

# *Evolução do Sistema de Concessão de Linhas Aéreas no Brasil*

FLORIANO AGUIAR DIAS

*Sumário* — 1. *Introdução*. 2. *O Decreto número 14.050, de 5-2-1920*; 3. *O Regulamento aprovado pelo Decreto n.º 16.983, de 22-7-1925*; 4. *O Decreto n.º 20.914, de 6-1-1932*; 5. *O Código Brasileiro do Ar*; 6. *O Decreto-lei n.º 9.793, de 6-9-1946, e sua regulamentação*.

*Introdução* — Datam da última década do século passado as primeiras tentativas que se fizeram no Brasil, com o objetivo de explorar o transporte aéreo. Dá-nos conta José Garcia de Souza (1) que em 1890 foi organizada a Sociedade Particular de Navegação Aérea, destinada ao transporte por meio de balões, da qual se chegou a vender ações. O empreendimento, porém, não teve êxito.

Em 1912 — é ainda o mesmo autor que informa — pretendendo organizar uma empresa destinada ao transporte entre Manaus e o Território do Acre, os respectivos interessados solicitaram ao Congresso Nacional privilégio por dez anos para exploração da linha. Propunham-se eles construir os campos de pouso de partida e chegada, postos intermediários de socorro e reparo, transportar malas postais e manter uma escola prática de pilotos, para a qual o Ministério da Guerra poderia enviar anualmente certo número de alunos. Tal pretensão teria recebido despacho no sentido de não merecer consideração (2).

A propósito, é interessante lembrar que somente em 1950 se concretizou aquela ligação e assim mesmo mediante auxílio governamental. Não havendo interesse comercial que atraísse as atenções das empresas aéreas, dado o caráter necessário da linha o Governo se viu obrigado a abrir concorrência pública para sua exploração.

Depois de breve intervalo, já no fim da Primeira Grande Guerra, houve novo surto de pretensões, tendo sido outorgadas numerosas concessões nos anos de 1918 e 1919, umas para ligações entre capitais brasileiras e outras para ligação entre alguma delas e cidades outras do país.

Esse movimento de fluxo e refluxo se processou durante muito tempo, mas sem resultados prá-

ticos. Somente em 1927 será fundada a primeira companhia aérea no Brasil que logrará êxito. Data, assim, daquela fundação o nosso transporte aéreo.

Embora tivessem surgido organizações destinadas à exploração do transporte aéreo no período anterior àquela guerra, a primeira legislação que cuidou do assunto data de 1920, quando o Governo baixou o Decreto n.º 14.050, de 5 de fevereiro. Não passou, entretanto, de uma tímida regulamentação. Exceto no tocante à atribuição de competência para exame dos pedidos de concessão e no estabelecimento dos requisitos a que devia obedecer o material utilizado, não fixou o regime da concessão.

E nas sucessivas regulamentações expedidas, tal disciplina também não mereceu a atenção dos poderes competentes. Quer no Decreto número 16.983, de 22 de julho de 1925, quer no de número 20.914, de 6 de janeiro de 1932, quer, enfim, no Código Brasileiro do Ar, ela foi igualmente esquecida. Nem sequer o prazo da concessão foi mencionado em qualquer daquelas leis.

Essa falta, aliada ao liberalíssimo critério estabelecido na legislação relativa à constituição de companhias mediante apêlo à subscrição pública, é responsável pelo verdadeiro encilhamento que se verificou entre 1943 e 1945, arrancando à economia pública cerca de Cr\$ 220.000.000,00 (duzentos e vinte milhões de cruzeiros). Dêsse total, Cr\$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de cruzeiros) correspondem a empresas que faliram; o resto, a outras ainda existentes, mas que nunca apresentaram na exploração outros resultados que não sejam "deficits".

De outra parte, faltou às autoridades competentes, mesmo sem dispor de outros meios de controle que os então existentes, energia suficiente para por cõbro à situação. Essa atitude de complacência estimulou o apetite dos aventureiros, que passaram a ver no novo transporte o campo de especulação que constituíam antes as companhias siderúrgicas.

