

# NÃO HÁ MONOPÓLIO DA VARIG, GARANTE SMIDT

O Presidente da Varig, Helio Smidt, declarou em Porto Alegre que não tem dúvidas de que a concessão de linhas internacionais à Transbrasil e à Vasp enfraquecerá sensivelmente a aviação comercial brasileira, trazendo prejuízos às próprias empresas e para o País, em benefício exclusivo das grandes empresas internacionais que aqui operam.

Reservando que não se trata apenas de defender a Varig, mas principalmente o Brasil e os interesses nacionais, Smidt refutou de maneira clara e objetiva as acusações da Transbrasil e da Vasp de que sua empresa mantém o "monopólio" das linhas para o exterior. Mostrou que a Varig enfrenta 28 potentes concorrentes estrangeiras — a maioria delas estatais — já que a cada país por ela servido corresponde uma contrapartida, a reciprocidade. "O que na realidade existe — disse — é que mais uma vez, pela importância que ocupa no cenário mundial da aviação, a Varig tornou-se alvo da investida das citadas congêneres brasileiras interessadas hoje em modificar um quadro perfeitamente definido, conquistado não com favores e facilidades, mas com muito trabalho e dedicação ao público, em 59 anos de experiência dos quais 44 anos em tráfego internacional".

"A Varig — continua — preparou-se, ao longo dos anos, para enfrentar a concorrência internacional, para alcançar o lugar que hoje ocupa. Montou com eficiência uma complexa infra-estrutura, investiu centenas de milhões de dólares e dedicou especial atenção ao campo social e à formação profissional do seu pessoal. Assumiu, igualmente, grandes compromissos, contraiu dívidas prudentemente, tanto no mercado interno como no externo. E em detalhe da maior importância e que deveria servir de exemplo para muitas outras empresas: soube se equipar, comprando o equipamento certo na hora certa. Soube, dessa maneira, preparar-se para ser o instrumento da política aeronáutica brasileira no cumprimento dos acordos bilaterais.

## SEM RESTRIÇÕES

Em um ponto, porém, tanto a concorrência nacional como a internacional concordam em gênero, número e grau: nenhuma restrição pode ser feita ao desempenho da Varig. Na verdade, também concordam todos: um dos setores de atividade de que pode o Brasil orgulhar-se perante o mundo é, sem dúvida, o do transporte aéreo.

"Então — questiona Smidt — se todos reconhecem isso, se todos elogiam a eficiência e a competência dos nossos serviços, se os mercados internacionais estão direta ou indiretamente cobertos, se temos representado condignamente a bandeira brasileira no exterior, por que modificar esse quadro? Por que nos taxar de monopolistas, se todos sabem que isso não é verdade, pois qualquer passageiro aqui no Brasil pode optar em voar, por exemplo, para a Europa em mais de 15 empresas? Ele tem o direito e a liberdade de escolha. Então isso é monopólio?, pergunta.

"Outra coisa — continua — que a Transbrasil e a Vasp alegam é que elas investiram em novos equipamentos, etc. Mas, quando formularam os pedidos de renovação das frotas, não previram em seus planos a execução de vôos "charters" e de linhas internacionais regulares.

Será que o argumento agora insistidamente usado, de que a salvação econômica está em voar para o exterior, não constitui uma desculpa para encobrir um fracasso presumível?

## UMA SÓ EMPRESA

Para Smidt, outro ponto que merece ser destacado e colocado nesses debates sobre redistribuição de linhas, mas que é sempre mascarado pela Transbrasil e Vasp é o de que a grande maioria dos países mantém uma só empresa de bandeira voando para o exterior e, quando existem várias, estas são muitas vezes subsidiárias das primeiras e operadoras exclusivas de "charters", como a Aviaco, Balair, Condor, Rotatur, etc.

Abre parêntese para afirmar que os Estados Unidos se constituem numa exceção. "Mas — completa — temos que admitir que é um país com recursos enormes, gerador do maior volume de tráfego aéreo do mundo. Mesmo assim, muitas de suas companhias, envolvidas em competição desenfreada, estão em situação difícilíssima, sem falar daquelas que já fecharam suas portas".

