

# OS NORTE-AMERICANOS QUEREM LOTEAR OS CEUS DO BRASIL CONTRA OS INTERESSES NACIONAIS

## UMA SUCESSÃO DE ERROS GOVERNAMENTAIS LEVOU A AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA A UM ESTADO DE DESESPERO

O ônibus tomou o lugar do avião — Deflação de linhas — Dinheiro do Tesouro Nacional para os ianques — A sugestão do Grupo do Trabalho, no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, e os entreguistas — A atitude do Ministério da Aeronáutica — Aerobrás, mais um cabide de empregos — A solução está no corte de linhas, na base dos índices do aproveitamento — Quando o voto do Brigadeiro Dario Azambuja, Diretor do Departamento de Aeronáutica Civil, é esmagado pelos trustes

1.ª de uma série de reportagens

Por Edmar Morel

O maior elogio ao progresso da aviação comercial brasileira era dizer que o avião havia tomado o lugar do trem. Mas isto foi no tempo das vacas gordas, quando as linhas eram exploradas dentro da lei da oferta e da procura. Hoje, o ônibus tomou o lugar do avião e o resultado é este triste espetáculo que pode ser presenciado nos aeroportos, a qualquer hora do dia ou da noite: os aviões trafegam vazios, enquanto os ônibus andam sempre superlotados. A crise, em nossa aviação comercial, estava à vista. Só os cegos não enxergavam. Durante longos anos, com o simples cartão do "Tenente" Gregório, o famigerado chefe da guarda pessoal do ditador, qualquer indivíduo proprietário de um calhambeque conseguia uma linha aérea para a exploração da sua empresa, em certos casos, constituída por dois aviões. Neste particular, o D.A.C. foi simplesmente pródigo em concessões imorais daquela natureza. Em certa época o Brasil chegou a ter 36 companhias aéreas, numa concorrência das mais desleais, causando transtornos às companhias, realmente, dignas desse nome, com tradição, preferência do público, segurança e pontualidade nos horários. É claro que a aventura tinha que ter um fim. Mais de 20 empresas faliram ou foram adquiridas por grandes consórcios. Isso, em parte, não modificou o panorama, isto é, aviões atrás de passageiros, uma espécie de lotações na Avenida Rio Branco, na Capital Federal. Cidades como São Paulo, Curitiba e Belo Horizonte dispunham de redes aéreas satélites. O homem de negócios, evidentemente, usava o transporte aéreo, relativamente mais barato do que o preço do ônibus e do trem, levando em conta o tempo perdido.

Nestes últimos quatro anos, entretanto, foram construídos milhares de quilômetros de estradas asfaltadas, verdadeiro emaranhado de rodovias de fácil acesso, ligando dezenas de cidades em torno da Capital Federal. Belo Horizonte, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, etc.

Neste interim, as tarifas aéreas subiram em vertical em face dos sucessivos aumentos da gasolina, óleos, pneus, salários, a ponto de uma passagem para São Paulo, (1 hora e 20 minutos de voo), custar Cr\$ 1.841,40, só ida, enquanto um bilhete para Belo Horizonte, também só ida, custa Cr\$ 2.052,00, pouco mais de 1 hora e 40 minutos de voo.

Com estas tarifas houve uma queda no tráfego aéreo, já agravado com a inflação de linhas, a ponto de quase todo o Brasil ser servido, no mesmo dia, por seis companhias. Enquanto isto saem da Estação Rodoviária Mariano Procópio, na Praça Mauá, na Capital Federal, de meia em meia hora, os mais confortáveis ônibus existentes na América do Sul, com ar refrigerado, para São Paulo e Belo Horizonte, cobrando a passagem Cr\$ 365,00, num percurso que é vencido em pouco mais de 7 horas.

Esta reportagem diz respeito, apenas, ao problema no âmbito nacional. Há o aspecto internacional, que ainda agrava mais a crise, quando é sabido que a Pan American Airways, dos norte-americanos, através da sua sucursal brasileira, a Panair, está criando toda a sorte de embaraços às companhias brasileiras, em particular, aquelas que voam para os Estados Unidos, o seu principal mercado. Mas isto é assunto para a segunda reportagem.

### A CRISE CHEGA AO AUGE

As trinta e seis companhias aéreas nacionais estão reduzidas a seis, no caso, Consórcio Real, Panair do Brasil, controlada pelos ianques da Pan American, Lóide Aéreo Nacional, Vasp, Cruzeiro do Sul e Varig.

