham, mesmo em oposição à mãe-pátria. É o caso da Austrália, por exemplo, inclinada a receber tanto as linhas americanas como as inglesas. Uma investigação realizada recentemente no mesmo país mostrou que 77% dos habitantes desejam que os Estados Unidos continuem na posse das bases aéreas ali construídas durante a guerra.

Pouco tempo faz que Churchill nomeou Lord Beaverbrook para o Gabinete, incumbindo-o da tarefa de formular os planos de uma política aérea capaz de satisfazer a todo o Império. Reunidos em Londres, os representantes dos domínios discutiram o problema secretamente e regressaram aos locais de procedência, para estudos regionais mais minuciosos. Lord Beaverbrook declarou que, se os diversos governos concordassem com as conclusões da conferência, o Império ficaria em condições de entabolar as negociações internacionais necessárias.

A PAN AMERICAN CONTRA TODOS

Também, nos Estados Unidos, não há unidade de vistas. Todas as linhas aéreas acham, naturalmente, que o país deve adquirir direitos de voar para toda parte. Mas, fora deste terreno comum, o entendimento entre elas desce aos pormenores mais insignificantes. A causa da discórdia, ali como na Inglaterra, gira em torno do mono-

pólio, já concedido em favor da Pan American Airways. Todas as outras companhias, exceto uma, são contrárias a êsse monopólio e adaptas da livre concorrência à exploração dos serviços nas rotas estrangeiras. Ao se colocarem em oposição à Pan American, tais companhias empenharam-se em luta contra a maior e mais poderosa linha aérea dos Estados Unidos, capaz de dominar, sózinha, a arena.

Antes da entrada dos Estados Unidos na guerra, a Pan American era a única linha americana que realizava rotas internacionais (com exceção de algumas que faziam serviço para o Canadá). Atravessava os dois maiores oceanos do mundo, descia seus aparelhos em 38 países estrangeiros e em mais algumas colônias. Atingia a Inglaterra, Irlanda, França, Portugal. Voava para Manilha, Singapura e Hong Kong, e daí, através da Companhia Nacional de Aviação Chinesa, parcialmente adquirida, até Chungking e Calcutá. Possuía um serviço para Nova-Zelândia. Servia a quase todas as nações da América Latina. A guerra deu-lhe oportunidade de construir bases e lançar seus aparelhos em todo o percurso que vai do Brasil à Índia.

A consolidação da maior linha aérea internacional não foi apenas uma questão de engenharia e aeronáutica, mas, também, da mais apurada e singular sagacidade comercial do próprio presidente da Pan American, Juan Terry Trippe, espírito ousado e aventureiro, com grande propensão a envolver o globo em uma só braçada, e que possui a faculdade de transmitir facilmente aos outros as próprias convicções. Combateu as linhas aéreas estrangeiras detentoras de monopólios concedidos ou patrocinados pelos governos dos respectivos países. Opôs-se aos alemães e italianos na América Latina. Deslocou os ingleses em ambos oceanos, aos quais ainda forçou a ceder-lhe campos de pouso nas Ilhas Britânicas e em Hong Kong, empregando para isso o estratagemas de conseguir previamente direitos de aterrissagem em portos franceses e portugueses próximos.

O argumento em que se estribou Juan Trippe para justificar a primazia para a Pan American considera prejudicial aos serviços aéreos norte-americanos a concorrência ilimitada entre linhas concessionárias de tais serviços, visto ser pouco provável que haja no futuro volume de negócios suficiente para manter essa competição, que exigirá, em consequência, grandes subvenções oficiais, destinadas a garantir o funcionamento das linhas em condições satisfatórias. Esta situação tende a se agravar com o desequilíbrio provocado pelas companhias estrangeiras, que operam com salários mais baixos, conforme já sucede no caso da navegação marítima.

A doutrina defendida pela Pan American justificaria a criação de um monopólio nacional americano, abrangendo diversas empresas e talvez o próprio Governo, mas tudo sob controle particular. O

Governo asseguraria àquelas a necessária participação nos lucros. A mais beneficiada seria, a princípio, a Pan American, em parte como recompensa aos seus méritos de pioneira internacional, em parte a título de indenização pela experiência cedida, pelo equipamento empregado e pela abdicação, que faria, dos acôrdos estrangeiros de que é detentora. À proporção que os anos se sucedessem, a quota proporcional da Pan American iria sendo reduzida, enquanto que as das outras linhas aumentariam.

