

# ARES TURBULENTOS

A propósito da crise da Aviação Comercial Brasileira, a mundialmente conhecida revista "Time" publicou uma nota que é um dos retratos mais preciosos e verdadeiros da situação.

Uma Nação gigantesca, de tamanho igual ao dos Estados Unidos, o Brasil exigiu um grande auxílio do transporte aéreo após o segundo conflito mundial, e o recebeu. Na sua pressa em atender a demanda, as 18 companhias aéreas do País se excederam na oferta. Na semana passada, á exceção de uma, todas estavam colhidas numa decedente cifras vermelhas e se batiam freneticamente para saírem dela.

No começo o Brasil encorajou as companhias aéreas pagando-lhes um subsídio de Cr\$ 20,00 por quilômetro voado e concedendo-lhes o câmbio favorável de Cr\$ 25.00 por dólar para comprarem sobressalentes e equipamento. Há três anos, o Congresso aprovou um subsídio adicional de 450 milhões de cruzeiros anuais a fim de auxiliar o reequipamento das três companhias aéreas internacionais. Mergulhando em dívidas e na idade do jato, a VARIG encomendou dois Boeings 707 e dois Caravelles franceses no valor de 17 milhões de dólares, a Panair do Brasil encomendou quatro DC-8 no valor de vinte milhões de dólares e a Real/Aerovias encomendou quatro Convairs 880 no valor de quatorze milhões de dólares. Ao mesmo tempo, linhas domésticas voltaram-se para um dispendioso equipamento de curto raio de ação, como, por exemplo, os turbo-hélices Viscounts.

Como a inflação roeu o valor do cruzeiro, o governo baixou gradualmente o valor aquisitivo do dinheiro do subsídio para Cr\$ 100 por dólar. Os 450 milhões de cruzeiros na realidade caíram de 10 milhões de dólares que valiam em 1957, para 4,5 milhões de dólares no corrente ano. A fim de recuperarem essa diferença, as companhias aéreas elevaram as tarifas em 70%; na proporção porém em que as tarifas cresciam, as listas de passageiros se encolhiam. — As companhias tentaram descontos por baixo do balcão, e planos "Viaje agora, pague depois". Os déficits aumentavam, apesar disso, pilotos foram despedidos, contas de gasolina empilhadas. Somente a VARIG com 32 anos de existência e administrada com firmeza (51% de seu capital em mãos de seus funcionários) permaneceu na preto.

Em fins do ano passado, as companhias de aviação entregaram seus problemas a uma comissão governamental. Exemplo de uma descoberta da comissão: a média dos vôos carregava somente a terça parte de sua capacidade. A comissão recomendou a divisão do Brasil em três zonas, garantindo a determinadas companhias o grosso do tráfego em cada zona.

Para alguns dos endividados perdedores de dinheiro, o plano pareceu uma boa saída, para a mais prospera, a VARIG, pareceu o fim da livre concorrência, sob a qual se vinha desenvolvendo satisfatoriamente. O presidente da VARIG, Ruben Berta, 56 anos, contra-atacou. "O zoneamento", disse na semana passada, "estabeleceria monopólios regionais e isto é inconstitucional". Para o caso de não concordarem as companhias particulares com o zoneamento ou outra solução, a comissão ofereceu uma alternativa para meditação: desapropriação governamental para formar um monopólio que se chamaria AEROBRAS.