Decorrerão ainda cinquenta anos das primeiras tentativas, antes que seja baixada a primeira regulamentação disciplinadora das concessões, o que ocorreu em 1946. E a complementação dessa regulamentação só se fez em 1949,

(1) A verdade sobre a história da Aeronáutica (II Parte), 1944, pág. 364.

(2) Idem, pág. 368.

Dêsse breve resumo, se pode concluir ter havido várias legislações a respeito do assunto. Na verdade, houve cinco, cada uma caracterizando uma fase:

- 1.<sup>a</sup> Do Decreto n.º 14.050, de 5-2-1920, até 1925;
- 2.<sup>a</sup> Do Decreto n.º 16.983, de 22-7-1925, até 1932;
- 3.<sup>a</sup> Do Decreto n.º 20.914, de 6-1-1932, até 1938;
- 4.<sup>a</sup> Do Decreto-lei n.º 483, de 8-6-1938, até 1946;
- 5.<sup>a</sup> Do Decreto-lei n.º 9.793, de 6-9-1946, aos nossos dias.

2. O Decreto n.º 14.050, de 5 de fevereiro de 1920 — Datando de 1927 a existência de nosso transporte aéreo, a fase que inicia com o Decreto n.º 14.050, de 5 de fevereiro de 1920, tem mais caráter ilustrativo. Não forneceu ela nenhum subsídio para a futura regulamentação do transporte aéreo, mas têm sua importância histórica.

Dito Decreto aprovou o Regulamento da Inspeção Federal de Navegação, nome por que passou a ser conhecida a antiga Inspeção Federal de Viação Marítima e Fluvial, e confiou-lhe o serviço de navegação marítima, fluvial e aérea (as duas primeiras já estavam, antes, a seu cargo).

Em função de suas atribuições, cabia à Inspeção: organizar bases para concessão de favores da União aos serviços por ela superintendidos; coleccionar e coordenar elementos para elaboração do plano geral e da respectiva carta; examinar a conveniência das pretensões e propor novas linhas de navegação; fiscalizar os serviços; fiscalizar o estabelecimento e exploração de estaleiros e oficinas; emitir parecer sobre planos e especificações de navios e aeronaves; organizar estatísticas.

Disponha ainda o Decreto que, no regime de fiscalização, a Inspeção teria a seu cargo a verificação das condições das aeronaves e “se, além das disposições deste regulamento, cumprem os concessionários as demais instruções e leis que existem ou venham a existir referentes ao assunto” (art. 4.º, § 26), o que faz presumir a existência de instruções ou condições reguladoras das concessões.

Mas enquanto a remissão estaria certa no que tange à legislação aplicável às concessões para transporte marítimo, porque estas estavam disciplinadas em legislação própria, carecia de fundamento quanto às concessões para transporte aéreo, uma vez que não havia nenhuma lei, regulamento, nem sequer meras instruções reguladoras do novo transporte.

Tratava-se, pois, de remissão perfeitamente inútil, a não ser quanto à legislação “que viesse a existir”.

Examinada a conveniência de uma linha no caso de haver sido solicitada, ou proposta a exploração de uma linha, no caso de iniciativa da Inspeção, esta carecia de elementos para estabelecer as bases da concessão. Dada a pequena possibi-

lidade de pretensões para exploração do transporte aéreo, pelo receio de levar para frente um empreendimento duvidoso e que até então só oferecera fracassos, pela falta de maturidade das condições do país, no sentido de permitir a iniciativa particular, impunha-se a iniciativa oficial, a qual, porém, teria de fundar-se no auxílio governamental. A falta de orientação e de requisitos relacionada com o regime das concessões já se notava e sua comprovação pode ser obtida através dos atos de concessão então outorgados.

Não resta dúvida de que o aspecto da conveniência, ou não, de uma linha deve ser examinado sempre, mas êle independe de menção da lei. E toda vez que a inconveniência seja manifesta, pode deixar de ser dada a concessão sem necessidade da autorização expressa para negá-la. Com fundamento, pois, na inconveniência ou conveniência da concessão, sem ponto de partida para julgá-las, de nada valia a conclusão, que, no caso, não passaria de presunção. Excetuava-se, é claro, o caso de concessão lesiva à segurança ou ordem públicas.

