

Apontamentos sobre a crise aérea brasileira - 2006/2008

Luiz Gonzaga Godoi Trigo¹

Resumo: A crise aérea brasileira, precipitada por uma colisão nos céus da Amazônia, possui um histórico político e econômico que data do início do regime militar. O auge da crise foi entre 2006 e 2007, mas as raízes e conseqüências são mais antigas e profundas. O Brasil é um dos quatro países do mundo a ter sua aviação comercial controlada por militares da Aeronáutica, um modelo esgotado e arcaico. As relações entre governo, empresas aéreas e os gestores do sistema (ligados à Aeronáutica) criaram uma situação complexa e um sistema com inúmeras falhas e problemas. O texto oferece um panorama histórico e uma sistematização dos fatos ocorridos no auge da crise, resgatando a memória e inserindo essa crise em um contexto histórico maior.

Palavras-chave: transporte aéreo; crise aérea.

Introdução

A denominada “crise aérea” ou o “caos aéreo”, termo pelo qual a imprensa nacional preferiu identificar a seqüência de fatos desastrosos que se abateram sobre a aviação comercial brasileira, tem uma presumível data de seu início e não tem data prevista para terminar. Mas as raízes da crise penetram fundo pelo menos cinco décadas da história recente do país.

Tudo se precipitou depois de um insólito acidente sobre a Amazônia, no dia 29 de setembro de 2006, quando dois jatos se chocaram. Um deles, o Boeing 737-800 da empresa brasileira GOL, caiu aos pedaços matando todos os passageiros. O outro avião envolvido, um jato Legacy fabricado no Brasil e adquirido por uma empresa norte-americana, estava em seu vôo inaugural e conseguiu fazer uma aterrissagem de emergência em um campo de pouso militar na floresta apesar das avarias no *winglet* e no leme das asas do lado esquerdo da aeronave. O primeiro relato dessa tragédia, ainda com várias imprecisões devido ao seu ineditismo, foi a matéria escrita por Joe Sharkey, jornalista do The New York Times que estava a bordo do Legacy, voltando para os Estados Unidos de carona. A matéria foi publicada no Brasil no dia 3 de outubro de 2006 (<http://noticias.uol.com.br>).

A partir do final de outubro de 2006, enquanto os relatórios preliminares do Inquérito Policial Militar aberto sobre o acidente apontavam falhas na cobertura do espaço aéreo brasileiro e problemas nos equipamentos de controle do tráfego aéreo, uma série de atrasos começam a ser registrados em aeroportos de todo o país afetando decolagens e aterrissagens dos aviões de

¹ Universidade de São Paulo. E-mail: trigo@usp.br

todas as empresas. A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), afirma que os controladores trabalhavam com atenção redobrada depois do acidente. Na realidade o que acontecia era um movimento de protesto surdo por parte dos controladores de voo que anteviam tentativas do governo, e mais especialmente do Ministério da Defesa, através da Aeronáutica, para culpar apenas a ponta do sistema (os controladores de voo) preservando assim a cúpula decisória, responsável direto por eventuais erros e problemas no sistema de controle e gerenciamento do tráfego aéreo brasileiro, incluindo as operações aeroportuárias sob responsabilidade da Infraero, empresa sistematicamente acusada pela imprensa de corrupção e improbidade administrativa, especialmente após o início da crise..

Enquanto a situação não se resolvia e as culpas e responsabilidades eram empurradas de um lado para outro entre os militares da aeronáutica, autoridades civis, empresas aéreas e os poderes da República (Executivo, Judiciário e Legislativo), os passageiros passaram por uma situação jamais imaginada em um Brasil moderno, democrático e sem conflitos internacionais: uma série de atrasos e cancelamentos de vôos; brigas nos aeroportos, provocadas por passageiros irritados com a falta de informações por parte das autoridades e de atenção e apoio por parte das empresas aéreas; inquéritos inacabados graças à manobras jurídico-políticas sucessivas das várias partes interessadas; declarações absurdas de ministros e autoridades pretensamente responsáveis; milhões de dólares em prejuízos gerados pelo caos aéreo que marcou o final de 2006 até a primeira metade de 2007. Depois a situação piorou.

No início da noite de 17 de julho de 2007, um Airbus-320 da TAM não conseguiu parar após uma aterrissagem feita sob chuva, resvalou para fora da pista e explodiu dentro de um edifício da própria empresa situado no outro lado da avenida, ao lado do aeroporto de Congonhas. Morreram 199 pessoas em meio às chamas e em frente às câmaras de televisão do mundo todo. A CNN transmitia ao vivo, poucos minutos após o acidente, para uma platéia global horrorizada com a seqüência de trágicos eventos na aviação comercial brasileira. Só então as autoridades prometeram fazer algo mais objetivo. Mas a maior parte das promessas não foram cumpridas (até abril de 2008).