"É por isso — destaca — que defendemos a tese de que a divisão do

nosso tráfego aéreo internacional com outras empresas viria, fatalmente, causar prejuízo não apenas à empresa de bandeira, mas sobretudo às pretendentes e ao próprio País. Nunca deu certo, na verdade, mais de uma empresa voando para o exterior. Assim, não temos a menor dúvida de que se isso viesse novamente a acontecer, haveria um retrocesso muito perigoso, uma concorrência perniciosa e altamente ruínoza. Seria o Brasil competindo com ele mesmo, lutando contra si próprio e, com isso, fortalecendo as já potentes concorrentes estrangeiras pelas vantagens que poderiam usufruir desta luta sem propósito".

## EXEMPLO DO PASSADO

O Presidente da Varig fundamenta ainda mais a sua argumentação de que o mercado não comporta mais de uma empresa voando para o exterior, citando as experiências vividas pela Real Aerovias, Panair e Cruzeiro do Sul, que dividiam com a Varig o mercado internacional na década de 60, mas que, ao longo dos anos, terminaram sem recursos que lhes garantissem a continuidade das operações. Lembra isso como uma experiência que jamais deve ser repetida. É ele quem conta: — "A Varig voava sobre Buenos Aires, Montevidéu e Nova Iorque; a Real Aerovias sobre Bogotá, México, Miami, Los Angeles e Tóquio; a Cruzeiro sobre o Cone Sul e o Caribe, enquanto a Panair cobria toda a Europa. O quadro era esse.

Veio então, em 1961, a primeira débacle séria, atingindo fortemente a Real que não estava preparada para aquele tipo de operação, principalmente a linha para o Japão. Ela não agüentou e acabou não resistindo. Com o objetivo de evitar o colapso e o consequente choque social que isso causaria, a Varig, que estava melhor estruturada, foi induzida pelo Governo a adquirir o Consórcio Real Aerovias. Comprou, pagou e absorveu seus funcionários sem trauma social. "Quatro anos depois — continua — em 1965, a Panair entrou em processo falimentar. Nessa ocasião, a Varig foi chamada a atender o tráfego para Europa, pois era a única capacitada para isso. Mas é evidente que também absorvemos a maioria do pessoal da Panair. E como no caso da Real fomos felizes, pois trouxemos para o nosso quadro funcional uma quantidade de excelentes profissionais, homens que ajudaram e ainda ajudam a fazer o engrandecimento da Varig".

Dez anos depois — prossegue Smidt — em 1975, a Cruzeiro do Sul sem sustentação econômica entra em processo pré-falimentar. Para equacionar o problema, o Governo Federal recomendou, inicialmente, que a empresa fosse adquirida de preferência pela Transbrasil ou pela Vasp, o que gerou longas e infrutíferas negociações. Depois, ainda sem solução, grupos de acionistas principais da Cruzeiro procuraram a Fundação Ruben Berta, detentora do controle acionário da Varig, que pagou o preço considerado justo pelas ações, assumindo a empresa. Mais uma vez comprou e pagou". Segundo Helio Smidt, é da maior importância que os poderes constituídos e a opinião pública conheçam tudo isso, para que "não sejam levados a acreditar em argumentos de pessoas que tentam fazer ilações do sucesso da Varig a favorecimentos e benesses".

Ele diz também que com base em todo este processo, após penosas e malsucedidas experiências, que o Governo Federal consolidou a política hoje vigente para o setor, fazendo questão de destacar que na atual situação, em face da política adotada pelo Governo, a indústria do transporte aéreo brasileiro, no tráfego internacional, está em plano de igualdade com as empresas estrangeiras de mais alto nível. "O importante — diz ele — é que essa posição váii sendo mantida sem o emprego de quaisquer recursos públicos e até mesmo sem o comprometimento de aval governamental, o que representa custo zero para o Tesouro Nacional. Convém lembrar que isto foi conseguido a partir de 1969, pois, até aquele ano, o transporte aéreo internacional no Brasil vinha sendo subvencionado pelos cofres públicos, com ônus evidente para os contribuintes".

"Cabe, portanto — finaliza — após toda a experiência vivida no passado, uma reflexão madura quanto à efetiva necessidade ou conveniência para o País, de serem introduzidas modificações na política até agora praticada acertadamente pelo Governo".