Semelhante organização permitiria enfrentar com superioridade as linhas aéreas estrangeiras, erigidas, certamente, em monopólios controlados pelos Governos, facilitando a realização de acôrdos recíprocos e o estabelecimento de programas convenientes, com aproveitamento comum das instalações terrestres. Desta forma, ficaria, também, contrabalançada, até certo ponto, o percalço resultante do baixo custo de exploração de que as linhas estrangeiras pudessem gozar.

Mas, as maiores linhas aéreas norte-americanas estão quase todas contra a Pan American e o seu monopólio. Dezesseis delas apresentaram longa declaração conjunta, que não passa, em essência, de um apêlo a favor da livre concorrência à navegação aérea, o que acarretará, segundo afirmam, progressivo aperfeiçoamento na técnica, no equipamento e na eficiência do serviço. E quanto mais adiantada estiver a técnica americana, concluem, mais fácil será eliminar os inconvenientes trazidos pelos baixos salários de outros países.

No verão passado, uma comissão especial do Governo, designada pelo Presidente Roosevelt, apresentou um relatório sobre o futuro dos ares. Opondo-se à exclusividade, a comissão preconizou a concorrência entre as linhas particulares. Mas, embora a onde se avoluma contra a Pan American, é bom lembrar que ela, possuidora de poderosos amigos de Washington, sempre se mostrou indômita nos momentos críticos. Há três anos passados, a American Export Airways propôs-se abrir uma linha transatlântica, para o que dispunha de dinheiro, aparelhos e experiência. Apesar do protesto da Pan American, a junta de Aeronáutica Civil aprovou a pretensão de sua rival. Os tribunais apoiaram a junta. O Departamento do Estado, o da Guerra, o da Marinha e o Correio cerraram fileiras em torno da American Export. A Pan American parecia derrotada. Mas Juan Trippe foi ao Congresso e expôs o seu caso tão persuasivamente que o projeto foi embargado, para desespero da American Export. Esta obteve agora, contudo, concessão para operar em linhas internacionais, enquanto durar a guerra.

A única linha norte-americana que está ao lado da Pan American no modo de considerar a exclusividade é a United Air Lines, profundamente partidária de uma só empresa internacional de propriedade dos Estados Unidos, admitindo que o tráfego transatlântico será tão pequeno que, mesmo em 1948, menos de cinquenta aeroplanos de 100 passageiros

serão suficientes para atender a todo o serviço de passageiros e de correio para além das fronteiras. Com a existência simultânea de companhias de outros países fazendo a mesma rota, diz a United, não haverá movimento suficiente para mais de uma empresa norte-americana.

As outras linhas deixam transparecer seu cepticismo quanto à sinceridade do procedimento da United. Aham que ela não quer arriscar seus razoáveis lucros internos no serviço internacional. Salientam, ademais, que a United acaba de adquirir uma empresa mexicana, a LAMSA, o que lhe proporciona participação pequena, mas lucrativa, no tráfego para outros países e também uma possibilidade de dar expansão a esse tráfego, quando conveniente, sob a aparência de companhia mexicana.

A virtual unidade de pontos de vista, no que concerne à navegação para o exterior, desaparece completamente quando as linhas aéreas nacionais que profligam o monopólio consideram o caso das linhas interiores. Com o tráfego aéreo dos Estados Unidos aumentado depois da guerra para o triplo ou quádruplo, novas linhas terão de ser estabelecidas. A American Airlines, consórcio de seis companhias que proclamam abertamente as vantagens da livre concorrência para as linhas internacionais, mostra-se partidária da exclusividade para a serviço interior.

Na disputa das linhas domésticas, outras afinidades são também esquecidas. Não obstante se manterem de acordo as linhas aéreas no tocante à conveniência de afastar do ramo transporte aéreo as estradas de ferro, as empresas de navegação marítima e as de ônibus, a American Export, aliadas das 16 companhias na campanha contra a Pan American, tem, a esse respeito, desentendimento singular com as suas correligionárias. É que a American Export é propriedade de uma empresa de navegação e, como tal, acha indefensável a idéia. A lei agora proíbe a qualquer empresa de transporte superficial dirigir ou possuir linhas aéreas, mas a Greyhound Bus (companhia de ônibus), pretendendo instalar um serviço de helicópteros em articulação com suas linhas, está tentando obter para isso uma licença de exceção, ao mesmo tempo que outros interessados fazem pressão sobre o Congresso para que este revogue a restrição.