O que começou como “acidente” virou “crise”, depois “caos” e, finalmente, “colapso” do sistema aéreo nacional. Nesse período três aviões e vários prédios foram destruídos, 350 pessoas perderam suas vidas, milhares de vôos foram cancelados e atrasados e a imagem da aviação comercial brasileira foi abalada perante o mundo civilizado.

Mas a crise aérea não começou em setembro de 2006. Suas origens são mais antigas e profundas, remetendo aos primeiros anos da ditadura militar que dominou o Brasil entre 1964 e 1985. Para analisar a crise aérea brasileira é preciso considerar os seguintes pontos:

A crise é recente e ainda não terminou. Há poucos textos publicados a respeito. Para a pesquisa foram utilizadas as fontes proporcionadas pela mídia eletrônica e impressa e nem todos os inquéritos foram encerrados.

Para conferir no futuro:

“O suíço Marc Baumgartner, presidente da Ifatca (International Federation of Air Traffic Controllers) afirmou ‘que é questão de tempo para que um novo acidente aéreo volte a acontecer no Brasil’.

Folha de São Paulo, 05/10/2007, pág. C2

As raízes do problema

A crise tem uma história remota e uma mais recente. Desde a ditadura militar os militares controlam a aviação comercial brasileira. Uma de suas operações dúbias foi obrigar a falência da Panair do Brasil, em 1965, que beneficiou diretamente a Varig que herdou suas rotas para a Europa. Começava aí uma história promíscua de relações nada transparentes entre governo, companhias áreas e parte da sociedade. Hoje o Brasil é um dos quatro países onde os militares controlam – e mal – a aviação comercial. Os outros são a Somália, Eritreia e o Uruguai. A Argentina recentemente (2007) passou o controle para os civis e enfrenta os problemas inerentes à transição (2008). Apesar dos desastres e escândalos, a Aeronáutica brasileira não quer abrir mão do controle. Acha isso “normal” e “bom” para a segurança nacional. A história recente trata da incompetência do atual governo, cujo presidente afirmou no dia 4 de abril de 2007 que a situação estava sob controle. Nunca esteve. A própria Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), criada para regulamentar o setor, teve sua equipe formada por critérios políticos e não técnicos, o que causou uma absoluta incompetência estratégica, operacional e administrativa, aliado ao fato de os militares da Aeronáutica manterem o poder de fato em boa parte do sistema aeroviário nacional. Prova dessa incompetência foi a substituição de toda a diretoria da ANAC ao longo da crise.

Pode-se afirmar que a origem primária e estrutural da crise na aviação civil brasileira é a manutenção do controle do sistema (infra-estrutura, tráfego aéreo, políticas aeronáuticas) pelos militares da Aeronáutica, um procedimento anacrônico e pernicioso.

O professor Mário Carlos Beni aponta dois aspectos que aprofundam a crise (Revista Host, nº 23, 2007):

1. Conflito institucional de poder, jurisdição, atribuições e competências. O Brasil tem um sistema aéreo dividido em três áreas de poder: A Anac, como agência reguladora da aviação civil; a Infraero, no controle e operação da maioria dos aeroportos; e o Ministério da Defesa que, por meio da Aeronáutica, atua no controle do espaço e do tráfego aéreo nacional;
2. A crise operacional, ou seja, a falta de investimentos para a modernização de equipamentos de navegação, comunicação e segurança de vôos, incluindo aperfeiçoamento de pessoal para controle de vôos. Faltou também investimento para ampliação da infra-estrutura aeroportuária como pátios de manobras, pistas complementares, equipamentos técnicos em geral.

A estrutura do controle do sistema aéreo brasileiro é realmente complexa. O Presidente da república tem sob sua responsabilidade três instâncias: CONAC - Conselho Nacional de Aviação Civil, criado em 28/05/2003; Ministério da defesa, criado em 10/06/1999; e a ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, criada em 2005. Na mesma linha do CONAC estão ainda a Infraero – Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária e o COMAER – Comando da Aeronáutica. É difícil entender os limites de responsabilidade de cada instância, além de faltar coordenação e integração aos diferentes órgãos. A origem desse problema está justamente na hegemonia decisória que emana da Aeronáutica. Se a ANAC fosse realmente constituída de poderes deliberativos, orçamento e quadro de pessoal civil suficiente e competente, a realidade seria outra.

Há o problema de gestão e a falta de planejamento integrado. Os acidentes afetaram o núcleo das rotas do sistema aéreo nacional, centralizado nos *hubs* de Congonhas e Brasília. A vasta malha das rotas nacionais articulava-se entre esses dois aeroportos, um deles (Congonhas) com graves restrições operacionais e o outro (Brasília) com séria falta de infra-estrutura para dar conforto aos passageiros.

