



bravam 22% para a Vasp e 7% para a Transbrasil, que fornecem atendentes de bordo, apoio de terra e guichês de venda de passagens. Bastou o Boeing 737-300 decolar na semana passada para essa correlação mudar, e, gradativamente, a Varig cederá parte de sua fatia do bolo para as outras associadas. A Transbrasil prepara atualmente seus dois Boeing 737-300 para entrar no roteiro caso a experiência da Vasp se mostre bem-sucedida. Para o passageiro, que se interessa mais pela segurança, conforto e rapidez das viagens, a chegada do jato à ponte aérea está coberta de bons presságios. Na sua primeira semana de funcionamento o jato conseguiu preencher quase a metade de seus assentos. "Estava na hora de desafogarmos a ponte", afirma o

brigadeiro Hélio Paes de Barros, 59 anos, chefe de planejamento do DAC.

USUÁRIO PREFERENCIAL — Como nada é perfeito, o jato da Vasp, por razões técnicas, parte do central aeroporto de Congonhas, em São Paulo — o mesmo utilizado pelos aviões Electra —, mas pousa no Galeão, o que requer uma segunda viagem de 54 quilômetros pela nem sempre tranqüila Avenida Brasil até o centro do Rio de Janeiro. Dentro de sessenta dias, no entanto, prevê-se que a pista de 1 300 metros do Aeroporto Santos Dumont, no centro do Rio, seja homologada pelo Ministério da Aeronáutica para pouso de jatos do tipo do 737-300. Enquanto as obras do Santos Dumont não são concluídas — o asfalto da pista principal está recebendo um recapeamento poroso que dá mais aderência ao trem de pouso das aeronaves —, os jatos continuam pousando no Galeão. Mesmo assim não tem sido difícil encontrar quem aceite trocar com gosto as filas dos guichês da ponte aérea tradicional pelo risco dos engarrafamentos na Avenida Brasil e pelo preço dos táxis. Paga-se quatro vezes mais por uma corrida do Galeão ao centro do Rio e gasta-se mais que o triplo do tempo do que do Santos Dumont a idêntico destino no Rio de Janeiro. Pelo pouco que se pôde observar nos primeiros dias de

funcionamento da ponte a jato, o seu usuário preferencial é o passageiro com negócios a tratar em regiões próximas ao Galeão e as pessoas sem hora marcada ou sem preocupação com os cruzados a mais a deixar no bolso do motorista de táxi. "Vou ser passageiro cativo do jato", diz João Alfredo Maia, 50 anos, executivo da empresa IFF, que comercializa essências e fragrâncias. "Nossa fábrica fica bem na Avenida Brasil", alegra-se ele, que pelo menos uma vez por semana vai à matriz prestar contas das vendas que faz em São Paulo. Maia livrou-se de um problema de outra ordem. "Alguns diretores americanos da empresa tinham muito medo do Electra e ficavam inseguros nas viagens", diz Maia. "Agora quando vierem aqui poderemos oferecer-lhes o conforto e a segurança do jato."

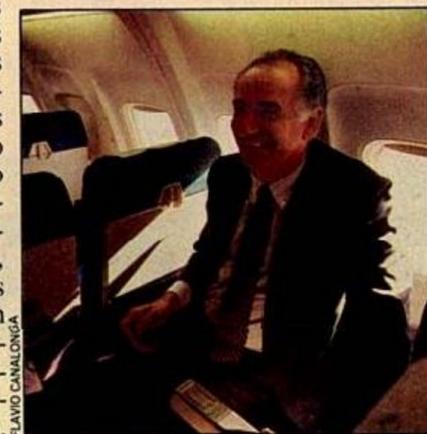
CONTRATEMPOS — Quem se manteve fiel à ponte aérea original só espera que os jatos comecem a pousar no Santos Dumont para poder escolher uma viagem mais veloz e silenciosa. O jato, em momentos de tráfego aéreo tranqüilo pode cobrir a distância de pouco menos de 400 quilômetros entre as duas cidades em 35 minutos — contra 50 minutos gastos pelos Electra. "Ainda prefiro a falta de segurança dos Electra ao engarrafamento da Avenida Brasil", diz o securitário Edgard Fernandes, 48 anos. "Se me aventurar pela Avenida Brasil, posso perder até 70 minutos no trânsito no caso de algum problema", raciocina o empresário carioca Carlos Balbino Figueira, 44 anos, diretor-presidente da Amira, empresa com sede no Rio. Figueira vai pelo menos três vezes por semana a São Paulo e, por enquanto, vai manter-se fiel aos velhos aviões da Varig.

