

Ações da Varig estão de volta a Paris. Sem champanhe e caviar

Avião é desconfortável, mas passageiros elogiam atendimento e ficam satisfeitos com recuperação da empresa

José Maria Mayrink
ENVIADO ESPECIAL
PARIS

A Varig está refinando. Os tripulantes repetem a frase e os passageiros tentam acreditar, quando o surrado Boeing 737-300 decola de São Paulo para Roma, via Paris, às 23h58 do dia 5 de outubro, uma sexta-feira movimentada em Guarulhos, rigorosamente no horário. Os assentos são desconfortáveis, o sistema de som falha, o equipamento de entretenimento — música e cinema — não funciona, mas o chefe da tripulação, o comandante Alberto Unger, 28 anos de empresa, promete um voo tranquilo, com jantar em seguida e café duas horas antes da chegada. Serão 11 horas e 10 minutos de viagem até o Aeroporto Charles de Gaulle, tempo longo e temperatura agradável.

Há 184 pessoas a bordo, sem contar os tripulantes — 4 pilotos e 12 comissários. O comandante muster Alayon Machado se revêz na cabine com os comandantes Fratocchi, Collina e em dois últimos vindos da Gol Transportes Aéreos, a dona da VRG Linhas Aéreas, novo nome da Varig, para treinamento nesse tipo de avião e reconhecimento de rota. Pioneira entre as empresas brasileiras — ela foi fundada em 7 de maio de 1927, no Rio Grande do Sul — a Varig está retomando seus voos para Europa, Estados Unidos e América Latina, onde não correu, nos últimos 40 anos, com as maiores companhias aéreas do mundo.

Com exceção de Frankfurt, Buenos Aires, Bogotá e Caracas, todas as rotas internacionais foram interrompidas entre 2002 e 2006, quando a crise financeira da Varig chegou ao auge. "A prioridade agora é cumprir os prazos para restabelecimento dos voos", anuncia em São Paulo o diretor comercial Lincoln Amano, preocupado com os problemas enfrentados a bordo. Os dois Boeings 737 que fazem Paris e Roma serão devolvidos à proprietária, uma empresa de leasing portuguesa, depois que chegarem 11 aviões novos, sendo 6 Boeings 737-300 e 5 Boeings 737-800, para a reestruturação da malha.

"Os assentos são muito apertados, mas o serviço de bordo é excelente, a comida tem a novidade que a gente recebe aqui", elogia a gaúcha Rejane Rosa de Oliveira, de Caxias do Sul, que viaja para o Rio de Janeiro em companhia do marido, o empresário Bruno Segalla Filho. O radialista Miguel Lopez e a arquiteta Lídia, que embarcam com as filhas, também em companhia do marido, o empresário Bruno Segalla Filho. O radialista Miguel Lopez e a arquiteta Lídia, que embarcam com as filhas, também em companhia do marido, o empresário Bruno Segalla Filho.

"A prioridade agora é cumprir os prazos para restabelecimento dos voos".

Luiz Edgar Tollini
Passageiro, funcionário do governo de Goiás

"Estou torcendo para que essa empresa volte a ser o que era antes da crise".



FOTOS: HÉLVIO ROMER/AGE

vou Louzano, depois do café da manhã — salada de frutas, chá, café com leite, sucos, queijos e presunto com pão, bolos e tortas.

"Gestão Gol, qualidade Varig", insiste o diretor comercial Lincoln Amano, garantindo, em resposta a inevitáveis brindeleiras, que a sofisticação da pioneira não será trocada por cereais a bordo. Os serviços de qualidade continuarão para quem quiser pagar por eles, embora não se pense mais em servir caviar regado a champagne nem mesmo na primeira classe, como se fazia no passado. Aliás, segundo uma tendência mundial de mercado, a Varig aboliu a primeira classe, para ficar só com executiva e a econômica.