O bom exemplo vem de fora do Brasil. Marcelo Neves afirma claramente que entre os países desenvolvidos da Europa Ocidental e América do Norte, a aviação civil está fora do campo de competência militar. Nos Estados Unidos, a maior potência militar e bélica do planeta, a regulamentação da aviação civil ocorreu em 1926, quando o setor foi submetido ao Departamento do Comércio. Em 1958, foi criada, no âmbito desse departamento, a Agência Federal de Aviação, que teve seu nome alterado para Administração Federal de Aviação (FAA) em 1967, quando foi vinculada ao Departamento dos Transportes. Na França o controle de tráfego aéreo e a aviação civil encontram-se fora do âmbito das Forças Armadas. A desmilitarização do controle de tráfego aéreo na Itália ocorreu em 1982, na Suíça ocorreu em 2001 e na Alemanha é responsabilidade do setor civil desde 1993. No Canadá, o controle é um serviço prestado por empresa privada. “*Não é admissível que a segurança e a vida de cidadãos brasileiros e estrangeiros fiquem à mercê de um militarismo anacrônico.*” (Folha de São Paulo, 25/10/2007, p. A3).

Os frutos da crise

A crise aérea brasileira pode ser subdividida em alguns temas que resumem a complexidade e profundidade dos problemas:

Impunidade e populismo – A impunidade é para os ricos; o populismo para os pobres. Os ricos podem controlar empresas aéreas, perder malas dos passageiros, atrasar vôos, relaxar na manutenção das aeronaves, administrar mal, desde que bajulem o governo. Os pobres podem construir barracos e casas nos terrenos próximos aos aeroportos (em terrenos públicos, mananciais e áreas preservadas também), depois alguém faz a infra-estrutura e regulariza a ocupação. A classe média tem o direito de calar perante atrasos dos vôos, serviço ruim e manutenção duvidosa. Pode morrer nos desastres, sem direito a grandes indenizações, mas terá fotos e nomes nos jornais e revistas.

Conivência – Vários governos militares e civis apoiaram a péssima administração da Varig, feita pela Fundação Rubem Berta. A Fundação quebrou a empresa, sempre com o apoio da

maioria dos funcionários e de parte da opinião pública. Palavras melosas como “a nossa Varig”, a “empresa brasileira no céu azul...” eram esbanjadas na mídia. A Varig teve uma longa e artificial agonia até ser comprada pela GOL, em março de 2007. A indecisão do mercado perante a Varig evitou que as outras empresas se preparassem para cobrir a lacuna no mercado, o que ajudou a aumentar o caos aéreo.

Omissão – A TAM possui um histórico problemático de acidentes:

31/07/1996 - um Fokker 100 caiu em São Paulo e matou 99 pessoas. Por ironia o avião estava pintado com os dizeres *Number One* em alusão a um prêmio internacional que a elegera a melhor companhia área regional do mundo;

09/07/1997 -, uma explosão a bordo de outro Fokker 100 matou um passageiro e feriu outros sete. Um professor foi responsabilizado mas nunca nada foi provado;

18/11/1999 - um jato derrapou na pista do aeroporto Santos Dumont (Rio). Não houve feridos;

10/01/2001 - um Fokker-100 saiu da pista após aterrisar no aeroporto de Caxias do Sul (RS) e também não houve feridos;

15/09/2001 - uma passageira morreu e três ficaram feridos quando uma peça da turbina se soltou em vôo e matou a mulher dentro do avião que fez um pouso de emergência em Belo Horizonte;

03/04/2002 - uma porta abriu durante a decolagem e o avião fez um pouso de emergência, não houve feridos;

31/08/2002 - dois Fokker-100 fizeram pousos de emergência, no mesmo dia. Um ficou sem combustível em pleno vôo (pane seca, disseram que os instrumentos não identificaram o vazamento) e conseguiu pousar num pasto no interior de São Paulo, matando umas vacas; o outro desceu de barriga em Viracopos (SP).

Finalmente, a TAM deixa um avião com problemas no reverso da turbina fazer pousos e decolagens num dos aeroportos mais perigosos do mundo (Congonhas) com uma pista curta, escorregadia sob chuvas e sem área de escape. Após o acidente os pilotos de todas as empresas recusaram-se a utilizá-la mesmo sob chuveiro e as obras de *grooving* foram rapidamente concluídas pela Infraero. A FAB declarou que o Airbus da Presidência da República não pode voar com um dos reversos inoperantes. Vários desses acidentes são estranhos, denotando problemas graves de manutenção. A TAM teve dificuldades de imagem junto ao seu público em virtude de inúmeras falhas operacionais, atrasos, descaso com reclamações de passageiros em aeroportos e, finalmente, o acidente fatal no aeroporto de Congonhas.

