

Vôo endividado

O governo de São Paulo vende a Vasp ao consórcio Voe-Canhedo, que assume as dívidas da empresa e espera saneá-la em dois anos

se houvesse outros interessados, o empresário estava determinado a tirá-los do ar. "A Vasp será minha por qualquer preço", disse Canhedo a mais de uma pessoa dias antes do leilão. O empresário não precisou gastar tanta munição. Levou, pelo lance mínimo, 60% das ações da empresa. Os outros 40% permanecem nas mãos do Estado, que terá dez anos para vendê-las. "Foi um grande negócio para o governo e para a Vasp", disse o governador Orestes Quércia, que foi à Bolsa de Valores sacramentar a privatização. "O Estado deixará de gastar dinheiro na empresa e a Vasp será melhor administrada", completou o governador, que entregou a Canhedo a maquete de um Boeing 737 para simbolizar a venda. O Estado não receberá um centavo com o leilão, mas poderá lucrar, no futuro, com a venda das ações que possui. Com a privatização, o governo paulista livrou-se de um buraco negro que, através de dívidas monstruosas, sugava os cofres públicos. A Vasp era deficitária há dez anos. Se a privatização não saísse, o governo teria que desembolsar 67 milhões de dólares, além dos 53 que já gastou este ano, para manter os Boeing voando até o final de 1990.

GARANTIAS — Oficialmente, Canhedo ainda não assumiu o comando da Vasp. Haverá um processo que pode se arrastar por mais alguns meses para que ele cumpra todas as exigências e tome posse da empresa — e há quem duvide que o empresário seja capaz de dar conta de todas elas. Canhedo terá de pagar ainda esta semana um sinal de 4 milhões de dólares, correspondente a 10% do que vai desembolsar para ter o controle da Vasp. Os 38 milhões de dólares restantes terão de ser depositados até o dia 1º de outubro diretamente nos cofres da empresa. Esse dinheiro servirá para capitalizá-la. Depois disso, o governo ainda analisará as condições que Canhedo tem para responder pelas dívidas da Vasp. A Vasp deve para todo mundo. Deve para o Banco do Brasil, para bancos privados, para fornecedores de peças e para a Petrobrás. Em junho, esses papagaios somavam uma dívida de 351 milhões de dólares. Se o governo resolvesse fechar a empresa e vender seus bens no atacado, nem assim pagaria a dívida. O dinheiro que o governo

injetou na empresa este ano foi justamente para zerar essas contas e passar a empresa adiante com uma dívida igual ao valor de seu patrimônio.

Nem a dívida nem a recuperação de uma empresa que tem dificuldades enormes — como uma frota envelhecida, funcionários ociosos e excesso de burocracia — assustam Canhedo. "A Vasp será saneada financeiramente em dois anos, vai disputar rotas internacionais e fortalecer-se nas linhas domésticas", garante o empresário. Entre seus planos de curto prazo está a venda dos aviões mais

fazendas, juntas, somam 248 000 hectares — uma vez e meia o território do município de São Paulo.

No CHÃO — Embora seja aficionado por aviação — é dono de uma pequena empresa de táxi aéreo, a Brata, de Brasília, e pilota até hoje um monomotor Cessna 210 que comprou em 1960 nos Estados Unidos —, Canhedo construiu sua fortuna em terra firme. Depois de fornecer madeira para a construção de Brasília, instalou-se na cidade em 1966 com a mulher e os quatro filhos. Na

capital, fundou catorze empresas, que administra com a ajuda dos filhos e de uns poucos auxiliares diretos. Dono de 1 200 ônibus, 176 caminhões e de 85 000 cabeças de gado de corte, fora os imóveis, Canhedo — que estudou até o 2º grau — sempre fez questão de levar uma vida discreta. Detesta aparecer em colunas sociais, só usa terno em último caso e evita as notas habituais de riqueza. Até 1982, morava numa casa em Taguatinga, um subúrbio de Brasília.

Pelos seus hábitos, Canhedo desliza longe da luz sempre que pode. Às vezes é apanhado por algum holofote. Ele ficou em evidência durante a campanha eleitoral por um atrito com o candidato Fernando Collor. No meio da campanha, Collor denunciou o que seria um escândalo — o apodrecimento de toneladas

de arroz em depósitos oficiais. Como Canhedo, eleitor de seu amigo Ronaldo Caiado, tinha o contrato de transporte desse arroz, tentou explicar-se a Collor e o esperou no aeroporto de Brasília. O candidato do PRN soube que o empresário o aguardava e saiu por outra porta. Não foi o único curto-circuito entre os dois. A Viplan, de Canhedo, transportava em seus ônibus funcionários públicos de Brasília e recebia as passagens do governo. Collor cortou o negócio pouco depois de tomar posse.