O verdadeiro terror de quem tem que trafegar pela Avenida Brasil são os bloqueios da pista. Não se trata de engarrafamentos por excesso de tráfego mas de estrangulamentos que podem ocorrer em razão de acidentes, mesmo abaloamentos insignificantes ao longo da pista. Tais contratempos são freqüentes na avenida. Somente pelo acúmulo de automóveis a avenida não pára, e mesmo na hora do

rush, pela eficiente pista exclusiva para táxis e coletivos, se pode ir do Galeão ao centro em menos de meia hora. Não há verdadeiramente uma concorrência entre a ponte tradicional e a alternativa a jato. Passageiros há de sobra, e em ambos os trajetos todas as empresas participantes ganham sempre que um avião, seja da Vasp, seja da Varig, decola lotado. A disputa que a nova ponte acirrou deve ser procurada em outro patamar. A entrada do 737-300 precipita o processo de modernização da linha, que vinha sendo barado pela Varig há anos.



Electra em Congonhas: a Vasp apressou o fim dos turboélices



Maia: vai agradar aos americanos



Fernandes: fiel ao Electra

FROTA UNIFORME — Dona dos aviões, com todos os aparelhos pagos e abocanhando a parte do leão dos lucros da ponte, a Varig jamais tomara a iniciativa de forçar a renovação da frota — que implica uma despesa de cerca de 400 milhões de dólares. Coube naturalmente à Vasp e à Transbrasil tomar a frente nessa providência. Em seguida o próprio DAC encampou a necessidade de modernização e fixou a data, o final da década, para a aposentadoria dos Electra — que se tornaram uma espécie

de jóia da manutenção da Varig. Em quase trinta anos de serviços prestados, o maior problema que um Electra deu foi forçar o piloto a um pouso de barriga no Santos Dumont em 1980. Mas, contrariamente a uma tese prezada pelos mecânicos e pelos proprietários de aviões, as aeronaves envelhecem, tornam-se mais frágeis com o passar dos anos e seu custo de manutenção se multiplica. Para manter um Electra no ar a Varig gasta 18 000 cruzados por hora voada. A manutenção do Boeing 737-300 custa três vezes menos.

Apesar de gastar mais combustível que o Electra, o 737-300 é, no final das contas, mais econômico, pois carrega mais gente — sua capacidade é de 132 passageiros contra 92 do Electra. Também, sob o peso da idade, os Electra são obrigados a voar com cada vez menos passageiros, e dos catorze aviões desse tipo em operação na ponte aérea nenhum pode voar hoje com a lotação esgotada. Na rota Rio—São Paulo o Electra PP-VLA, por exemplo, só pode levar 67 passageiros, o PP-VLB, 69 e o PP-VLC, apenas 85. O que mais se aproxima de sua lotação original é o PP-VJN, que consegue transportar 86 passageiros. Além da potência disponível do avião, influem sobre sua capacidade de carga a extensão da pista em que ele vai operar e as condições meteorológicas.

Ao optar pelo Boeing 737-300, a Vasp adiantou-se no debate sobre qual será o avião mais indicado para substituir o Electra daqui a três anos. Além do 737-300 concorrem um modelo da americana Lockheed e o Airbus A-320, de fabricação francesa. Este último modelo tem ganhado a maioria das concorrências ao redor do mundo quando se trata de cobrir pequenas e médias distâncias. Mesmo nos Estados Unidos o avanço do Airbus é avassalador, e seus modelos equipam a mais movimentada ponte aérea do mundo, a que liga Nova York a Chicago. "Só teremos um tipo de avião operando, a frota da ponte será uniforme", prevê o tenente-coronel José Reginaldo Bastos, do DAC.

A viagem inaugural do Boeing: o trecho terrestre no Rio ainda causa transtornos

Transporte

A conexão a jato

O Boeing 737-300 começa a voar e abre caminho para a modernização da ponte aérea Rio—São Paulo

Desde quarta-feira passada há algo de novo no ar ao lado dos aviões Electra da Varig, que há 25 anos fazem a ligação entre São Paulo e o Rio de Janeiro. A chamada ponte aérea, que encarna o mais volumoso tráfego da aviação comercial brasileira, ganhou um reforço na figura esguia de um moderno jato da Vasp, o Boeing 737-300. Com dez viagens diárias de ida e volta entre os dois centros urbanos mais populosos do país, o jato vai se incumbir de transportar semanalmente cerca de 6 600 passageiros — o que representa 17% a mais de lugares disponíveis. A entrada do novo avião marca duas mudanças irreversíveis na ponte aérea. De um lado, ela acelera o fim do reinado dos Electra, obsoletos aviões turboélice que no prazo de três anos, conforme decisão do Departamento de Aviação Civil (DAC), estarão

definitivamente aposentados no país. De outro, a era do jato significa um ponto final na hegemonia da Varig, a maior empresa de aviação do país, no consórcio de linhas aéreas que formam a ponte.

Como única dona dos aviões, a Varig fazia jus a 77% do faturamento anual de 900 milhões de cruzados, quantia que colocaria a ponte Rio—São Paulo entre as trinta maiores empresas brasileiras. So-