Golpe preponderante na decisão dessa luta foi desfechado há pouco Vice-Presidente Wallace, que acusou as estradas de ferro de manterem em níveis artificialmente altos as atuais tarifas de extensão aérea, com a oculta intenção de se apoderarem do controle do transporte aéreo.

O VÔO PARA ULTRAMAR JÁ CONTÉM SEGREDOS

Antes da guerra, a Pan American tinha um argumento insuperável a seu favor: era a única linha aérea dos Estados Unidos que sabia, pela experiência comercial, fazer o vôo internacional. Agora, mais dez

companhias norte-americanas estão sobrevoando o oceano e partilhando os sacrifícios e glórias disso decorrentes. O Comando de Transporte Aéreo do Exército (Army's Air Transport Command. ATC) e, em menor escala, o Serviço de Transporte Aéreo da Marinha (Navy's Air Transport Service, NATS) enquadram o serviço dessas companhias. O ATC percorre uma extensão total de mais de 150.000 quilômetros, tendo estabelecido caminhos aéreos para pontos até então inacessíveis na Groenlândia, Labrador, África, Índia e China e acionando maior número de aparelhos do que todas as linhas aéreas de antes da guerra, reunidas.

Tendo aprendido, à custa do ATC, a sobrevoar oceanos e continentes outros, tais companhias anseiam utilizar comercialmente esses conhecimentos e, conquando se mostrem no momento agradecidas ao ATC pelas lições que este lhes proporcionou, não hesitarão em se voltar de repente contra ele, caso revele algum propósito de se perpetuar no após guerra. Os oficiais mais graduados do ATC afirmam convictamente que sua missão terminará com a guerra e que as linhas aéreas terão de assumir, por si mesmas, o serviço. Mas, depois da guerra, as Forças Aéreas poderão dispor de mais aparelhos, bases e pilotos, e terão também sobre seus ombros grande missão militar de tempo de paz, qual a de fazer predurar a segurança militar do país, pela manutenção das bases e rotas aéreas. Disto pode resultar forte corrente no sentido de ser conservado o ATC, senão como a principal linha aérea dos Estados Unidos, pelo menos como uma das mais importantes. As companhias prejudicadas opor-se-ão por todos os meios à realização de semelhante esquema, visto que o mesmo envolve competição de natureza comercial.

COMO SERÃO DISTRIBUIDAS AS ROTAS AÉREAS?

A Pan American quer praticamente sobrevoar toda a periferia do globo, para leste e para oeste, reduzindo de metade suas aspersões no rumo norte sul. A Northeast deseja voar até Moscou e Praga, por diferentes percursos. A American Airlines pretende chegar a Calcutá, passando por Kiska, Tóquio e Peiping. A Chicago & Southern quer atingir a Batávia, via Vladivostok, Shangai e Saigon. A Eastern cortaria arrojadamente a América do Sul pelo centro, em direção à Argentina. A Pennsylvania Central Airlines sonha ancorar grandes flutuantes de aço no Atlântico e utilizá-los como tranpolins na travessia para a Inglaterra. A United Air Lines não aspira sobrevoar o oceano, mas se todas as outras linhas entrarem na exploração do serviço internacional, solicitará concessão de rotas para a Europa e o Oriente.

As principais rotas do Atlântico tocarão o Canadá ou nele finalizarão. As principais rotas do Pacífico sobrevoarão o Canadá, o Alaska, a Rússia, o Japão e a China. Conquanto os itinerários diretos

sejam os mais curtos, nem sempre serão convenientemente assinalados por pontos de desembarque favoráveis e centros comerciais capazes de alimentar o necessário movimento de carga e passageiros. Ainda por muito tempo, as rotas aéreas terão o seu traçado determinado pelas conveniências econômicas do tráfego: ninguém planeja, por exemplo, voar por cima do Polo Norte em direção a qualquer ponto.

No Pacífico, está sendo pouco procurado o antigo percurso da Pan American de antes da guerra: Hawaii-Midway-Wake-Guam-Manilha. Todos preferem a rota septentrional, envolvida pela primeira, através do Alaska e da União Soviética, onde os intervalos são mais curtos e mais intensa a perspectiva de negócios. O caminho oceânico sobre ilhas continuará a ser de grande importância militar para os Estados Unidos e deverá ser trilhado pelas Forças Aéreas ou por linhas generosamente subvencionadas pelo Governo.

