



Varig-Cruzeiro: um reencontro quase 50 anos depois

AVIAÇÃO

Quem permanece no ar?

A aproximação da Varig e Cruzeiro, consumada depois que o Departamento de Aeronáutica Civil autorizou a Varig a adquirir 64% das ações da Cruzeiro, não passa afinal de um reencontro entre familiares separados há muito tempo. O desentendimento entre eles ocorreu pouco depois do primeiro vôo comercial brasileiro, uma aventura de 300 quilômetros entre Porto Alegre e a cidade de Rio Grande, proeza de um pesado hidravião Dornier movido a dois motores Rolls-Royce de 360 HP cuja propriedade é até hoje reivindicada pelas duas empresas. O imigrante alemão Otto Ernst Meyer rompeu com a Conдор Syndikat, uma espécie de trading company alemã especializada em vender material aeronáutico, com quem se associara, e fundou a Varig. A empresa alemã transformou-se no Sindicato Conдор — mais tarde Cruzeiro do Sul. Agora, quase cinquenta anos depois — o histórico vôo ocorreu em 1927 —, a Varig poderá proclamar-se definitivamente como a pioneira, sem contestações.

Ao longo de sua história, associar-se, fundir, admitir sócios ou simplesmente comprar empresas concorrentes tem sido uma constante na Varig. Às vezes, nesse processo de crescimento, a empresa sofreu graves problemas metabólicos. Se em 1931 sua sobrevivência só foi possível graças à subscrição de 1 050 ações pelo governo do Estado do Rio Grande do Sul (essa participação chegou a 40% mas hoje é insignificante), a absorção da Real-Aerovias, em 1961, acabou se transformando numa dolorosa cirurgia plástica. A pedido do então presidente Jânio Quadros, a Varig alterou

sua fisionomia de empresa preocupada já naquela época em manter uma certa auto-suficiência técnica e administrativa para se envolver nas questões da Real-Aerovias. Havia uma promessa do governo de ajuda em caso de necessidade. Mas com a renúncia de Quadros sobraram apenas à Varig os problemas que iam desde equipamento inadequado até capacidade ociosa do pessoal. Já substituir a Panair nas linhas internacionais foi um doce encargo para a Varig.

Míni-ministério — Ainda assim, quando no início do mês passado começou a decolar a fusão com a Cruzeiro, vozes respeitáveis nos meios econômicos levantaram-se, contestando a transação. No Rio Grande do Sul, o industrial Plínio Kroeff, diretor administrativo das empresas Zivi-Hércules e suplente de conselheiro geral da Varig, declarava: "A Varig cresceu sozinha e deve continuar sozinha". Kroeff lembrou o episódio da Real-Aerovias e fez uma profissão de fé na livre concorrência no setor de transportes aéreos: "Desta luta, o maior beneficiado é o usuário, que pode escolher as empresas que lhe oferecem melhores serviços e maior segurança".

Na semana passada, Kroeff no entanto afirmava: "Não sou contra a encampação da Cruzeiro, mas sim contra a estatização". E acrescentava: "Além disso, a Varig é hoje um míni-Ministério das Relações Exteriores do Brasil e nada custa ao país". Quando se fala da Varig como um representante não oficial do Brasil no exterior, e principalmente

quando se levanta a momentosa questão privatização versus estatização, se ia ingênuo afirmar que esse míni-ministério constituído por aviões que cruzam os céus não onera os chamados cofres públicos.

Segundo um velho credo dos Rothschild, sabidamente bem dotados para administrar cofres, a maneira mais rápida de perder dinheiro é apostar em corridas de cavalos. A segunda maneira, sem dúvida mais interessante, é investir no lazer com mulheres bonitas. A terceira seria entrar nos negócios de aviação.

Nestes tempos, em que o preço do combustível rói as reservas de alguns setores da economia, os aviões continuam a voar em boa parte graças a receitas governamentais, e isso no mundo todo.



Junqueira: só saem os Caravelle

A Air France, empresa estatal, apresentou um prejuízo de 570 milhões de francos no ano passado. Da mesma forma a Alitalia e a British Airways, com prejuízos de 60 bilhões de libras e 12,5 milhões de libras, respectivamente, são subsidiadas. Restam a Lufthansa e Swisair, que tiveram lucros em 1974 e que apresentaram recuperação em seus balanços a partir do momento em que se tornaram empresas de economia mista, fugindo à regra geral e justificando esse comportamento devido a uma política de marketing.

Impulso irreversível — No Brasil, o governo deu às companhias aéreas, sob a forma de subsídios, entre 1956 e 1970 — portanto muito antes da explosão de preços de combustível —, cerca de 140 milhões de dólares. Ou seja, um valor

superior à soma do capital de todas as companhias e maior que todos os investimentos feitos por elas. Esses não são números rigorosamente oficiais, mas foram computados com paciência por Arp Procópio de Carvalho, autor do livro "Geopolítica do Transporte Aéreo no Brasil" e um estudioso apaixonado pela aviação. Procópio, ex-professor do ITA, ex-funcionário do DAC e especialista em direito aeronáutico, já previa no livro o que ele chama de "impulso monopolista irreversível nesse setor". Como o grupo Varig-Cruzeiro tornou-se exclusivo no tráfego internacional e somou no ano passado 53% da fatia do mercado interno, Procópio acredita que, com pequenos ajustes, se poderia prescindir dos serviços das outras empresas em operação no país, a Vasp e a Transbrasil.