A TAM registrou um lucro de R\$ 128,8 milhões em 2007, um resultado 78,9% menor que em 2006. O desempenho teria sido afetado pelas restrições de operação em Congonhas, aumento de custos e pelo acidente que matou 199 pessoas em julho de 2007. Segundo Eduardo Puzziello, do Banco Fator, “a companhia sofreu um impacto de imagem com o acidente.” (Folha de São Paulo, 01/04/2008. Dinheiro).

Em setembro de 2007, a revista TAM (número 43) publicou uma carta de apoio ao seu presidente, Marco Antonio Bologna, assinada por Maria Cláudia Amaro, presidente do Conselho de Administração da empresa. A revista TAM de outubro de 2007 (número 44) publicou um *Comunicado da família Amaro e do Conselho de Administração da TAM* novamente defendendo Bologna. Essas duas matérias deixaram claro o desgaste do então presidente da empresa que foi substituído, no final de novembro, por David Barioni Neto, até poucos meses atrás vice-presidente técnico da GOL, maior concorrente da TAM. No início de 2008, a TAM começou uma grande campanha de marketing com o tema *Paixão por voar e servir* (www.paixaoporvoareservir.com.br) .

Baderna – Os controladores de vôos, responsabilidade da Aeronáutica, encontram-se no núcleo da crise. Afinal foi por causa de falhas operacionais do controle aéreo sobre a Amazônia que ocorreu a colisão entre o Legacy e o Boeing 373/800 da GOL. A responsabilidade foi apenas dos controladores? De forma absoluta não, pois os pilotos do Legacy voavam em altitude incorreta e com equipamentos de navegação inoperantes. Por outro lado, não houve investimentos do governo federal em obras civis nos aeroportos, em equipamentos de navegação, comunicação e monitoramento eletrônico do espaço aéreo brasileiro. Já “*em 2001, o Comando da Aeronáutica reconheceu em documento público e oficial que o número de controladores de tráfego aéreo não era suficiente. Apesar disso, cinco anos depois, o número de controladores subiu de 2.540 para apenas 2.683.*” (Folha de São Paulo, 03/11/2006, p. C8). Muitos desses controladores não falam inglês e são submetidos a salários baixos por causa de sua filiação, direta ou indireta, com a Aeronáutica. Uma gestão civil do sistema eliminaria esses problemas na cadeia do mando militar e a discussão sobre equiparação salarial com os militares, além de possibilitar boa seleção, treinamento e gestão do pessoal responsável pelo controle de tráfego aéreo. Mas, no contexto militar, com receio de a culpa do acidente da GOL cair exclusivamente sobre os controladores, a classe iniciou uma série de movimentos que provocaram um caos absoluto no sistema aéreo nacional. Nos feriados de novembro e no Natal de 2006, o sistema parou. Houve nova crise no final de março de 2007, com um verdadeiro motim dos controladores e uma paralisação do governo face ao caos instalado. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a Infraero, o Comando da Aeronáutica (Comaer), o Conselho Nacional de Aviação Civil (Conac) e o próprio Ministério da Defesa mostram despreparo e incompetência para administrar a crise, deixando evidente a inexistência de coordenação e integração entre esses órgãos e seus limites de responsabilidade. Já em outubro de 2006, a Federação Internacional das Associações dos Controladores de Tráfego Aéreo (IFATCA) preparou um relatório onde afirmava que “*o sistema de controle de tráfego aéreo brasileiro é falho e tem um nível baixo de segurança. Os controladores não têm preparo, os equipamentos são velhos, não há suporte técnico, a cobertura de rádio é ruim e os sistemas operacionais são inadequados.*” (Folha de São Paulo, 08/04/2007, p. C1). Os militares da aeronáutica ignoraram o relatório.

Vaidade – Eu presenciei o então presidente da ANAC, Milton Zuanazzi, dizer em palestras que não havia crise e nem caos aéreo. O primeiro grupo diretivo da ANAC foi um exemplo de preponderância de qualidades políticas em detrimento de capacitação técnica para preencher cargos públicos. Três dias após o acidente com o Airbus da TAM, em Congonhas, a Aeronáutica condecorou o presidente e dois diretores da ANAC em uma cerimônia pública. Logo depois, o novo ministro da Defesa, Nelson Jobim, anunciou abertura de processo administrativo contra a ANAC, baseado em uma mentira que a agência teria apresentado à justiça sobre restrições de uso da pista de Congonhas em períodos de chuva (Folha de São

Paulo, 23/08/2007, p. C6). Essa restrição seria sobre a obrigatoriedade do uso dos reversos das turbinas, justamente a causa do acidente da TAM. Jobin também contradisse Zuanazzi sobre o fim da crise aérea. Finalmente, Zuanazzi se expôs na mídia de maneira chorosa pedindo para manter o emprego, uma atitude patética perante o “*trade*” de transportes e turismo. Sangrou em público, até finalmente se demitir.