O que fazia falta, portanto, eram normas reguladoras que constituíssem o sistema, o regime das concessões, que, enfim, delimitasse os direitos e obrigações dos concessionários e o mínimo necessário ao julgamento dos pedidos. Sem a disciplina das concessões, nem critério certo para julgá-las, era inevitável o caos que veio a surgir anos depois, fazendo convergir todos os concessionários para uma zona só, aumentando desnecessariamente a oferta de lugares. Foi essa convergência que impossibilitou depois paralisar a desenfreada competição entre as empresas a distribuição equitativa de oportunidades a todas.

Se por um lado é louvável a iniciativa do Governo, antecipando-se ao fenômeno ao legislar a respeito do transporte aéreo antes de seu aparecimento efetivo, por outro, levado pela falta de experiência e pelo caráter teórico que tomou a legislação naquela parte, tolerou excessos de liberdade aos concessionários. Legalizada a situação jurídica da empresa, estavam seus interessados com liberdade para explorar o que lhes conviesse, num regime de concessão em que sobravam direitos e inexistiam obrigações.

Nenhum mal adveio da aplicação do Decreto n.º 14.050 durante sua vigência, porque, como dissemos, nenhuma iniciativa vingou no período.

Mas as omissões do citado Decreto constituíram o alicerce do regime caótico que veio a existir mais tarde, pouco tempo após haver tornado realidade o transporte aéreo no Brasil.

3. O Decreto n.º 16.983, de 22 de julho de 1925 — Esse Decreto aprovou o Regulamento para os serviços civis de navegação aérea. Conquanto tenha sido o segundo ato oficial a tratar da aviação comercial, na verdade constitui a primeira legislação exclusivamente destinada ao assunto.

São inegáveis os méritos desse Regulamento, cujas fontes se identificam nas mais adiantadas legislações da época, porque consolidou tudo quanto foi ditado pela experiência dos povos precursores do transporte aéreo comercial. Era a seleção do que de bom foi encontrado naquelas legislações e não seria exagêro considerá-lo a mais moderna lei aeronáutica de então.

Realça seus méritos o fato de, tiradas as alterações decorrentes do progresso e da evolução da doutrina, principalmente no que diz respeito à responsabilidade civil, ainda ser atual após um quarto de século.

As concessões foram reguladas no Capítulo VI — Das concessões de navegação aérea — artigos 64 a 69, mantendo-se a competência da Inspetoria Federal de Navegação, que seria reorganizada para fazer face aos encargos decorrentes das atribuições a ela conferidas (art. 95). Lamentavelmente, entretanto, o Regulamento adotou um critério excessivamente teórico para presidir o exame das pretensões.

Os requisitos a que estavam sujeitas as concessões não passavam de formalidades inexpressivas, tendo mais êsse caráter do que o de exigências como se vê do art. 66:

- a) provar, mediante documentos idôneos e suficientes, que se acham legalmente constituídos;
- b) declarar as linhas de navegação aérea que pretendem explorar e a natureza do respectivo tráfego;
- c) especificar os aeródromos e campos de pouso de que pretendem utilizar-se, sujeitando-se, neste particular, ao que dispõe este regulamento;
- d) declarar o material e o pessoal de que dispõem para a execução do tráfego, fazendo prova de que se acham devidamente matriculados;
- e) sujeitar-se à observância de horários e tarifas do transporte aprovadas pelo Ministro da Viação e Obras Públicas;
- f) obrigar-se à fiel observância de tôdas as disposições deste regulamento ou instruções em virtude dêle expedidas, sujeitando-se ao pagamento das respectivas multas e mais penalidades no caso de infração”.

O simples exame do artigo transcrito comprova não se tratar exatamente de “exigências”, embora a veracidade das declarações exigisse, de parte dos pretendentes à concessão, o cumprimento de certos requisitos a ela relativos.

