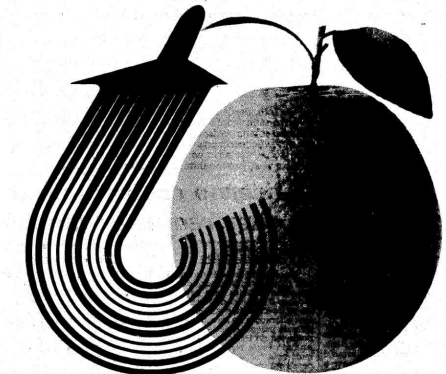


# A Varig chegou às alturas porque se concentrou no que faz.



Fornecer sucos concentrados para a Varig é motivo de muito orgulho para nós. Por isso, é natural que hoje a Frutesp queira homenagear uma empresa que há 60 anos se concentra na busca do mais alto padrão de qualidade. Parabéns, Varig.

**frutesp**  
Qualidade por natureza

## Varig faz 60 anos e quer dobrar seu atendimento em uma década

**Economia**

### AGÊNCIA ESTADO

A Varig comemorou ontem, com uma missa no hangar 3 de Congonhas, o 60º aniversário de fundação da empresa, que tem hoje 21 mil funcionários, uma frota de 51 jatos e 14 turbohélices, e uma extensão de 13 mil metros quadrados de terminal servindo 33 cidades brasileiras e 35 no Exterior. A celebração, cujo tema central foi a família, contou com a presença do presidente da Varig, Hélio Smidt, para quem a data representa uma homenagem ao trabalho, pois entende que foi graças a ele que do primeiro avião que saiu do Brasil, que levava nove passageiros — empresa conseguiu se transformar numa das maiores companhias aéreas do mundo.

Falando sobre as perspectivas da empresa, Smidt disse que nesse setor industrial há peculiaridades marcantes, como a necessidade de fazer investimentos extremamente elevados a cada cinco anos, para adquirir equipamento com tecnologia de ponta, garantindo condições de competitividade. E ao abordar o mercado nacional de transporte aéreo, o presidente da Varig reconheceu que sua potencialidade é imensa e que o Brasil está fadado a aviação, como decorrência de seu tamanho e de sua população. Mas mesmo não se sendo chegado ainda à desastrosa economia de escala, ele entende que a aviação aérea é muito lucrativa no Brasil, apresentando uma defasagem de cerca de 25%. O exemplo é a tarifa entre São Paulo e Rio, 24 dólares, que corresponde a C\$ 770,00 para uma viagem de 400 quilômetros, enquanto apenas entre o aeroporto de Guarulhos e o centro de São Paulo um táxi cobra tarifa proporcionalmente muito mais alta, C\$ 300,00.

O mercado aéreo é extremamente sensível à economia do País, disse Smidt em sua entrevista lembrando que registrou um crescimento muito significativo no ano passado. Por isso, ele acredita que nos próximos dois anos será possível duplicar o que foi feito no setor ao longo dos 60 anos de existência da empresa, o que pode representar algo como 200 milhões de passageiros nacionais e internacionais, até o final do século.

A Varig, que acaba de receber mais um Boeing 747 e tem encomendados seis Boeing 767-300 ER de próxima geração — os primeiros dos quais devem chegar ainda este mês —, continua preocupada com a Ponte Aérea Rio-São Paulo, a linha de maior densidade do País. Para Smidt, o início da operação do Boeing 737-300 na ligação Copacabana-Ondina é fato muito positivo, pois complementa a Ponte Aérea e leva a uma reavaliação dessa linha. Há pelo menos três anos, disse ele, a Varig está pretendendo substituir os antigos Electra II que servem a Pon-

te Aérea mas a dificuldade é descolar o avião adequado, que já estava amortizado ou semi-amortizado, para garantir uma tarifa competitiva.

O ideal para essa substituição seria o 737-200, segundo o presidente da Varig, mas para sua utilização seriam necessários alguns obras nos Santos Dumont. Não é difícil, mas seria vital que o avião não ficasse muito ruidoso, e isso não é possível conseguir, pois apenas os aparelhos de nova geração foram concebidos levando em conta tanto a economia de combustível quanto a redução de poluição sonora.

### CRESCIMENTO

A Varig cresceu depois da extinção das subvenções que o governo federal dava às companhias aéreas, logo à partir do final da década de 60. Como reconheceu seu presidente (já falecido), Erik de Carvalho, para crescer a Varig precisou do apoio governamental, mas seu objetivo foi sempre o de ter uma auto-

Parair do Brasil, uma das companhias aéreas de maior tradição, mas que faliti.