Os Estados Unidos já possuem tratados de reciprocidade de direitos aéreos com o Canadá e podem, com toda a certeza, contar com a sua renovação. O mesmo não se poderá afirmar em relação à Rússia. A União Soviética tem permitido a diversas linhas penetrarem no seu território em condições mútuas e assumido, por si mesma, uma atitude de grande adeptas do transporte aéreo interno, conservando-se na dianteira mundial quanto ao volume de carga assim conduzida. Mas, se bem que muitos interessados projetem com otimismo linhas para o Extremo Oriente, passando pela Sibéria, receiam alguns entendidos que será muito cerceado o trânsito aéreo estrangeiro naquelas paragens.

As rotas para o Extremo Oriente também tocam no Japão, que sempre teve o céu fechado para os aparelhos de outros países. Mas a derrota militar obrigá-lo-á, juntamente com a Alemanha, a franquear bases e céus aos vencedores.

QUAL O VOLUME DO TRÁFEGO ?

Todos querem ingressar na exploração do serviço aéreo internacional porque pensam ganhar ali muito dinheiro. Conquanto seja esta certamente a mais plausível das razões, divergem os pareceres no que concerne à grandeza da margem para os negócios. Alguns profissionais insistem em afirmar que haverá tão pouco tráfego que os únicos lucros possíveis se resumirão nas subvenções oficiais.

Os cálculos mais moderados baseiam-se nos dados referentes ao movimento de passageiros por via marítima anteriormente à guerra. É um processo estatístico de fundo comercial, tão suscetível de erros quanto o arcaico método de basear a previsão do tráfego ferroviário no número de pessoas transportadas pelas diligências. A velocidade e a conveniência da viagem pelo ar atrairá para o novo sistema de

transporte, numerosos grupos de adeptos, notadamente norte-americanos, que se tornaram os maiores turistas do mundo.

As estimativas do tráfego aéreo para o começo do após guerra dão cêrca de 600 passageiros por dia, para viajar sôbre o Atlântico, entre os Estados Unidos e a Europa, isto é, 300 passageiros em cada sentido. Para transportar essa lotação em aparelhos com capacidade para 57 pessoas, mas contendo em média dois têrços dêste número, serão necessárias oito viagens diárias de ida e outras tantas de volta. Não seriam vôos diretos, que se tornam exageradamente dispendiosos a partir de 2.000 quilômetros. Aviões maiores poderiam fazer vôos sem escalas, mas a freqüência de viagens seria menor e é voz geral que o público prefere aquela condição à alternativa das grandes velocidades. Além disto, os aparelhos ultravelozes são de mais alto preço. Cálculo minucioso levou a Pan American a fixar para a passagem de ida e volta, entre New York e Londres, o preço de \$ 186,30, a entrar em vigor algum tempo após a terminação da guerra.

Uma cousa é indiscutível: haverá toda a espécie de aeroplanos em uso — uns construídos para alta velocidade, alguns para grande altitude, outros com objetivos econômicos, muitos para transporte de carga e diversos destinados a luxuosas viagens de super-primeira classe.

No que se refere aos aviões de carga, é oportuno registrar que não há nos Estados Unidos aparelho algum construído com aquele destino. Todos os aviões de carga atuais são aparelhos militares ou de passageiros transformados. A princípio, sómente as mercadorias de alto valor, que justifiquem o prêmio correspondente à rápida entrega, serão despachadas via aérea, e as estimativas mais otimistas do custo por tonelada ainda deixam às mesmas larga margem de economia, exceto, talvez, quando se trata de artigo compacto e fortemente taxado. Mas, todas as hipóteses referentes ao transporte aéreo de carga estão sendo estabelecidas sem o conhecimento exato, a ser obtido pela experiência, das promissoras vantagens apresentadas pelos trens de planadores. Se bem que o ATC tenha transportado grande volume de carga em altas velocidades, fê-lo sem preocupação de reduzir despesas, exemplo que as companhias de transporte aéreo não não podem imitar.

QUEM CONSTRUIRÁ OS APARELHOS?