Ademais, o Regulamento citado declarava no art. 64:

“As companhias, emprêsas ou particulares, que pretendam executar tráfego aéreo no país, dependem de prévia concessão do Governo, que será dada por decreto e requerida por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas”.

adotando o sistema de concessão para “tráfego” e não para “linhas”.

Tal sistema originaria certas dificuldades quanto às linhas posteriores à expedição do decreto, não abrangidas por consequência na declaração da alínea b do art. 66, se essa declaração tivesse caráter limitado. Concedida a exploração de tráfego no país, a declaração feita antes do

decreto de concessão era limitada ou ilimitada. No primeiro caso, impedia sua ampliação e a execução de outras linhas posteriores ao decreto; no segundo, a concessionária tinha ampla liberdade para estender as linhas declaradas na forma daquela alínea, o que redundaria na falta de objetivo da mesma declaração.

Deixando ao arbítrio dos concessionários a declaração de linhas, isso por si só já era liberdade demais. Permitindo-lhes acrescentar as linhas que desejasse à declarada ou declaradas no pedido de concessão, concordava a administração em renunciar ao contrôlo que tal declaração autorizava a fazer, tomada em sentido limitado.

Na prática, pois, o sistema vigente era de ampla liberdade, o que mais uma vez demonstra a inutilidade de uma declaração a que faltava objetivo.

O Governo reservava-se, é verdade, o direito de negar ou cassar a concessão se fôsse julgada desnecessária aos interesses gerais ou se as circunstâncias indicassem que, em consequência, a segurança ou a ordem pública poderia ser comprometida, mas tal reserva era indubitavelmente desnecessária, independentes que são de referência expressa da lei. Ela é corolário do poder de conceder e autorizar a recusa ou cassação se põe em risco a segurança ou a ordem pública.

Conquanto eficaz na aparência, exigindo a satisfação de requisitos através de “declarações” inócuas, o sistema era falho e, na prática, foi inútil. Expedido o Decreto de concessão de tráfego no país, cessava a ação oficial. Era como se a administração houvesse renunciado ao contrôlo que estabelecera com tanto empenho através de declarações aparentemente destinadas a delimitar o campo de operações.

Mas, tal como acontecera sob o regime anterior, o fracasso das iniciativas particulares impediu se comprovasse o fracasso do sistema.

4. *O Decreto n.º 20.914, de 6 de janeiro de 1932* — Esse Decreto, que regulava a execução dos serviços aeronáuticos civis, deveria substituir integralmente o Decreto n.º 16.983, de 22 de julho de 1925 :

“Até que o presente decreto seja regulamentado pelo Governo, continuarão em vigor as disposições do de número 16.983, de 22 de julho de 1925, aqui não alteradas ou revogadas” (art. 59).

Não tendo o Governo baixado tal regulamentação, ficaram de pé as disposições do decreto anterior, não revogadas ou alteradas pelo novo decreto, entre elas, a que estabelecia os requisitos a que deviam subordinar-se os pedidos de concessão.

Enquanto, porém, o decreto anterior (art. 64) dizia expressamente que a concessão era de *tráfego*, a nova regulamentação se referia a concessão de *linhas*:

“As linhas aéreas entre pontos do território nacional e as de tráfego internacional que nêle tenham início, só

poderão ser estabelecidas e exploradas mediante concessão de Governo Federal, sem privilégio ou monopólio de espécie alguma, por empresas, sociedades ou companhias nacionais, idôneas". (art. 46).

A legislação anterior, por outro lado, declarava expressamente que a concessão de tráfego seria dada pelo Governo Federal mediante decreto, quando o decreto n.º 20.914 era omissivo a respeito do instrumento da concessão, como se comprova da leitura do artigo 46 transcrito acima.

Tal circunstância parece dar a entender que houve deliberado propósito na omissão, mas tanto pode ter ocorrido o pensamento de dispensá-lo como de torná-lo implícito. Mas na prática, não houve alteração. Continuaram a ser expedidos os decretos e — o que é interessante ressaltar — para concessão de *tráfego*, como autorizava o decreto n.º 16.983, em lugar de concessão de *linhas*, como estabelecia o novo decreto.