Contra o empresário pairou também uma suspeita de falcaturia, que chegou a ser investigada pelo Congresso. Outra de suas empresas, a Wadel, foi contratada pelo governo em 1987 para transportar grãos das fazendas para os depósitos da Companhia de Financiamento da Produção, a CFP. Canhedo, segundo a denúncia, teria subcontratado uma outra transportadora por um preço menor e

A segunda do país

■ **A Vasp é a segunda maior empresa aérea do país. Ela só perde para a Varig. A Vasp tem 32 aviões e a Varig, 87.**

■ **No ano passado, a Vasp transportou 5 milhões de pessoas, 31% dos passageiros dos vôos domésticos.**

■ **A Vasp tem 7 300 empregados e a Varig, 24 600.**

■ **Em 1989, a Vasp faturou 426 milhões de dólares, mas teve um prejuízo de 51 milhões de dólares.**

■ **Em faturamento, a Vasp — uma empresa do porte da Sharp, da Ericsson e da Volvo — está entre as 120 maiores do país.**

■ **A frota da Vasp é antiga. De seus 32 aviões, 21 são Boeing 737-200, um modelo da década de 60 que consome mais combustível e transporta menos passageiros que o Boeing 737-300, vinte anos mais novo.**



velhos e de três trambolhos que a Vasp comprou em 1984: os jatos Airbus, franceses. Nenhuma empresa nacional opera esse tipo de avião, e mesmo as empresas estrangeiras estão se livrando deles aos poucos. Entre as promessas de Canhedo está também a de entrar firme no negócio do transporte de cargas — um ramo lucrativo, mas pouco explorado pelas empresas aéreas brasileiras. Numa economia seca como a do Brasil, em que os investimentos de fôlego são raros, o projeto de Canhedo pode parecer um sonho. Antes de qualificá-lo para o leilão, o governo paulista pediu que o empresário mostrasse que tem cacife para fazer tudo isso e honrar todas as dívidas. No cartório, Canhedo preencheu uma lista interminável de imóveis, um lado de sua fortuna que pouca gente conhecia. Para garantir o aval do Tesouro do Estado, que queria sossegar os credores da Vasp, o empresário ofereceu fazendas e prédios. Só as

embolsado a diferença. Seus caminhões não teriam saído da garagem. A denúncia acabou sendo arquivada este ano. "Os deputados estudaram o caso durante meses, não concluíram coisa alguma e portanto eu não sou culpado de nada", diz o empresário.

SOCIEDADE — Canhedo pilotará a Vasp tendo a bordo um batalhão de funcionários. Em maio, 3 500 dos 7 300 funcionários da Vasp fundaram uma empresa, a Voe, para participar do leilão de privatização. Depois de propor sociedade a outros interessados — como a Líder Táxi Aéreo, de Belo Horizonte, e a TAM, de São Paulo —, um dos diretores da Voe, Alfredo Ceylão, piloto da Vasp, foi bater à porta de Canhedo, que aceitou conversar. "O acordo não saiu na hora", diz Ceylão. Na verdade, o que os funcionários queriam era assumir o controle da Vasp, mas Canhedo acabou mostrando que eles não tinham cacife para bancar a compra. Depois de algumas reuniões, os diretores da Voe — uma empresa cujo capital, de 14 milhões de cruzeiros, vem de um desconto nas folhas de pagamento dos associados — aceitaram a condição de sócios minoritários e, mais do que isso, um empréstimo de 8,4 milhões de dólares para se tornarem donos de 20% da Aeropart, um consórcio entre a sociedade dos funcionários da Vasp e o grupo Canhedo. Foi a Aeropart que comprou as ações da Vasp no leilão de terça-feira passada.

Além do empréstimo — que terá vinte anos para pagar, com juros de 6% ao ano, iguais aos da poupança —, a Voe conseguiu de Canhedo a promessa de que todos os funcionários da Vasp terão seus empregos garantidos por 120 dias. "Eu queria ter os funcionários do meu lado", diz Canhedo. "O negócio foi bom para os funcionários e para Canhedo", comemora Alfredo Ceylão. Além de participação na sociedade e de vagas asseguradas no conselho de administração e no conselho fiscal, a Voe terá uma das cinco diretorias da Vasp, a de recursos humanos, e a garantia de participar de todas as decisões importantes da empresa. A Voe opinará, por exemplo, nos dois assun-



Empregados da Vasp: sócios da privatização e de Canhedo

tos da maior importância para a companhia: a expansão das rotas e a renovação de sua frota.

VELHOS NAMORADOS — Como negócio, a compra de uma Vasp endividada até o pescoço por um empresário que entende de ônibus e caminhões tem um lado exótico. Apesar de todas as suas dificuldades, no entanto, a Vasp é um falcão em seu setor, e muitos empresários graúdos sonharam durante anos em levá-la para casa. Um pouco depois da posse do governador Franco Montoro, em 1983, um desses empresários, Camilo Cola, da Itapemirim, tentou comprá-la. Em 1987, Cola mandou uma proposta escrita ao governador Orestes Quéricia. Curiosamente, o dono da Itapemirim, uma das maiores empresas de ônibus interestaduais do país, desistiu de concorrer desta vez. Segundo a versão da praça, Cola foi convencido pelos seus familiares a mon-



Ceylão, da Voe: negociação demorada para o acordo

tar sua própria empresa aérea — ele já possui dois Boeing 727 para transporte de carga. Da lista dos interessados pela Vasp constavam dois outros velhos namorados da empresa — os comandantes José Afonso Assumpção, dono da Líder Táxi Aéreo, e Rolim, da TAM.