Acabou também o luxo dos jatos suíços, como era a agência da Avenida Champs Elysées. Em Paris, haverá só um escritório administrativo e um balcão de atendimento no aeroporto, onde os funcionários se multiplicam para atender os passageiros. "Aqui, a gente faz de tudo", disse o gerente comercial Antônio Guerra, ajudando no check-in para São Paulo. Quando o sistema eletrônico caiu, ela percorreu a fila de espera para explicar a cada passageiro que a culpa não era da Varig, mas dos computadores dos terminais de Roma e Paris, que não se entendiam.

No lugar de lojas luxuosas, empresa mantém escritório e balcão em França

Com a confusão, o economista Carlos Young e sua mulher, a jornalista Priscila Steffen, perderam a localização dos assentos que haviam reservado para os dois filhos, mas não reclamaram, pois acabaram indo para a classe executiva por conta da Varig. O voo, que já saiu atrasado de Roma, decolou com mais de uma hora de atraso de Paris. Estava lotado, peso máximo, com 241 pessoas a bordo. Mais de 150 eram argentinos que estavam retidos na Itália por causa de uma greve na Aerolíneas que deveria transportá-los a Buenos Aires.

De volta com o nome jogou no Torino e no Pescara nos anos 80, o ex-lateral Júnior — o Leoguedim Braga Junior, que foi também treinador do Flamengo — agora é comentarista de futebol — optou pela Varig, para saber se a qualidade continuava a melhorar. Embarcou com a informação de que teria de fazer conexão em Congonhas para chegar ao Rio, mas acabou elogiando a cortesia e a simpatia da tripulação, quando sua mulher, Hilda, não conseguiu o prêmio de entretenimento. Ela pediu: a comissária Ana Klein abriu mão de sua bandeja para atendê-la. O cardápio é semelhante ao dos outros voos, com quantidades individuais bem controladas.

Ontem Paris-São Paulo serviu café de leite, massa e pão — na executiva e três opções na econômica: tortellini de queijo mascarpone, beef bourguignon e frango au creux. E, mais uma vez, o primeiro classista italiano, francês e americano. ■



APERTIMOS OS CINTOS - Comandantes e co-pilotos preparam a partida, para alegria de Julia e Ana, de 11 e 6 anos, que viajam com os pais e a avó; De manhã, a comissária Ana Klein serve o café da manhã ao ex-jogador da seleção Junior, que viaja com a mulher na classe executiva



FRASES

Lincoln Amano
Diretor comercial da Varig

"A prioridade agora é cumprir os prazos para restabelecimento dos voos".

Luiz Edgar Tollini
Passageiro, funcionário do governo de Goiás

"Estou torcendo para que essa empresa volte a ser o que era antes da crise".

Califórnia, uísque escocês, cervo, sucos e refrigerantes. Na classe executiva, onde a passagem custa quatro vezes mais, a variedade é maior: filé, peru, massa e salmão, com vinhos franceses e italianos.

O médico Luiz Edgar Tollini, diretor geral da Central de Medicamentos de Alto Custo do governo de Goiás, que viaja sempre a serviço e agora tira uns dias de folga para passar na Itália com a mulher, Flávia Davyrell, fez questão de escolher a Varig, quando soube da retomada dos voos para Roma. "Estou torcen-

do para que essa empresa volte a ser o que era antes da crise". Satisfeito com a acolhida da tripulação, ele elogia a atenção dos comissários da classe executiva e a transparência do comandante Machado.

"Falando em português e em inglês, o comandante se apressou a tranquilizar os passageiros, explicando que o avião balançou de repente porque entrou na turbulência de uma aeronave que cruzou nossa rota, um incidente que não estava previsto", disse Tollini, apontando uma iniciativa ousada que, provavel-

mente não teria um piloto de outra companhia. "O pessoal da Varig tem muita experiência, é só ver o trabalho do Alberto Unger, porque não é fácil achar um comissário com 28 anos de casa", emendou.