Ora, o art. 46 supra transcrito alterara o art. 64 do decreto n.º 16.983, substituindo a concessão para tráfego pela de linhas, mas não se tomou conhecimento da alteração. Continuou, portanto, a regra do decreto anterior a vigorar como se não tivesse sido alterada.

Quanto à competência para exame e parecer sobre os pedidos de concessão, mesmo antes de baixado o decreto n.º 20.914, já houvera substancial modificação. O aparecimento da primeira companhia que logrou êxito no seu empreendimento, no ano de 1927, demonstrou ao Governo a ineficácia daquele controle frouxo atribuído à Inspeção Federal de Navegação, levando-o a criar a Comissão de Navegação Aérea, diretamente subordinada ao Ministro da Viação e Obras Públicas (Portaria de 4 de janeiro de 1928).

A Comissão funcionou até 1931, quando, a 22 de abril, foi criado o Departamento de Aeronáutica Civil pelo Decreto n.º 19.920. A cargo desse Departamento ficaram as atribuições decorrentes da aplicação do novo decreto.

Portanto, só inovou o decreto n.º 20.914 quanto ao instrumento da concessão e seu conteúdo. Omitiu o primeiro e deixou claro que o segundo não mais era o tráfego e sim linhas. Como já dissemos também, a inovação careceu de interesse, porque na prática continuou a ser feito o que dispunha a lei anterior.

Mesmo os dois novos elementos trazidos ao exame das concessões deixou de alterar tal exame. Aliás, foram mal compreendidos e tomados como se referindo a linhas quando diziam respeito ao tráfego em geral. Não era no fato de ter a linha explorador único que estava o privilégio ou monopólio, e sim, na circunstância de enfeixar nas mãos de um só explorador ou grupo de exploradores (pool) o transporte aéreo do país.

O próprio fato de continuar a vigorar um sistema defeituoso, em que pesasse a modificação para melhor da lei posterior, demonstra a inutilidade do controle. Aquêles males antes inexisten-

tes, mais porque faltavam iniciativas vitoriosas para explorar o transporte do que pelo fato de oferecer segurança o controle das concessões, começaram a surgir nesse período. Durante êle, a liberdade já grande dos interessados nas concessões cresceu e impossibilitou a disciplina destas. A meia dúzia de companhias então existentes, duas das quais de caráter limitado na exploração, porque eram serviços regionais, adstritos quase a um estado, dividiam o tráfego do país. Mas dividiam como e quando bem queriam. Sendo vasto o campo de exploração, havia entre elas entendimento para sua divisão, mas tal entendimento, prescindia da interferência da administração, que via crescer o transporte em atitude apática.

5. *O Código Brasileiro do Ar* — O Código Brasileiro do Ar segue mais ou menos a orientação do Regulamento aprovado pelo decreto número 16.983, de 22 de julho de 1925, que foi alterado em parte pelo decreto n.º 20.914, sem que a essa alteração tivesse obedecido.

Depois de dizer no art. 36 que as linhas regulares de navegação aérea necessitam de concessão do Governo brasileiro, dispõe :

"Art. 37. Para os efeitos da concessão de linha regular de navegação aérea, haverão os requerentes de provar a sua idoneidade moral e capacidade técnica e financeira, podendo o Governo outorgar ou negar a concessão, segundo as exigências do interesse público e observadas as seguintes condições :

a) provar, mediante documentos idôneos e suficientes, que se acham legalmente constituídos, de acordo, quando brasileiros, com o art. 22, letra b, deste Código, e, quando estrangeiros, observado o art. 146 da Constituição de 10 de novembro de 1937;

b) declarar as linhas de navegação aérea que pretendem explorar e a natureza do respectivo tráfego;

c) especificar os aeroportos e aeródromos que pretendam utilizar, sujeitando-se, nesse particular, ao que dispuserem os regulamentos respectivos;

d) declarar o pessoal e o material de que dispõem para a execução do tráfego, fazendo prova de que se acham devidamente matriculados;

e) sujeitar-se à observância de horários e tarifas do transporte, aprovados pela autoridade competente".