Estas seis companhias, cheias de encargos financeiros, em face do plano de reequipamento, por falta de uma orientação do Departamento de Aeronáutica Civil, órgão do Ministério da Aeronáutica que controla o problema, continuam lutando nu-

ma concorrência sem precedente na história da nossa aviação. Basta saber que partem do Aeroporto Santos Dumont, ao mesmo tempo, 3 a 5 aviões para São Paulo, com menos de 50% do aproveitamento, isto é, com menos da metade da lotação dos passageiros. É claro que as empresas eminentemente nacionais sofrem os maiores efeitos deste desequilíbrio econômico. Já a Panair do Brasil, entretanto, tem a Pan American Airways para arcar com os seus prejuízos, a ponto de ser devedora ao consórcio norte-americano de 1 bilhão e 200 milhões de cruzeiros.

O jornalista narra um fato, já do conhecimento público, mas que serve para demonstrar o trabalho de sabotagem da Pan American Airways, através da sua sucursal brasileira, a Panair, para aumentar a crise em nossa aviação comercial. No início desta reportagem ficou clara a inflação de linhas. O avião, em certas Regiões chegou primeiro do que o trem. Agora é o ônibus que tomou o lugar do avião. E o avião ficou pinga-pinga, uma espécie de lotação caçando passageiros.

O Banco do Brasil, sem procurar saber se determinada empresa aérea, no caso, o Lóide Aéreo Nacional tinha capacidade para adquirir 4 DC-6C, concedeu a competente autorização para a compra dos aparelhos nos Estados Unidos, o que importou num investimento de cerca de 8 milhões e 400 mil dólares. Uma vez, no Brasil, a qual, por sua vez, recolheu ao tráfego interno 12 dos seus "Consultations" que cobriam as linhas da Europa e América do Sul substituindo-os pelos DC-6C, aumentando, de maneira assustadora, a inflação, criando inúmeras dificuldades à redução do tráfego aéreo às suas justas proporções.

O Governo Federal criou a 30 de setembro de 1958, um Grupo de Trabalho, instalado no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, para encontrar uma solução urgente, a fim de arrancar a nossa aviação comercial das garras da bancarrota.

Inicialmente o leitor precisa saber os membros que constituíram o Grupo de Trabalho. Eles: sr. Garrido Torres, da

SUMOC, Paulo Pook Correia, CADEX, Clementino Faiva Leite, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, juntamente com Francisco Antunes Maciel, Vitor Silva, do Conselho do Desenvolvimento, Francisco Pereira Pinto da CADEX, Luciano Souza Leão do Conselho do Desenvolvimento, sendo o presidente nato o Diretor Geral da Aeronáutica Civil, Brigadeiro Dario Azambuja. Note-se que não participou um só representante do Sindicato das Empresas de Aviação e muito menos do Sindicato dos Aeroviários. Alguns desses cavalheiros, reconhecidamente entreguistas, jamais participaram ativamente do Grupo de Trabalho, enquanto outros, por mérito, nunca entraram num avião. São homens do trem e do ônibus. O Grupo do Trabalho, contra o voto do Brigadeiro Dario Azambuja, determinou a deflação das linhas, medida, aliás, reclamada pela Vasp, Varig e Cruzeiro do Sul, as mais antigas do país, enquanto uma outra parte, capitaneada pela Panair do Brasil, a voz da Pan American Airways, deseja o zoneamento. Note-se que foi a própria Panair quem traçou a divisão do Brasil, em zonas aéreas, desprezando o fundamental, que é a proteção ao pioneirismo. Um exemplo que dispensa comentários: a Cruzeiro do Sul e a VARIG, com 30 anos de serviços, do Rio Grande do Sul ao Amazonas, prevalecendo o ponto-de-visa dos ianques da Pan American Airways, ficaram reduzidas a simples agregados das linhas de exploração da Panair, no Norte e no Sul.

Aliás, de há muito a Panair deseja entregar as suas linhas amazônicas aos norte-americanos. Nesse sentido O SEMANÁRIO, de 6 de novembro de 1958, fez uma denúncia. E esta companhia, segundo o "Diário Oficial", de 20 de outubro de 1958, fôlha 12.633, auferiu subvenções do Governo Brasileiro superior a 448 milhões de cruzeiros por ano, enquanto as organizações nacionais não recebem a metade.