Carvalho: realidade tarifária

Dentro das teses de Procópio e outros especialistas seria mesmo uma excessiva divisão do mercado a causa principal da má situação em que se encontra a aviação comercial brasileira. E a essa situação deveria se acrescentar a dificuldade das empresas aéreas para se comportarem como entidades privadas, já que não possuem as características mais marcantes desse tipo de empreendimento. As companhias nacionais, praticamente isentas de tributos, ainda assim raramente conseguem apresentar lucros em seus balanços. A Varig se declara devedora junto ao BNDE de 1,2 bilhão de cruzeiros, além de dever 135 milhões ao INPS. A Cruzeiro, por seu lado, deverá cobrir um empréstimo de 43,5 milhões de dólares, conseguidos através de aval do BNDE para a aquisição de aeronaves.

Comenta-se inclusive em certos meios ligados às empresas que há algumas semanas foi seriamente considerada em Brasília a hipótese de uma intervenção do governo na Cruzeiro e na Transbrasil. A idéia acabou sendo afastada, substituída numa primeira etapa pela incorporação da Cruzeiro pela Vasp. Acontece que subitamente houve uma aproximação entre Erik de Carvalho, presidente da Varig, e alguns dos principais acionistas da Cruzeiro. Carvalho consultou o governo e deu início às negociações. Até agora, dez dias após a autorização do DAC, 260 acionistas da Cruzeiro — muitas ações pertencem a funcionários da empresa — já assinaram o contrato de transferência. Um bom negócio para todos. Pelo menos é o que se deduz das informações de Carvalho e seus assessores diretos. Um deles, o advogado Aguinaldo de Mello Junqueira, indicado para presidir a Cruzeiro, afirma por exemplo que as duas empresas têm um equipamento muito parecido e aviões de boa rentabilidade. Apenas serão retirados de serviço os envelhecidos Caravelle.

Natural economia — "A grande vantagem da fusão", diz Erik de Carvalho, "será uma natural economia para as duas empresas, resultando uma maior receita média." Carvalho não é otimista a ponto de ignorar os problemas da aviação comercial, mas afirma categoricamente: "Embora a situação atual não seja exatamente tranqüila, ela é inteiramente viável". Essa viabilidade implica naturalmente o que Carvalho define como "realidade tarifária", ou seja, "preços de passagens condizentes com os custos operacionais".

A verdade é que esses custos, e seus reflexos nos preços de passagens, parecem afugentar uma parcela considerável de passageiros em potencial. Cada brasileiro voou, em 1973, apenas 38 quilômetros, índice inferior a países como Colômbia e Chile. O aproveitamento de assentos nos aviões nacionais — ao redor de 60% — coloca as companhias brasileiras entre as de maior capacidade ociosa do mundo.

Dentro desse quadro, a expansão da Varig talvez possa trazer em seu bojo as sementes de uma maior racionalização de serviços e menores custos. No ano passado, apesar de estar com seu balanço em vermelho, num prejuízo de aproximadamente 16 milhões, a Cruzeiro manteve impávida seu bem nutrido quadro de diretores com salários considerados "acima da realidade". Ainda em 1974, a Cruzeiro gastou com administração 9,85% da sua receita, enquanto a Varig mantinha seus aviões no ar gastando apenas 4,5% da receita com a parte administrativa.

Velhos padrões — Saudáveis hábitos

AS EMPRESAS E SEUS AVIÕES



NÃO ESTÃO COMPUTADOS OS BANDEIRANTE e DC-3 QUE COBREM AS LINHAS CHAMADAS DE "INTEGRAÇÃO NACIONAL" NEM OS AVIÕES UNICAMENTE USADOS PARA TRANSPORTE DE CARGA

VASP

18 Boeing 737

3 Viscount

TRANS-BRASIL

6 One-Eleven

2 Boeing 727

3 Dart-Herald

VARIG

3 DC-10

16 Boeing 707

9 Boeing 727

10 Boeing 737

10 Electra

8 Avro

CRUZEIRO

8 Boeing 727

6 Boeing 737

5 Caravelle

6 Samurá YS-11

SANTANA

administrativos são uma tradição da Varig, herdada de Otto Ernst Meyer, um implacável organizador. Evidentemente certos padrões estabelecidos por ele foram abandonados. Meyer inclusive obrigava seus funcionários — até mesmo diretores — a se perfilarem em sua presença e fazia também questão que seus pilotos, mesmo quando voassem por lugares do interior gaúcho, sustentassem um rebuscado aspecto marcial. "Na época", como disse a VEJA em Porto Alegre o superintendente de engenharia e manutenção da Varig, Frederico Ritter, "as botas de cano longo, as insígnias dos blusões de couro ajudavam a compor uma imagem de segurança dificilmente transmitida pelos antigos Junker." Hoje naturalmente não é necessário um comandante ao estilo prussiano. Os aviões têm uma fisionomia mais tranqüilizadora e a segurança não depende do comportamento de um único homem. Ainda assim Ritter acredita que exista uma relação indireta entre vôos mais seguros e, por exemplo, uma oficina de manutenção impecavelmente limpa.