Um simples confronto com o artigo 66 do Regulamento aprovado pelo decreto n.º 16.983, de 22 de julho de 1925, provará a identidade dos dispositivos. As pequenas modificações havidas não alteram essa identidade, pois visam a interpretar as exigências.

Assim, a remissão ao art. 22 do Código, que regula a inscrição de aeronaves no Registro Aeronáutico Brasileiro, pretende harmonizar as exigências de matrícula com as do art. 37 transcrito, no sentido de não admitir a inscrição de aeronaves estrangeiras naquele Registro. Ou melhor : de só admitir nêle aeronaves de brasileiros. A outra remissão ao art. 146 da Constituição de 1937 perdeu sua razão de ser, uma vez que a Constituição de 1946 não exige mais que as empresas concessionárias de serviços públicos federais, estaduais e municipais (não era o caso, porque não se tratava de concessão de serviço público) constituam

com maioria de brasileiros a sua administração ou delegue a brasileiros todos os poderes de gerência.

Ainda, porém, que não tivesse perdido a razão de ser, só por equívoco se poderia admitir a equiparação das empresas de *serviços públicos* com as de transporte aéreo, dado que este não é serviço público.

No mais, excetuada a referência à capacidade técnica e financeira, o sistema não destoava do que instituiu aquele decreto n.º 16.983. Dizemos excetuada a referência porque aqueles requisitos (capacidade) não passaram de menção. Nunca foram tomados a sério e, quando o foram, meros atestados graciosos faziam a prova necessária.

Sendo assim, pouco importando dizer o Código que a concessão era para explorar linhas e não tráfego, foram sendo expedidos os respectivos decretos, tal como se estivesse em vigor aquele regulamento de 1925.

Houve, é verdade, um simulacro de autorização suplementar. Isto é, como se o decreto dissesse respeito apenas às linhas declaradas para efeito de concessão de tráfego, toda linha posterior ao decreto de concessão tinha aprovação implícita. Podendo explorar o que lhes parecesse melhor, as empresas se expandiam para onde queriam. A única obrigação, depois de autorizada a estabelecer tráfego no país, era submeter-se às tarifas e horários aprovados. Como as linhas regulares dependiam (e dependem) de horários, aprovados, quando pretendiam linhas novas a submissão dos horários à aprovação correspondiam a tácito pedido de aprovação da linha ou linhas novas. Convém lembrar, no entanto, que nunca tais horários deixavam de ser aprovados, o que mostra bem a inconsistência do sistema.

6. *O Decreto-lei n.º 9.793, de 6 de setembro de 1946, e sua regulamentação* — Dessas regulamentações que comentamos se vê que faltou, antes de mais, o estabelecimento de um regime regulador das concessões. Talvez se possa atribuir o fato à falta de experiência em que fundar-se para fazê-lo. Mas não resta dúvida também de que houve certa apatia, um *laissez faire*. A elaboração do Código deveria ter proporcionado possibilidades de corrigir as falhas anteriores, mas preferiu-se recorrer ao que já havia, mesmo sem entusiasmo, a criar o regime, a estudar o problema, como foi feito mais tarde, a fim de solucioná-lo.

Quando foi baixado o decreto-lei 9.793, o primeiro diploma legal disciplinador das concessões, não foi a experiência que o ditou: foi o caos em que viviam as empresas, cujo número aumentara consideravelmente durante a Segunda Grande Guerra, exigindo igualdade de oportunidade, voltando as vistas para aquilo que já era explorado e já dava resultados.

Não foi, portanto, uma disciplina que partiu dos erros passados, mas que tinha em vista a ameaça do futuro, ameaça essa que despertara a

atenção diante da guerra recém-terminada de tarifas entre as empresas, exatamente com o objetivo de alijar da competição as que não pudessem sofrer a guerra econômica.