### A ATITUDE DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Em custosa matéria paga, a Cr\$ 1.500,00 o centímetro, na primeira página, alguns jornais publicaram a íntegra do ofício do Ministro da Aeronáutica apoiando a decisão do "Grupo do Trabalho" contra o voto do seu representante, o Brigadeiro Dario de Azambuja, Diretor da Aeronáutica Civil. O Ministério da Aeronáutica fixou a percentagem à deflação em 15 por cento. A solução é simples. Inicialmente, a decisão do "Grupo do Trabalho" não é lei. Constituído de economistas técnicos, alguns estreitamente ligados aos interesses norte-americanos, firmou um princípio que não atende aos interesses, em geral. É de estranhar que o Ministro da Aeronáutica aprove uma decisão de um grupo, presidido pelo Brigadeiro Dario Azambuja, Diretor do DAC, pessoa que conhece como ninguém os problemas relacionados com a aviação civil. O voto do Brigadeiro Dario Azambuja foi contrário. Não é esta a primeira vez que o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico atenta contra os interesses brasileiros. Basta lembrar os seus pareceres através dos seus órgãos no caso da indústria petroquímica do Brasil e da concorrência dos grupos privados brasileiros na exploração do petróleo boliviano. O Conselho Nacional do Petróleo não só alterou as sugestões como até fez rejeições. No caso da aviação comercial brasileira é lei,

### AEROBRÁS CABIDE DE EMPREGOS

Um terceiro grupo sugere a desapropriação de todas as companhias de aviação, por parte do governo, para formar a AEROBRÁS, sem dívida, ótima oportunidade para empregar Brigateiros e Coronéis reformados. Teríamos, então, o avião chapa branca. Seria a bancarrota. Teríamos mais um Lóide Brasileiro, mais uma Estrada do Ferro Central do Brasil, uma Companhia Costeira, para minar os cofres da Nação. Mas o que é triste, em tudo isto, é a nota do Ministério da Aeronáutica, quando confessa que não pode impedir a fraude tarifária. O documento aceita o critério do zoneamento, porém prevê a impossibilidade de sua aplicação, admitindo que serão necessários, pelo menos, quatro ou cinco anos para a sua execução. A crise na aviação não é de hoje. Há anos que o Sindicato Nacional das Empresas e o Sindicato dos Aeronautas denunciam ao Governo Federal. Este jornalista, através de O SEMANÁRIO, fez várias reportagens sobre o assunto. Nenhuma providência foi tomada. É um negócio de deixar como está para ver como fica.

### O DRAMA DAS POPULAÇÕES SERTANEJAS

Admitindo, entretanto, que as companhias aceitam o corte de 15% assento-quilômetro, o critério das próprias empresas. Qual a companhia que fará o corte nas linhas do litoral, as chamadas linhas do asfalto? Note-se que o Brasil tem cerca de 450 aeroportos praticáveis, 10%, apenas, pavimentados. Eis como a nossa frota aérea comercial é constituída de 70% de aviões para operar no asfalto. O critério seria, então, fazer o corte nas linhas do interior, causando enormes prejuízos às populações do "hin-

terland". Acontece que a Pan American Airways, que opera no Brasil com o nome de Panair, não tem linhas no interior, o que não acontece com a Cruzeiro do Sul, VARIG, VASP e a própria Real. Continuará a mesma inflação nas linhas Rio-Porto Alegre, Rio-Salvador, Recife, Fortaleza e Belém, com evidentes vantagens da PANAIR, que num passe de mágica, com o benefício da SUMOC, arrendou os DC-6C do Lóide Aéreo Nacional, jogando-os nas linhas estrangeiras e trazendo os seus "Constellations" para as linhas nacionais.

A crise na aviação comercial atinge proporções assustadoras e não será um simples corte de 15% que irá atenuá-la. A situação econômica das empresas não é das melhores, unicamente, por falta de orientação do Governo Federal. Elas são devedoras de quase meio bilhão de cruzeiros à Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferrovários e Servidores Públicos. Nesse sentido, aliás, foi apresentado um projeto, convertido, posteriormente, em lei, permitindo que as dívidas sejam pagas em 15 anos. Algumas já estão falidas, como a Viabrás, que ficou devendo 15 milhões de cruzeiros, a Santos Dumont, com Cr\$ 3.600.000,00, Central Aérea, com 3 milhões e 200 mil cruzeiros, etc.

O "zoneamento" — como bem disse o sr. Rubens Berta, Presidente da VARIG, — estabelecerá monopólios regionais e isto é inconstitucional! Seria, sem dúvida, a extinção da livre concorrência, com reais vantagens para empresas que não oferecem segurança, pontualidade nos horários, conforto, etc. O zoneamento, em última análise, só beneficia ao grupo da Panair, onde os interesses da Pan American Airways System são defendidos por Mr. Humphrey Wallace Toomey e Erwin Balluder, que fazem parte do Conselho Administrativo da empresa "brasileira".