Antes da guerra, existiam 434 aviões de transporte ao serviço das linhas norte-americanas. Presentemente, a indústria dos Estados Unidos poderia produzir igual número de aparelhos em uma ou duas semanas. Depois de guerra, cêrca de 3.000 aviões pesados serão necessários para o tráfego aéreo comercial do mundo inteiro, representando o seu fornecimento o trabalho apenas de 5% das fábricas existentes. Além disso,

grande quantidade de aparelhos remanescentes da guerra achar-se-ão disponíveis, e as nações não mais estarão despendendo fabulosos milhões em bombardeiros e caças.

Ao considerar estes fatos, os construtores de aviões dos Estados Unidos mostram-se apreensivos e desanimados. É que a indústria que exploram representa um empreendimento da ordem de vinte milhões de dólares, deixando em nível muito inferior a de automóveis, que cresceu até três bilhões e setecentos milhões, um ano antes de guerra. Inúmeras serão as dificuldades a vencer na administração dos seus dois milhões de operários, do seu volumoso acervo e de suas imensas fábricas recém-montadas. Mas, tais dificuldades estão intimamente ligadas aos problemas da transmutação que se seguir imediatamente à guerra. A única coisa que interessa realmente ao poderio aéreo dos Estados Unidos é a que envolve a possibilidade de conservar a indústria de construção de aeroplanos em condições de vitalidade, prosperidade e crescimento, não obstante a procura grandemente reduzida de aparelhos.

Muitos aviões do Governo podem ser vendidos às linhas aéreas que necessitarem desde logo novos equipamentos. Muitos serão transferidos ou vendidos a países estrangeiros, ou, com estes, objeto de barganha. Muitos continuarão a serviço dos militares. Mas, grande quantidade ainda sobrarão abarrotando o mercado, em constante ameaça aos fabricantes de aparelhos, devendo até surgir a tendência de se transformarem bombardeiros em aviões, de transporte, apesar de não ser econômica a providência. Além de tudo, um aeroplano nunca se gasta completamente: as asas, a fuselagem e a hélice duram quase indefinidamente; os motores podem ser reformados ou substituídos.

Depois da última guerra, havia tantos motores Liberty à venda por baixo preço que foi difícil ao Exército conseguir recursos do Congresso para adquirir motores aperfeiçoados e mais eficientes. Durante anos, a própria indústria de aviões ficou marcando passo. Para que isto não se reproduza, seria de toda a conveniência que, depois da atual guerra, os aparelhos militares ficassem imobilizados, prontos para alguma emergência, mas afastados de quaisquer cogitações mercantis.

Nem todas as fábricas do Governo, especialmente construídas para a guerra, poderão continuar em funcionamento. Mas é preciso conservar a capacidade de produção exigida pelos imperativos da defesa nacional e, com muito maior relevância, assegurar a continuidade dos conhecimentos técnicos, tanto de gabinete como de bancada.

A técnica receberá possivelmente o bafejo da expansão da aviação civil. Ainda não foi encontrado o aparelho realmente satisfatório para o uso particular — o que desenvolvesse 250 km por hora, tivesse um alcance de 800 km, transportasse quatro passageiros, permitisse dobrar

as asas de modo a ser conduzido pelas estradas, entre a casa e o aeroporto — e fosse vendável por menos de 3.000 dólares. Os helicópteros ainda não pousarão nos quintais imediatamente após a terminação da guerra; serão provavelmente utilizados, a princípio, mais como ônibus aéreos do que como autos particulares aéreos. O aumento do número de pilotos, do de aeroportos e da eficiência dos motores e combustíveis será um incentivo para a rápida generalização do emprego dos aparelhos leves.

CABERÁ AOS NORTE-AMERICANOS O DOMÍNIO DOS ARES?

Mais do que a qualquer outra nação, a guerra deu o domínio dos ares aos Estados Unidos. As centenas de milhares de norte-americanos que aprenderam navegação aérea, a multidão de aviadores para os quais uma viagem de ida e volta à Índia é acontecimento tão natural