Por isso mesmo, pelo fato de pretender pôr um dique à situação, não podia simultaneamente atender a ela e ao passado. Tem defeitos, por isso mesmo, mas ainda que criasse um regime totalmente oposto à liberdade de que gozavam, isto é, mesmo passando de um polo a outro, foi recebido como bênção pelas empresas exaustas.

As características do decreto-lei n.º 9.793 são:

1.º, submissão de toda e qualquer concessão a contrato em que se definam os direitos e obrigações das concessionárias;

2.º, concessão experimental no caso de não ser possível ou aconselhável a concessão comum, a fim de avaliar a viabilidade da nova competição acarretada pela admissão de outra concessionária numa rota; prazo de dois anos, não renovável;

3.º, fixação do prazo das concessões, subvencionadas ou não, em cinco (5) anos, renováveis por iguais períodos, conforme o resultado do julgamento do serviço no período vencido;

4.º, estabelecimento de três regras básicas para a concessão:

a) necessidade de tráfego das cidades situadas na rota pretendida;

b) capacidade da empresa para execução do serviço em padrão satisfatório;

c) inexistência do espírito de competição ruínosa com outra empresa.

Embora tenha disciplinado as concessões através do instrumento adequado, o decreto-lei citado perfilha um sistema teórico quanto às condições que devem satisfazer os pedidos, exceto no que diz respeito às necessidades das cidades a servir.

É muito difícil, se não impossível, concluir pelo espírito de competição ruínosa, uma vez que, sem o conhecimento de métodos desleais, ou sua forte presunção, não se pode admiti-lo. Entretanto, como dissemos, o mérito daquele decreto não foi o de pôr fim ao problema, resolvendo-o de modo cabal, e sim permitir o controle da situação alarmante em que viviam as empresas, impedindo a expansão arbitrária de todas e protegendo-as contra as adventistas que pretendessem *sem trabalho*, usufruir as vantagens que só o esforço e a pertinácia conseguiram.

Somente depois de três anos de sua expedição, foi o decreto-lei n.º 9.793 regulamentado, através da Portaria n.º 90, de 3 de maio de 1949. Após um ano de aplicação prática, as normas para concessão de linhas, aprovadas por aquela Portaria, foram consolidadas pela de número 347, de 27 de dezembro de 1950.

Essas portarias prevêm as hipóteses que podem revestir os pedidos de concessão, estabelecendo os critérios que devem presidir o exame de cada uma.

E, a fim de examinar os pedidos de concessão e sobre eles emitir parecer, foi criada, na Diretoria

de Aeronáutica Civil, a Comissão de Estudo e Concessões de Linhas Aéreas — CECLA. Essa Comissão tem caráter meramente consultivo, podendo o Diretor-Geral da Aeronáutica Civil aceitar ou rejeitar os pareceres que, com relação às concessões, ela emitir.

Aceito o parecer da Comissão, é autorizada a linha em caráter experimental, pelo prazo de seis (6) meses, findos os quais é aferido o aproveitamento da exploração nos quatro primeiros meses. Se tal aproveitamento corresponder a um índice superior a 50%, a empresa estará automaticamente autorizada a continuar a exploração da linha até sua concessão pelo Ministro da Aeronáutica. Caso contrário, caducará a autorização ao fim dos seis meses ou tão logo se apure o resultado inferior a 50% na exploração.

Mesmo na hipótese de parecer da Comissão, contrário a alguma pretensão, o Diretor-Geral poderá rejeitá-lo e autorizar a exploração da linha em caráter experimental.

E, não obstante participar dos debates perante a Comissão, em companhia da empresa requerente, as empresas sobre cujos serviços a nova concessão refletir direta ou indiretamente, poderão recorrer, em grau de reconsideração ao Diretor-Geral e em grau de recursos ao Ministro da Aeronáutica, tendo tal recurso (em ambos os graus) efeito suspensivo.

O sistema vigente é complexo e ainda não atende ao desenvolvimento do problema, mas sua análise não comporta neste trabalho, pelo que faremos sua crítica em outra oportunidade.