Desfaçatez – “*Não há crise aviação comercial brasileira*”. Milton Zuanazzi, em várias ocasiões; “*Relaxa e goza*”, ministra do turismo Marta Suplicy, em 09/06/2007; “*É a prosperidade do país: mais gente viajando, mais aviões, mais rotas.*”, ministro da Fazenda Guido Mantega, em junho de 2007; os gestos obscenos de Marco Aurélio Garcia (*top, top, top*) assistindo a um programa de TV onde, pela primeira vez, a TAM assumiu que o reverso esquerdo da aeronave acidentada estava travado.

Patriotada – O sentimento anti-americanista brasileiro aflorou parcialmente por causa dos pilotos do Legacy e dos relatórios de instituições internacionais sobre as más condições de segurança do espaço aéreo brasileiro. Há uma enorme resistência para contratar uma consultoria internacional para resolver tecnicamente o problema do gerenciamento da aviação civil brasileira.

Bonomia – É a opinião pública brasileira, os cerca de 8% que utilizam aviões comerciais, que ficaram apáticos perante os abusos das companhias aéreas e do governo. Desde os tempos da Varig, ex-vaca sagrada da aviação brasileira, as pessoas resistem a criticar as falhas e carências do sistema, tanto nas instâncias privadas quanto públicas. A Fundação Rubem Berta foi a maior responsável pela falência da Varig, já afirmava Carlos Lessa, o ex-presidente do BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (www.aeronews.com.br, de 27/08/2004). Desde a falência da PANAIR do Brasil, provocada pela ditadura militar, em 1965, para privilegiar a Varig, o sistema aéreo nacional sofre dos males de uma gestão compartilhada por acordos escusos e trocas de favores. As sementes da crise foram plantadas a mais de meio século, regadas por governos militares e civis, ignoradas sistematicamente pela opinião pública. A partir de 2006, a população viu que o sistema é falho, ao contrário do que pregavam os militares e governos civis ao longo dos últimos vinte anos, proclamando sua segurança e sofisticação.

Mentiras – Algumas empresas aéreas mentem (a velha Varig e Tam, por exemplo); autoridades mentem; militares da aeronáutica agem como se estivessem nos tempos da ditadura tentando ignorar a sociedade civil; a Infraero não explica à sociedade o superfaturamento de obras e a falta de condições técnicas adequadas de vários aeroportos.

Falta de pensamento sistêmico – Os aeroportos brasileiros têm problemas graves não apenas nas pistas, pátios e sistemas de segurança:

- a) A logística é falha. Muitas vezes não há escadas sobressalentes, ônibus ou veículos para transporte de *catering* ou carga para atender as aeronaves em solo causando ainda mais atrasos e desconforto.
- b) Os serviços terceirizados são controlados pela Infraero. Não há transparência no processo de designação dos concessionários para esses serviços. Há denúncias de protecionismo, favoritismo, corrupção ativa e passiva e em vários casos a qualidade dos serviços é baixa e irregular.

- c) Em uma tentativa de melhorar sua imagem, a Infraero afirmou que os aeroportos brasileiros seriam *shoppings centers* abertos ao público em geral, tentando se comparar com os centros de excelência de consumo no país. Isso não é verdade. Há exceções como os aeroportos de Porto Alegre, Fortaleza, Congonhas e Salvador. Mas outros aeroportos possuem péssimas condições de atendimento. O aeroporto de Curitiba é escuro e frio, no inverno; o de São Luís, não possui ar condicionado, e de Guarulhos, exige reformas e ampliação urgentemente; o do Galeão, foi ampliado sem necessidade, em detrimento do aeroporto de Guarulhos; o aeroporto de Brasília oferece um dos piores serviços de apoio aos passageiros (banheiros sujos e quebrados, falta de assentos nas salas de espera, ar-condicionado precário).
- d) Os aeroportos brasileiros não possuem sistemas de transportes articulados com trens urbanos ou metrô, denominado transporte intermodal. As únicas possibilidades de acesso são por via rodoviária ou aérea. Na Europa, em algumas cidades da América do Norte e na Ásia os aeroportos são atendidos pela malha metroviária/ferroviária, totalmente integrada ao serviço dos aeroportos.

Há que se voltar aos tempos de seriedade e eficiência. Um dos pioneiros no desenvolvimento do avião foi o brasileiro Alberto Santos Dumont; jatos brasileiros da Embraer voam por todo o mundo; já tivemos companhias aéreas com níveis excelentes de serviço como a antiga Varig e a TAM dos tempos de Rolim Amaro. A crise é estrutural, mas se autoridades e empresários conscientes e responsáveis pensarem estrategicamente, o setor aeroviário terá soluções adequadas. Assim como o Brasil já teve crise energética, colapso de sistemas de saúde, crises na segurança pública e instabilidade política no passado, as exigências de infra-estrutura agora chamam a atenção da sociedade. O turismo é consequência de estabilidade econômica, social e política; de maturidade cultural e cívica.