No década de 70, a Varig criou uma das mais completas infra-estruturas de manutenção de transporte aéreo internacional, como reconhecimento dos próprios aeronautas. Foram criados dois bancos de provas, com simuladores de voo, um no Rio de Janeiro (na Ilha do Governador) e outro em Porto Alegre.

Em 1975, a Varig e seu primeiro presidente foi o empresário ateniense Othon Estrat Menes, que empo Hélio Smidt lembrou, primeiro tentou comprar uma empresa aérea no Recife, decidindo depois realizar seu projeto em Porto Alegre. O avião foi o presidente João Rubem Berti, o herdeiro, Erik de Carvalho, sucedeu por Henry Schacht, que ficou pouco tempo no cargo, sendo, então, eleito Hélio Smidt.

### UM PIONEIRO

O lema era mais ou menos este: "Muita sorte e é de Deus". Afirma,



A Varig liga hoje 33 cidades do País e 35 do Exterior

nia de vôo administrativo. Seu atual presidente, Hélio Smidt, diz que a empresa que atuar como instituição privada. Por isso, dispôs-se ao lado do Tesouro Nacional nas últimas aquisições de avião de grande porte.

— Mas para Smidt, "a maior riqueza de Varig não é nem o faturamento obtido na aviação doméstica e na aviação internacional, mas os seus aviões", que transportam passageiros para a América, Europa, África e Ásia. "É o capital humano, o homem, o aeroviário e o aeronauta, porque sem eles, não seria possível fazer uma grande empresa.

A Varig fez seu primeiro vôo internacional em 1948, com o avião Dragon Rapido, que realizou a ligação Porto Alegre-Montevideo, com a capacidade de transportar cinco passageiros. Mas o vôo mais longo da empresa foi em 1968, quando, após a simplificação de sua capacidade operacional, a Varig absorveu as ligações internacionais que eram operadas pela-

ção era para menos, pois os primeiros pilotos da Varig, como o gaúcho Erwin Woodruff de 67 anos, que passou quase 50 na empresa, enfrentavam uma série de dificuldades nos vôos, desde as decolagens até os pouso, sem contar os constantes casos de acionamento dos aparelhos, frequentes nas decidas em "quaque" lugar devido aos problemas nos aviões. O piloto aposentou-se em 31 de agosto do ano passado.

Woodruff, pai do piloto Ronaldo, que faz a ponte-aérea Rio de Janeiro - São Paulo e de mais duas linhas, fez o seu primeiro vôo pela empresa, em 1943, de Porto Alegre a Uruguaiana. Mas o piloto avião não salvou quantas horas de vôo totalizou na Varig, mas lembra que, em média, passava semanas fora de casa, principalmente nos vôos internacionais, enquanto atualmente os comandantes de linhas do Exterior ficam no máximo sete dias longe de suas residências.



# Glorioso passado, magnífico futuro.

Parabéns, Varig, pelos seus 60 anos! Orgulhamonos de que nossos DC-3 e DC-8 tenham feito parte da sua frota e que o DC-10 continue voando com as suas cores. Estamos felizes, também, pela escolha do nosso MD-11 para os seus vôos rumo ao futuro. Os 60 anos de extraordinários serviços traçaram a rota do seu sucesso nas próximas décadas.

**MCDONNELL DOUGLAS**



## Do "Atlântico" ao Boeing 747-300, os 60 anos de história da Varig

Vencendo toda a sorte de desafios, tornou-se uma das 20 maiores empresas aéreas do mundo com um quadro de 22 mil acionistas

Os dados estatísticos do período de maio de 1927 a abril de 1987 alertam o resultado de 80 anos de pioneirismo, liderança e determinação da Varig, primeira companhia de transporte aéreo criada no Brasil e que hoje se inclui entre as 20 maiores no ranking das 125 empresas aéreas do mundo. A International Air Transport Association (IATA), o maior órgão de sua indústria, iniciada por um grupo de homens que acreditaram na ideia do voo rápido.

Em 1927, o primeiro voo regular, naturalizado brasileiro, Otilio Brenzetti, da Transportadora Aérea Brasileira, voou 79.839.899 passageiros, voou 1.749.848 horas, fez 1.215.577 voos e percorreu 1.043.590.000 quilômetros, o que equivale a 51 mil voltas ao redor da Terra.