### CORTE NA BASE DOS ÍNDICES DE APROVEITAMENTO

A solução do problema, pelo que ouvi dos técnicos mais imparciais, está no deflacionamento das linhas, porém, à base dos índices de aproveitamento.

Nesse sentido, divulgo três depoimentos. O primeiro é do sr. Ruben Berta, que como Presidente da VARIG, é a maior vítima da pressão norte-americana, porque, em menos de 4 anos de vãos para Nova York, a Varig conseguiu obter 42% de aproveitamento, enquanto a Pan American e a Panair, juntas, donas do mercado durante longos anos, obtiveram menos de 35%.

Eis a opinião do sr. Ruben Berta:

— "A oferta nas linhas domésticas deverá ser reduzida, o quanto antes, de modo a resultar num aproveitamento razoável, mínimo de 70%, neste incluído a carga paga que se encontra a bordo dos aviões de passageiros".

Sugestão da Diretoria dos Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul:

"Redução de frequência por linha e serviços da linha, na razão inversa do índice de aproveitamento; objetivando atingir teoricamente um índice de aproveitamento de 65%; partindo do aproveitamento médio de assentos verificados nos meses de julho, agosto, setembro e outubro do corrente ano, caso a redução de frequência se concretize em curto prazo; estabelecendo uma compensação nesses resultados, levando em conta: 1.ª a tradição de cada empresa na linha considerada; 2.ª — Contribuição de cada empresa no estabelecimento da situação atual considerada inflacionária".

O Brigadeiro Oswaldo Pamplona, Presidente da VASP, por sua vez, afirmou:

"A questão da deflação é uma medida urgente e que já deveria ter sido tomada. Consiste, apenas, em suprimir os vãos excessivos que cada empresa está fazendo atualmente. Mas para suprimir os vãos que cada empresa tenha em excesso, só há um critério, que é o do corte na base dos índices de aproveitamento. Um corte, tomando por princípio a média do aproveitamento geral, importa em forçar os passageiros de uma determinada empresa a se servirem compulsoriamente dos serviços de outros. Tal critério eliminaria as vantagens da competição que constitui até hoje, a base de todo o sistema nacional".

### A História dos Jatos Boeings 717 e Dos Caravelles

Em outra reportagem, contarei a história da encomenda dos aviões a jatos BOEINGS 717 e dos Caravelles, os primeiros norte-americanos e os segundos franceses, feita pela VARIG e sabotada pela Pan-American, a ponto do Banco do Brasil recusar o pagamento das prestações que faltam. A VARIG e a PANAIR, num plano de igualdade no campo de restrições cambiais, pelo direito, não poderão marchar para a idade do jato. Mas não impede que a Pan American Airways System arrende aparelhos a jato, à sua filial, a "Panair".

E. M.

Isto é aviação comercial brasileira em nossos dias. Aviões parados no Calabouço, à espera de passageiros. E' o apogeu da deflação

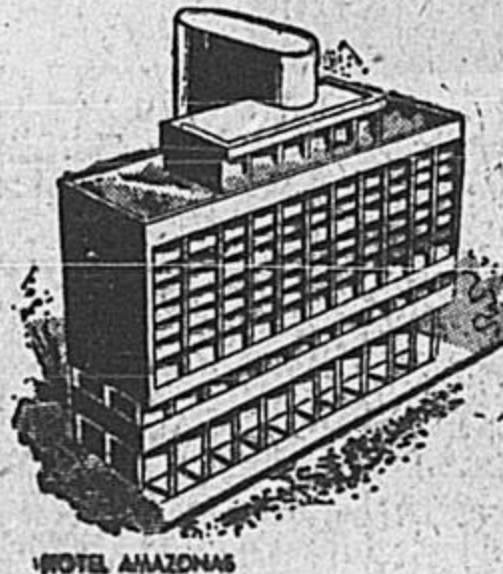
## O SEMANÁRIO

# MANAUS SUPER-H

pelo



V. GANHA 3 HORAS E MEIA DE VANTAGEM NESTE VÔO DIRETO DA REAL.



HOTEL AMAZONAS

Faça a viagem mais rápida e mais agradável de sua vida, voando a mais de 300 kms. por hora!

Vieje com luxo e conforto incomparáveis, com ar condicionado, cabine pressurizada, maravilhosa cozinha internacional e música à bordo.

O total ganha até seu voo no Super-H da Real; o mesmo voo que vai a Caracas, Miami e Chicago!

Consulte o seu agente de viagens ou as lojas da sua Real.



RESERVAS: 32-4300 e 32-7399

Av. Rio Branco, 277 — tel. 32-2300; Rua Santa Luzia, 733, tel. 48-8614; Av. Atlântica, 1936 — tel. 26-2022.