Anexo I - Cronologia resumida da crise aérea brasileira

29 de setembro de 2006 – Colisão entre o Boeing 737-800 da empresa brasileira GOL e um jato executivo Legacy, de fabricação brasileira, provoca a morte de 154 pessoas, todos passageiros do Boeing. O avião da GOL fazia o vôo Manaus/Brasília e o Legacy voava de São José dos Campos para os Estados Unidos, cumprindo seu vôo inaugural. Esse acidente é um dos únicos relatos que se tem sobre uma colisão entre duas aeronaves a jato, a grande altitude (37.000 pés) com a sobrevivência de uma das aeronaves envolvidas como ocorreu como Legacy, que pousou em uma base militar na floresta com seus passageiros e tripulação incólumes.

27 de outubro de 2006 – Aeroportos em todo o Brasil começam a registrar atrasos em pousos e decolagens. A Infraero afirmou que os controladores de vôo trabalhavam com atenção redobrada após o acidente. Começava um movimento de pressões e reivindicações, no começo discretas, para que os fatos não apontassem a culpa apenas dos controladores de vôo mas reconhecessem as deficiências do sistema de controle de tráfego aéreo.

2 de novembro de 2006 – Os atrasos chegam a 12 horas em vários aeroportos. Passageiros revoltados provocam discussões nos aeroportos de São Paulo, Brasília, Salvador e Porto Alegre. Houve invasão e tumulto em um guichê de companhia aérea no aeroporto internacional do Rio de Janeiro.

14 de novembro de 2006 – A Aeronáutica obriga os controladores de voo a permanecerem em seus locais de trabalho, em um regime denominado aquartelamento. O Sindicato dos Controladores de Voo denuncia a falta de pessoal. Começam a surgir as notícias de que havia controladores que não falavam inglês (e controlavam vôos internacionais), não havia controladores em número suficiente e os equipamentos eram escassos ou obsoletos. Os contornos da crise vão, lentamente, sendo delimitados.

5 de dezembro de 2006 – Mais um dia de atrasos e tumultos nos aeroportos. Uma falha no controle de tráfego aéreo de Brasília seria a causa da nova etapa da crise. Há suspeitas de sabotagem ou de operações acobertadas de greve.

Dezembro de 2006 – Nova e profunda crise se arrastou até o Natal. O problema teria sido causado pela TAM, empresa aérea brasileira que retirou seis aeronaves para manutenção e fez *overbooking* (vendeu mais passagens do que assentos para alguns vôos). O governo utilizou aeronaves da Força Aérea Brasileira (FAB) para tentar contornar o problema. Foi um péssimo Natal para milhares de pessoas.

11 de fevereiro de 2007 – A Aeronáutica concluiu o Inquérito Policial Militar (IPM) sobre a crise aérea. Ninguém foi punido, inclusive pela crise provocada pela TAM, em dezembro.

17 de fevereiro de 2007 – O Presidente Lula apresentou os novos comandantes das Forças Armadas. Na Aeronáutica, o ex-Comandante Luiz Carlos Bueno foi substituído por Junito Saito.

21 de março de 2007 – O Cindacta 2 (um dos Centros de Controle de Tráfego Aéreo nacional, localizado em Curitiba) registra pane na rede de informática. O governo fala da possibilidade de sabotagem. Não houve apurações conclusivas.

31 de março de 2007 – Mais atrasos de vôos e revoltas de passageiros, principalmente nos aeroportos de São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Salvador e Brasília.

12 de abril de 2007 – O então Ministro da Defesa, Valdir Pires, disse que a crise estava sendo vencida e que o Brasil possui um dos melhores padrões de segurança de vôo do mundo.

13 de julho de 2007 – A Ministra do Turismo, Marta Suplicy, recomendou em uma entrevista de TV que os passageiros afetados pelos atrasos deviam “relaxar e gozar”. Posteriormente ela pediu desculpas.

21 de junho de 2007 – O presidente Lula dá carta branca à Aeronáutica para acabar com a crise que se mantém. O governo mudou de tática, pois anteriormente tentou dialogar com os controladores de tráfego aéreo e chegou a intervir na linha de comando entre oficiais e subalternos. O presidente da Infraero José Carlos Pereira, em entrevista pela TV, calmamente recomenda “muita paciência” aos passageiros perante o caos instalado nos aeroportos. O Ministro da Fazenda, Guido Mantega, diz em uma entrevista que não há crise aérea e que o motivo dos problemas é “a prosperidade do país, com mais vôos e passageiros”. O comentário geral sobre a frase infeliz do ministro foi de que nesse caso a China deveria ter paralisado seu sistema aéreo em vista do imenso crescimento econômico dos últimos anos e aconteceu o

contrário, a China possui um dos sistemas mais eficientes e seguros graças à uma consultoria internacional que equacionou e aprimorou sua aviação comercial.