Ritter lembra então que não foi fácil implantar uma empresa aérea no Rio Grande do Sul, mas ainda assim a Varig sempre teve instrumentos atualizados em relação à época. Nas oficinas de Porto Alegre trabalhou por muito tempo o francês Louis Auguste Henri Beaumel, companheiro de Saint-Exupéry, Mermoz e Guillaumet, heróicos aviadores do antigo "Correio do Sul" (foi ele quem resgatou nos Andes o avião acidentado de Guillaumet). Beaumel, durante anos diretor de manutenção da Varig, e tão disciplinador quanto Meyer, segundo se diz, revestia de pompa o

momento de teste de motores, usando um imaculado guarda-pó branco. Foi sob sua orientação que pela primeira vez adaptaram-se sob as asas de um sonolento Curtiss C-46 duas pequenas turbinas a jato. Sem esse pequeno artifício a Varig não conseguiria manter suas linhas para Buenos Aires, pois em 1950 o governo argentino determinara que só aviões quadrimotores poderiam fazer rotas internacionais no país.

O supermercado — Dos velhos Jun-

ker até os modernos DC-10, a história da Varig é indiscutivelmente pontilhada de pioneirismo, e alguns deles surpreendentes. Na década de 50, o ex-presidente da empresa, Rubem Berta, inaugurou o primeiro supermercado do Rio Grande do Sul para os funcionários da empresa. Os carrinhos do supermercado foram construídos nas próprias oficinas da Varig. Dentro dessas oficinas trabalham hoje cerca de 2 000 funcionários encarregados da manutenção, sendo 45 engenheiros.



WALTER FIRMO

O simulador: custa 1 milhão de dólares para voar só em terra

Toda a parafernália técnica e administrativa da Varig, que vai desde os cuidados com os canapés servidos a bordo — Rubem Berta defendia a oferta do melhor serviço como a maneira mais direta de sensibilizar o passageiro — até os simuladores de voo (a empresa já possui três, custo médio de 1 milhão de dólares cada, e está encomendando um simulador de DC-10 que vai custar 3,5 milhões de dólares), coloca a Varig numa situação realmente privilegiada em relação às suas concorrentes.

Essa posição de liderança, somada à incorporação da Cruzeiro através da compra de ações, chegou a provocar pronunciamentos na Câmara dos Deputados. O deputado Alcides Franciscato (Aliança-SP) considerou que a dianteira tomada pela Varig contrariava a linha originalmente traçada pelo governo federal. O deputado Francisco Rocha (MDB-RN) se propôs a denunciar irregularidades na transação, por considerá-la uma "tentativa de truste da Varig com a conivência do DAC".

Os temores — Apesar de uma razoável dose emocional acompanhar os argumentos no debate, há precedentes na história de fusões entre empresas aéreas no Brasil que, entre outras coisas, deixaram marcas profundas no contingente trabalhista que opera o setor. Há cerca de dez anos, quando a Panair faliu, 6 000 aeronautas e aeroviários perderam os seus empregos. E, mesmo que um fato dessas proporções não venha a ocorrer hoje, o atual quadro apresentado pelo mercado de trabalho não é o que se poderia chamar de tranquilizador ou equilibrado. Já existe uma oferta de mão-de-obra bem superior às possibilidades de absorção das empresas (cerca de 800 pilotos em todo o país).

Enquanto isso, a Vasp, segundo seu presidente, Flávio Musa de Freitas Guimarães, admite que "encontrará sérias dificuldades em alcançar uma receita suficiente para cobrir os encargos financeiros assumidos com a compra de novos aviões". Essa situação poderia, inclusive, segundo Flávio Musa, dificultar o processo de privatização da empresa. Vista com otimismo pelo seu presidente, a privatização da Vasp deverá transformar os 98% de ações pertencentes ao Estado de São Paulo em apenas 40%. Já aeronautas e aeroviários acreditam que, apesar do caminho para uma empresa de economia mista ser positivo, a maioria das ações (51%) deveria ficar com órgãos estatais.

Como se vê, na multiplicidade de posições sobre como deve ser um eficiente serviço aéreo num país como o Brasil, todos os passos, neste ou naquele sentido, acabam por provocar dúvidas. Afinal hoje em dia são constestados até mesmo conceitos aparentemente insignificantes. E se Rubem Berta achava im-

portante investir em canapés e serviço de bordo é com visível ironia que a revista *Bússola*, do Sindicato Nacional dos Aeronautas, informava num dos seus últimos números: "Só durante um mês a Vasp serviu 9 381 *breakfasts*, 8 432 refeições completas, 9 321 pratos frios, 10 322 canapés, 13 522 sanduíches decorados, 9 546 salgadinhos". E indagava: "Isso é restaurante no ar ou transporte de massas?"