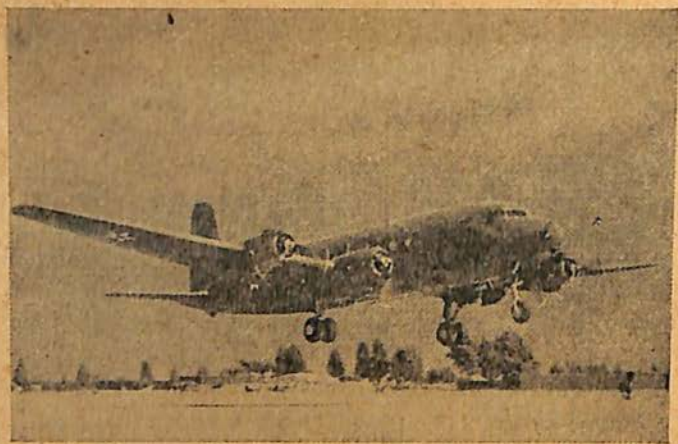


Fig. 6 — O Douglas C-54 é um aparelho que inspira confiança, maior do que duas vezes o conhecido DC-13, desenvolve uma velocidade de 320 quilômetros por hora, transporta 40 passageiros e tem uma autonomia de voo de 2.400 quilômetros.

como uma excursão de fim de semana e que contemplaram do alto oceanos e continentes em desfile, sentindo a terra diminuir de tamanho — nenhum deles há de querer abrir mão desse patrimônio aéreo, com grande sacrifício conquistado. E' que tal patrimônio encerra entusiasmo e glória, oferece perspectivas de abastança e proporciona vasto campo para novos êxitos. Parece até, as vezes, que, nos ares, não há lugar para mais ninguém, a não ser para os norte-americanos.

Mas os Estados Unidos, conquanto se tenham tornado a maior po-

tência aérea do mundo, não possuem a preempção do elemento gasoso. Não lhes é possível serem os senhores de todos os aviões, das bases e do comércio, nem podem esperar ter permissão para sobrevoar terras alheias, sem que outros possam, também, sobrevoar as suas. Até o momento presente, todas as negociações estão calcadas na preferência generalizada pelo céu aberto, mas fortemente entravadas pelo apêgo à noção do céu fechado. Já é tempo de admitir abertamente que só uma política semelhante a do céu aberto é a que mais convém a todos, como a única capaz de desenvolver o intercâmbio aéreo internacional.

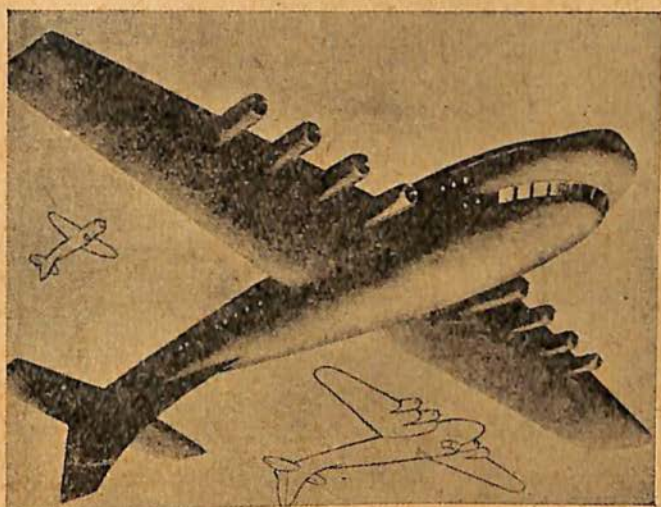


Fig. 7 — A BARCA VOADORA de Henry Kaiser, comparada com um Bombardeiro e um avião de combate — já está sendo construída, devendo aparecer em 1945.

Os ríspidos senadores que regressaram recentemente de uma excursão mundial, deplorando que os Estados Unidos nada fizessem para conservar a propriedade ou o contrôlo das bases que haviam construído por toda parte, estão ao mesmo tempo com a razão e sem ela. Com a razão, porque não encontraram, claramente definida, uma política de garantia para aquelas bases. Sem razão, por pensarem que a construção das mesmas devesse dar aos Estados Unidos o direito de usá-las para todo o sempre. Ficamos, sim, moralmente autorizados a utilizá-las dentro de certos limites. Mas o direito de comerciar por intermédio delas, ou de incluí-las, como elos, em uma cadeia de contorno mundial constituída de aeroportos, é um direito que resultará de acôrdos recíprocos mais amplos.