Empresa de capital aberto, controlada pela Fundação Ruben Berta, formada pelos próprios empregados, a partir de 1945, por iniciativa do ex-ônico e seu presidente durante 21 anos, Ruben Berta, a Varig registrou um lucro líquido de C\$ 24,2 bilhões em 1986, com uma taxa de crescimento que no ano anterior. O faturamento da empresa foi de C\$ 18,6 bilhões, com um aumento de 161,8% em relação a 1985, resultando altamente as informações sobre a taxa que as despesas estavam congeladas no ano passado. A demanda de passageiros por quilômetro transportado teve crescimento de 16% nas linhas internacionais e o ocupação nas linhas domésticas foi de 29,7% em comparação ao ano de 1985, correspondendo a uma ocupação média de 77% nos aviões utilizados nos voos domésticos.

### O início em 27

A Varig decolou pela primeira vez em 27 de maio de 27 de janeiro de 1927, quando o piloto avião Domestiano de Azevedo, piloto da empresa "Atlântico", partiu da base de Itaipua, próximo ao município de Itaipua, pilotado pelo comandante Rudolf Cramer von Clausen, para fazer testes em Santos, São Francisco do Sul e Florianópolis.

Logo chegou ao Brasil nos próximos três meses. Para os anos de longo curso, a companhia já encomendou um Boeing 747 do McDonnell Douglas MD-11. Paralelamente, leticia a autorização para a compra de mais três Boeing 747-300, e a Varig espera incorporar à sua frota no segundo trimestre de 1988.

Em seu 60 anos de atividades, a Varig estendeu suas linhas não apenas para 313.428 quilômetros, alcançando 33 cidades no Brasil e 35 no Exterior, com 128 escritórios distribuídos por 21 países. No último mês de abril, foi inaugurada a nova frequência internacional, que liga São Paulo e o Rio de Janeiro com Toronto e Montreal, no Canadá. Já no ano passado, em junho, a empresa havia reestruturado e ampliado as linhas para a Europa, criando os voos sem escalas entre o Brasil e a Alemanha Ocidental, Espanha, França, Inglaterra, Itália, Portugal, Suíça. Também deu continuidade aos voos com escala para o Dinamarque, Holanda e Suíça.

### Manutenção e treinamento

Desde a sua fundação — 7 de maio de 1927 — a Varig acompanha

os avanços da tecnologia aeronáutica e suas oficinas constituem um dos mais completos centros de manutenção de aviões em todo o mundo. Elas estão instaladas em Porto Alegre, Rio de Janeiro e São Paulo e oferecem serviços com padrão internacional de qualidade, envolvendo a maioria dos componentes ao Exterior para a conservação ou recuperação, além de apoio de infraestrutura técnica e operacional para o atendimento a terceiros.

A parte de treinamento é outra preocupação da Varig para manter-se competitiva num mercado altamente concorrido. Em 1986, a empresa investiu mais de C\$ 20 milhões em programas de treinamento e desenvolvimento. Além disso, em 1982 formou a primeira turma de pilotos cometa da Escola Varig de Aviação. Além disso, promove mais de 900 cursos de formação, treinamento e reciclagem, por ano, no Brasil e Exterior. No Centro-Rio estão instalados os mais modernos simuladores de voo, aparelhos que reproduzem todas as situações de voo. Além disto, há as CPT's (Cockpit Procedures Trainers), simuladores estáticos utilizados por pilotos e mecânicos de voo durante as estações letóricas e pelo técnico de manutenção nas verificações de equipamentos. O sistema de aperfeiçoamento profissional atinge um estágio tão elevado na Varig que a empresa recebe profissionais de outros países para instrução, reciclagem e formação.

Após duas décadas de viagem de automóvel ou ônibus separam Monóvilos de um outro Uruguai, o dos sonhos: a International Punta del Este.

A distância não parece, diferença tão grande. Os próprios uruguaios afirmam que os edifícios modernos e os jantins de Punta não têm muito a ver com a realidade de um país ainda em luta pela recuperação econômica. É sempre agradável visitar uma cidade com uma espécie de divisa simbólica: a parte de treinamento é outra preocupação da Varig para manter-se competitiva num mercado altamente concorrido. Em 1986, a empresa investiu mais de C\$ 20 milhões em programas de treinamento e desenvolvimento. Além disso, em 1982 formou a primeira turma de pilotos cometa da Escola Varig de Aviação. Além disso, promove mais de 900 cursos de formação, treinamento e reciclagem, por ano, no Brasil e Exterior.

No Centro-Rio estão instalados os mais modernos simuladores de voo, aparelhos que reproduzem todas as situações de voo. Além disto, há as CPT's (Cockpit Procedures Trainers), simuladores estáticos utilizados por pilotos e mecânicos de voo durante as estações letóricas e pelo técnico de manutenção nas verificações de equipamentos. O sistema de aperfeiçoamento profissional atinge um estágio tão elevado na Varig que a empresa recebe profissionais de outros países para instrução, reciclagem e formação.