Assumpção acabou desistindo na reta final porque concluiu que teria de dar os aviões e os hangares da Líder como garantia da dívida da Vasp. Só a dívida da Vasp com o Banco do Brasil é suficiente para a compra de 35 jatinhos Learjet, e Assumpção possui uma frota de doze jatos Lear. A TAM de Rolim

saiu do páreo na última hora porque também ficou com medo do Banco do Brasil. "Esperei até a véspera para saber em que condições poderia negociar com o Banco do Brasil", dizia Rolim na quarta-feira. Na verdade, tanto a Líder quanto a TAM entenderam que dificilmente tomariam a Vasp de Canhedo num duelo na Bolsa de Valores de São Paulo. Dias antes do leilão, o comandante Rolim encontrou-se com Canhedo em São Paulo. Canhedo lhe disse que cobriria qualquer lance colocado na mesa e falou com tanta convicção que impressionou o dono da TAM. "Eu só estava disposto a pagar 20% acima do lance mínimo", conta Rolim. Entre os mais persistentes na aquisição da Vasp esteve um perfeito estranho no ninho, o empresário paulista Jorge Hamuche, dono de uma fábrica de jeans, a Norsul. Hamuche acabou sendo desclassificado da concorrência porque não conseguiu mostrar um cacife de peso.

"Nossa proposta foi recusada, mas eu não tenho nada a reclamar. O processo foi transparente", diz Hamuche.

A privatização da Vasp acontece num momento em que pipocam várias novidades no céu. A Varig está investindo 5 bilhões de dólares para ampliar sua frota. A Líder toca o projeto da Air Brasil — empresa que, se sair do papel, vai concorrer na área da aviação pesada. A própria TAM não pretende permanecer pequena. No mês que vem, ela receberá seus dois primeiros Fokker 100 de seis encomendados. Com esse jato que carrega 100 passageiros, a TAM enfia metade de seu corpo na

linha das grandes empresas. O Fokker 100 transporta quase tantos passageiros quanto um Boeing 737 e possui uma vantagem: é mais silencioso. Por esse detalhe, o jato foi autorizado a operar no Aeroporto de Congonhas, que fica no centro de São Paulo e está interdito para aviões barulhentos.

FROTA VELHA — O que está no ar é a esperança de todos os donos de empresas aéreas de que o governo, no curso da reforma da economia e da liberação de preços, acabe com uma mania antiga: a de achatar as tarifas aéreas para segurar a inflação. Esse achatamento fez, nos últimos tempos, com que a frota brasileira envelhecesse. A frota também não cresceu no mesmo passo que a procura do público por viagens aéreas, problema que entope os aeroportos e aborrece os que precisam viajar de avião. "As tarifas domésticas estão absolutamente defasadas", diz o presidente da Varig, Rubel Thomas.

Na semana passada, enquanto Wagner Canhedo comemorava a compra da Vasp, havia quem não estivesse nem um pouco satisfeito com o negócio. O deputado estadual José Dirceu, do PT, decidiu que já nesta semana vai pedir à Justiça que desfaça a venda. Segundo Dirceu, quando o governo decidiu injetar dinheiro na Vasp, só havia duas empresas no páreo, o consórcio Voe-Canhedo e a TAM — que mesmo assim preferiu ficar de fora. "Se outras soubessem que o dinheiro sairia, poderiam se interessar," diz. Além disso, Dirceu acha o preço de 42 milhões de dólares inferior ao valor de uma empresa do porte da Vasp. O governo argumenta que não é apenas o valor dos bens da empresa que deve ser observado, mas também sua dívida. Apenas ao Banco do Brasil, seu maior credor, a Vasp deve 270 milhões de dólares. Canhedo espera refinanciá-la em condições que lhe dêem cinco anos de prazo e cinco de carência. O procurador-geral da Fazenda Nacional, Cid Heráclito de Queiroz, deve apresentar um parecer esta semana recomendando que o contrato de refinanciamento não seja assinado. Queiroz argumenta que, pela lei, apenas estatais podem ter suas dívidas refinanciadas em tais condições. E que, na prática, a Vasp foi privatizada na terça-feira da semana passada. Canhedo, no entanto, não parece preocupado, faz planos para sua nova empresa e já deixou claro que, daqui por diante, a Vasp agirá como uma empresa privada. "Vamos ter como referência o padrão de qualidade da Varig", disse. "Embora também a Varig esteja deixando a desejar." ■