Muito cômodo e seguro é pisar com firmeza o solo e emitir conceitos arrojados sobre o domínio dos ares no após guerra. Os entendidos no assunto podem estar de acôrdo no que se refere aos tipos de aviões, ao número provável de passageiros e às características, tomadas em comparação, dos outros meios de transporte. Para o período inicial, isto parece suficiente. Mas o mundo precisa conceber quão pequena ainda foi nesta guerra a demonstração do terrível efeito de que é capaz o poderio aéreo, quando pequenos e ridículos nossos atuais aparelhos parecerão aos olhos da história, ao serem comparados com os que virão a dominar no futuro a navegação aérea. Contudo, é animadora a situação



Fig. 8 — A ASA VOADORA — Planejada para quando houver necessidade de aparelhos cinco vezes maiores que os atuais clippers — O modelo, em miniatura, jô foi submetido a experiência de vôo.

presente, em que grande se mostra a afluência de candidatos à carreira aeronáutica, cuja importância parece estar, porisso, no consenso geral. Poderão eles forçar os dirigentes das nações a cuidarem do problema com tenacidade, ou, pelo menos, induzir os líderes norte-americanos a formularem uma política concreta, antes de a magna questão se diluir em um debate estéril de palavras convencionais ou num programa de meros paliativos.

OS TIPOS DE APARELHOS

Provavelmente, os aparelhos que voarem através da estratosfera dos céus do futuro serão verdadeiros gigantes aeronáuticos, sem fuselagem, só com asas, acionados por propulsão pirotécnica (foguetes), ao invés de hélices. Mas, imediatamente após a guerra, ainda domi-

nação os ares os aparelhos que hoje conhecemos, com motores e asas nos lugares habituais e guardando proporções que nos parecem as mais adequadas.

O avião que desde já parece estar destinado a se tornar o transporte preferido no imediato após guerra é o Douglas C-54 (fig 6), modificação aperfeiçoada do DC-4. Nenhum outro aparelho de grande porte, completamente experimentado, atualmente em fabricação, pode com êxito competir. Douglas possui uma fábrica exclusivamente para sua produção. Depois da guerra, o C-54 encontrar-se-á muito à frente dos seus congêneres, no campo das realizações aviatórias.

Apenas um outro avião de transporte, experimentado e em fabricação, existe atualmente: é o Curtiss-Wright C-46, bi-motor e menor do que o C-54, possuindo menor velocidade e autonomia de voo. Acha-se em experiências o Lockheed Constellation, ultra-rápido, próprio para grandes altitudes, parecendo o mais naturalmente indicado para os longos voos diretos.

As mudanças verdadeiramente revolucionárias operadas no equipamento aéreo nada têm a ver com o tamanho ou a forma dos aviões, mas com dois dispositivos destinados a sobrepujar o seu maior inimigo: o mau tempo. Um deles evitará a formação de gelo nas asas e na cauda, fazendo circular os gases aquecidos da descarga do motor pelo interior daquelas partes do aparelho. Outro é o *radar*. Com tais aperfeiçoamentos na técnica, os aviões poderão voar em todas as estações e enfrentar as intempéries. Apenas continuarão a existir inconvenientes meteóricos de menor extensão: tempestades violentas, rajadas repentinas de vento forte, etc.

APARELHOS COM QUE SE SONHAM

Toda empresa de aviões de grande porte projeta possuir outros ainda maiores e mais rápidos. A grandiosidade desses projetos e o grau de possibilidade de execução constituem segredos militares, mas pode-se afirmar que deixarão em situação ridícula os atuais Douglas C-54 e Lockheed Constellation. Henry Kaiser está construindo uma *barca voadora*, de 180 toneladas (fig. 7). A *asa voadora* (fig. 8), para futuro ainda remoto, poderá torna-se um avião comercial muito útil quando houver necessidade de aparelhos cujo peso oscile pela ordem de 200 toneladas.

Os Militares e os Bancos

Nenhuma classe tem tanta necessidade de recorrer aos serviços bancários como a militar. As obrigações de serviço criando-lhes uma instabilidade constante, as necessidades de estagiar em guar-nições diversas e distantes, as viagens de estudo e inspeção, as fainas exercidas pelo Brasil além, de-marcando, abrindo caminhos, articulando segura-mente o território da Pátria, obrigam o soldado a re-correr constantemente ao banco que é o seu corres-pondente, o seu procurador, o instrumento que aco-de ás necessidades da família frequentemente au-sente ou a defesa de pequenos interesses particulares abandonados. De quando em quando, é sempre pos-sível fazer uma economia que um dia servirão aos filhos. Esta situação determinou a criação desta se-ção que aparecerá, a partir de agora, em todos os números desta revista, feita para os militares do Brasil.