Após duas décadas de viagem de automóvel ou ônibus separam Monóvilos de um outro Uruguai, o dos sonhos: a International Punta del Este.

A distância não parece, diferença tão grande. Os próprios uruguaios afirmam que os edifícios modernos e os jantins de Punta não têm muito a ver com a realidade de um país ainda em luta pela recuperação econômica. É sempre agradável visitar uma cidade com uma espécie de divisa simbólica: a parte de treinamento é outra preocupação da Varig para manter-se competitiva num mercado altamente concorrido. Em 1986, a empresa investiu mais de C\$ 20 milhões em programas de treinamento e desenvolvimento. Além disso, em 1982 formou a primeira turma de pilotos cometa da Escola Varig de Aviação. Além disso, promove mais de 900 cursos de formação, treinamento e reciclagem, por ano, no Brasil e Exterior.

No Centro-Rio estão instalados os mais modernos simuladores de voo, aparelhos que reproduzem todas as situações de voo. Além disto, há as CPT's (Cockpit Procedures Trainers), simuladores estáticos utilizados por pilotos e mecânicos de voo durante as estações letóricas e pelo técnico de manutenção nas verificações de equipamentos. O sistema de aperfeiçoamento profissional atinge um estágio tão elevado na Varig que a empresa recebe profissionais de outros países para instrução, reciclagem e formação.

Uruguai. Mas vai além: recebe turistas brasileiros, agências de viagens de turistas uruguaios como também um grande número de argentinos (está mal perto de Buenos Aires que Mar del Plata e brasileiro, especialmente os do Sul, que gostam de ser atendidos na roleta, enquanto os casinatos não são novamente liberados no Brasil).

Uma parte da cidade de Punta del Este foi construída na ponta de uma península, hoje a região mais elegante do balneário. Mas também dos dois lados da península — no Leste, está o bairro de Las Cañaditas, com a Dragagem, San Rafael, Chibretá, Brancos e Las Indias. No Oeste, ao longo do rio da Prata, como Las Dell-

oia, La Pastora, Cantarini, Marconi e Manas. De todas estas, La Manas é a mais turística, justificando o nome. São praias de areia clara e água morna, algumas com rochedos. Não muito longe, surge a ilha dos Lobos onde vive uma infinidade de lobos. Há parques bem conservados, o regido de Punta del Este, especialmente o Instituto, Marzotto, Cerro del Toro e Faros de Astigar. Um dos destaques do balneário é o passeio pelo bairro das mansões, algumas de estilo alpino, que fazem a história da Punta, onde já foram realidade comidinhas importantes, como a residência dos chocolateiros dos países da América, que decidiram, em 1947, as sanções contra Cuba. As áreas também incluem o bairro de Las Temporadas de verão desde grande atrações turísticas, urbano, com festivais de música e dança.

Situada a 137 quilômetros de Montevideo, por rodovia bem conservada, Punta del Este lembra bastante Montevideo, por rodovia bem conservada, mas suas arquiteturas possuem diversas características: há prédios altos e modernos ao estilo dos Estados Unidos, mansões típicas e mediterrâneas. A cidade é servida por um aeroporto, onde funciona normalmente aviões procedentes de Montevideo e Buenos Aires. No entanto, há voos diretos para Montevideo na ligação com a capital uruguia. Montevideo, por rodovia bem conservada, é servida de uma empresa aérea, mas suas arquiteturas possuem diversas características: há prédios altos e modernos ao estilo dos Estados Unidos, mansões típicas e mediterrâneas. A cidade é servida por um aeroporto, onde funciona normalmente aviões procedentes de Montevideo e Buenos Aires. No entanto, há voos diretos para Montevideo na ligação com a capital uruguia.

Montevideo, por rodovia bem conservada, é servida de uma empresa aérea, mas suas arquiteturas possuem diversas características: há prédios altos e modernos ao estilo dos Estados Unidos, mansões típicas e mediterrâneas. A cidade é servida por um aeroporto, onde funciona normalmente aviões procedentes de Montevideo e Buenos Aires. No entanto, há voos diretos para Montevideo na ligação com a capital uruguia. Montevideo, por rodovia bem conservada, é servida de uma empresa aérea, mas suas arquiteturas possuem diversas características: há prédios altos e modernos ao estilo dos Estados Unidos, mansões típicas e mediterrâneas. A cidade é servida por um aeroporto, onde funciona normalmente aviões procedentes de Montevideo e Buenos Aires. No entanto, há voos diretos para Montevideo na ligação com a capital uruguia.