22 de junho de 2007 – O Comandante da Aeronáutica, Junito Saito, reconhece que a crise aérea é de extrema gravidade e pede compreensão à população. O ministro da Defesa, Valdir Pires, desgasta-se cada vez mais. O Cindacta 1 de Brasília afasta 14 líderes dos controladores de voo mas ninguém é punido. Novas medidas são anunciadas para tentar melhorar a situação. O Palácio do Planalto manda os outros ministros se calarem em relação à crise aérea. Um pouco tarde demais para evitar as bobagens propaladas.

17 de julho de 2007 – O Airbus 320 da TAM, que fazia o voo 3054n entre Porto Alegre e São Paulo, aeroporto de Congonhas, não consegue parar ao pousar, atravessa o canteiro central da avenida Washington Luís e explode contra o edifício de cargas da TAM. 199 pessoas morrem no pior acidente aéreo do Brasil. A crise explode. Companhias aéreas cancelam centenas de voos. A GOL aconselhou seus passageiros a não voarem até o final do mês. O Brasil vive uma situação de paralisação aérea similar à que ocorreu nos Estados Unidos após os ataques de 11 de setembro de 2001.

25 de julho de 2007 – Nelson Jobin assume o Ministério da defesa em substituição a Valdir Pires, extremamente desgastado com a crise sem precedentes. José Carlos Pereira também é demitido da presidência da Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária), uma estatal acusada de corrupção e incompetência administrativa.

06 de novembro de 2007 – Milton Zuanazzi finalmente deixa a presidência da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), completamente desgastado graças à sua falta de habilidade e competência para administrar os diversos setores (Aeronáutica, Infraero, companhias aéreas) geradores da crise. Zuanazzi sai sob forte pressão do novo Ministro de Defesa, da imprensa e da opinião pública. Desde 24 de agosto outros quatro diretores que integravam a diretoria da ANAC já tinham renunciado. Zuanazzi foi posteriormente processado por incompetência administrativa. Toda sua equipe já havia renunciado anteriormente.

Nessa mesma época a companhia aérea de baixo custo (e péssima qualidade) BRA cancelou seus voos e demitiu 1.100 funcionários. Meses antes a ANAC recebeu um relatório informando sobre a difícil situação da empresa, mas Zuanazzi não tomou providências. A falência da empresa era esperada, especialmente pelo histórico problemático de seus proprietários, a família Folegatti, donos também da PNX Travel. Entre 2001 e 2003 a BRA alugava aviões para a Varig realizar voos fretados pela extinta Varig Travel. Mas os aviões eram da própria Varig. Desde o fechamento da Varig Travel, em outubro de 2003, essa história nunca foi devidamente investigada e explicada.

Final de 2007 e início de 2008 – O período de Natal e Reveillon foi mais tranquilo, mas ocorreram alguns atrasos. Muitos passageiros evitaram voar nesse período. A temporada de cruzeiros marítimos no Brasil foi a melhor já registrada, com cerca de doze navios efetuando cruzeiros na costa brasileira e sul-americana e dezenas de outros navios que passaram pelo país. Os laudos e relatórios sobre a crise aérea não apontaram culpados. As mudanças necessárias vão sendo feitas aos poucos. Voos foram remanejados do aeroporto de Congonhas para diminuir seu uso.

17 de janeiro de 2008 – As conseqüências de uma crise tão longa e grave aparecem nos relatórios internacionais. A revista *Forbes*, baseando-se no serviço FlightStats, que fornece pela internet dados em tempo real sobre pousos e decolagens, calculou os índices de pontualidade de aeroportos internacionais com capacidade para atender mais de 10 milhões de passageiros/ano. O pior aeroporto do mundo, com apenas 27% de partidas no horário, foi o Juscelino Kubistschek de Brasília. O segundo pior, com 33% de partidas no horário, foi o de Pequim (China). Os terceiro e quarto lugares ficaram com Congonhas (São Paulo), com 43% e Guarulhos, (São Paulo), com 41%. A Infraero tentou contra-argumentar de maneira obscura e sem atingir resultados, a ANAC e o SNEA (Sindicato Nacional das Empresas Aéreas) não fizeram comentários. (Folha de São Paulo, 17/01/2008, pág. C8).

28 de janeiro de 2008 – A revista *Época* traz uma reportagem de capa intitulada *Preocupe-se – documentos inéditos da Aeronáutica revelam que o risco de desastre aéreo não diminuiu*. Há uma lista de oito promessas não cumpridas pelo ministro Nelson Jobim (pág. 50 a 56), desde reembolsos para passageiros em caso de atraso e maior conforto a bordo, até construção de um terceiro aeroporto em São Paulo, terceira pista em Cumbica desmilitarização do controle de tráfego aéreo brasileiro e restringir o número de conexões no aeroporto de Congonhas.

27 de março de 2008 – O empresário David Neeleman, presidente da JetBlue, lança uma companhia aérea no Brasil, ainda sem nome. Com operação prevista para 2009, a empresa será a primeira a usar as aeronaves a jato da Embraer, indústria aeronáutica brasileira. A JetBlue é uma empresa econômica que voa nos EUA desde o ano 2000. Possui 53 aviões Airbus 320 e comprou 100 jatos EMB 190 da Embraer. David, nascido no Brasil, é apaixonado pelo país. Em um cenário marcado pelo duopólio da TAM e GOL/Varig, pelo terceiro lugar no mercado ocupado pela OceanAir e com a aviação regional caracterizada pela aquisição da Total pela Trip, a nova empresa é mais um vetor de competição necessário para equilibrar o mercado nacional, tão afetado pela seqüência de crises e problemas.

O período entre 2008 e 2010 será decisivo para a aviação comercial brasileira. Certamente será pródigo em fatos, competições entre empresas e mudanças táticas e estratégicas (públicas e privadas) na área. Espera-se que a profecia de Marc Baumgartner sobre um terceiro grande acidente não se cumpra.

Bibliografia:

AMARO, Rolim Adolfo. *Cartas do comandante*. São Paulo: Negócio Ed., 1998.

Aviespão – Órgão informativo da Aviesp. Campinas. Vários números.

Carta dei Diritti del Passeggero. Roma: Ente Nazionale per L'Aviazione Civile. Sem data.

DAVIES, R.E.G. *Transbrasil - an airline and its aircraft*. Transbrasil, 1997. Publicado por Paladwr Press, McLean, Virginia, USA.

- De homens e ideais – Os cinqüenta anos da Fundação Rubem Berta.* São Paulo: Prêmio, 1996.
- Infraero. Folheto *Sistema aeroportuário e as funções de cada órgão.* Sem data.
- Jornal *Folha de São Paulo.* São Paulo, vários números.
- Jornal *O Estado de São Paulo.* São Paulo, vários números.
- LIMA, Julio S. C. A. P. *Desregulamentação do transporte aéreo e surgimento das empresas aéreas de baixo custo.* In TRIGO, L.G.G. *Análises regionais e globais do turismo brasileiro.* Pág. 603. São Paulo: Roca, 2005.
- LOHMANN, Guilherme. *Transporte para turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais.* In TRIGO, L.G.G. *Análises regionais e globais do turismo brasileiro.* Pág. 641. São Paulo: Roca, 2005.
- MAGNAVITA, Cláudio. *O desabafo de Milton Zuanazzi.* In *Jornal do Turismo*, pág. 12/13. Brasília: 22 a 28 de agosto de 2007.
- OLIVEIRA, Alessandro Vinicius de. *Um balanço de 15 anos de política de flexibilização do transporte aéreo brasileiro.* In *Turismo em números*, ano 6, n° 60, p. 16 a 21, São Paulo: Sindetur, 2007.
- PYLE, M. S.; GUNSTON, B.; CHEMEL, E. *Chronicle of Aviation.* London: JOL, 1992.
- Revista *Flap Internacional* – São Paulo, vários números.
- Revista *Host*, número 23, dezembro 2007/janeiro 2008. São Paulo.
- Revista *Exame* – São Paulo: Ed. Abril, vários números.
- Revista *TAM.* Números 43 e 44, setembro e outubro de 2007.
- Revista *Veja.* São Paulo: Ed. Abril. Vários números.
- SASAKI, *Pouso forçado.* Rio de Janeiro: Record, 2005.
- SOUZA, Luís. *Mudanças necessárias nos céus do país.* In *Turismo em números*, ano 6, n° 60, p. 22 a 27, São Paulo: Sindetur, 2007.
- Suplemento especial *A survey of the airline industry.* London: The Economist, 12 de junho de 1993.
- O mundo maravilhoso da aviação.* São Paulo: Abril, 1978 (coleção de oito fascículos encartados nas revistas *Veja* e *Exame*, entre novembro e dezembro de 1978).

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi (org.). *Análises regionais e globais do turismo brasileiro*. São Paulo: Roca, 2005.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. *Viagem na memória*. São Paulo: Senac, 2000.

Varig – uma estrela brasileira. Rio de Janeiro: Action Editora, 1997.

Sites consultados:

www.actagru.org.br – Associação dos Controladores de Tráfego Aéreo de Guarulhos. Obs. Site fora do ar em janeiro de 2008.

www.aeronews.com.br

www.ifatca.org – International federation of Air Traffic Controllers

www.noticiasuol.com.br

www.luiztrigo.blogspot.com