Outros dois passageiros, Luiz Carlos Louzano e Eduardo Lecluc, diretores da multinacional Beef, ficaram satisfeitos com o serviço de bordo, especialmente a gentileza dos comissários, mas se queixaram da falta de conforto na classe executiva. "O avião está desgastado e essas poltronas são ultrapassadas", obser-

Estrela cruzou o céu por mais de 30 anos

Vãos marcaram época, como a chegada do Papa, da Seleção e de Senna

A qualidade do serviço de bordo e a gentileza dos funcionários fizeram da Varig uma das companhias aéreas mais respeitadas do mundo. Durante mais de 30 anos, a estrela da pioneira não nasceu em 7 de maio de 1927, no Rio Grande do Sul — bribo entre as maiores empresas, cruzando o Atlântico e o Pacífico em rotas intercontinentais. Suas agências para venda de passagens em endereços so-

ficados, como a Avenida Champs Elysées em Paris e o Rockefeller Center em Nova York, eram uma extensão do Brasil, ponto de encontro de intelectuais, turistas e exilados políticos.

Presidentes, chefes de Estado, artistas e celebridades, entre eles o papa João Paulo II, voaram nas asas da Varig. Foi um jato da empresa que transportou o corpo de Ayrton Sen-



na da Itália para o Brasil em 1994, mesmo em que a seleção tetracampeã cruzou os céus de Brasília num DC-10 escolhido por caças da FAB e taxado na pista com o atacante Romário empunhando a bandeira verde-amarela na janela da cabine de comando.

Nos aviões, o cardápio oferecia caviar e champagne na primeira classe, servidos com talheres de prata e taças de cristal. "Não vamos ter mais caviar, mas queremos manter a qualidade Varig com a gestão Gol", promete o diretor comercial da empresa, Lincoln Amano.

Segundo uma tendência do mercado, os aviões da Varig

não têm mais primeira classe, um observo Amano, resistem em poucas companhias. A executiva, que costuma ser a primeira classe, não tem a mesma sofisticação, mas oferece maior variedade de pratos e bebidas, além de garantir o atendimento personalizado. Em compensação, custa bem mais caro. No voo São Paulo - Paris, o preço do bilhete de ida e volta sobe de US\$ 962 na classe econômica para US\$ 4.599 na executiva. ■ J.M.M.

Gol paga caro por expansão da Varig

Grupo tem dívidas em aeroportos no exterior e enfrenta crise na Argentina

Alberto Komatsu
RIO

A expansão internacional da Varig tem custado para a Gol, que comprou a empresa no final de março, mais do que o grupo imaginava. Em meio ao processo para a retomada das rotas abandonadas no auge da crise financeira da Varig, a Gol vem descobrindo dívidas milionárias da companhia em aeroportos internacionais. Em Paris, são US\$ 5,5 milhões. Em Londres, mais US\$ 12 milhões. Na Argentina, o passivo trabalhista de US\$ 400 mil tem sido o ponto de discórdia com os 100 trabalhadores locais, sindicatos, ministério do Trabalho e autoridades aeronáuticas daquele país. No domingo, a Varig completou um mês sem voar para Buenos Aires.

"A dívida que está lá (na Argentina) é da Varig antiga (que permanece em recuperação judicial). Os funcionários terão de se habilitar para receber pelo plano de recuperação", diz o gestor judicial da Varig antiga, Miguel Dau. Segundo ele, a nova Varig, parte que foi comprada pela Gol, não pode assumir esse passivo para não abrir um precedente judicial, já que no Brasil a empresa não teve sucessão de dívidas trabalhistas.

O processo de transição da nova para a antiga Varig na Argentina também resultou em empecilhos burocráticos para a operação da empresa, já que a autorização de funcionamento ainda está no nome da Varig antiga. Segundo uma fonte que acompanha as negociações, todos os funcionários da Varig, em Buenos Aires, terão de ser



NO CHÃO - Com dívidas trabalhistas e problemas burocráticos, a Varig, comprada pela Gol em março, está impedida de voar para a Argentina

Passageiros retidos na Argentina

... "Boa sorte!" Quando o produtor Bruno Dieguez ouviu, na terceira passada, essa frase - e não o tradicional "boa viagem" - no guichê da Varig no Aeroporto do Galeão, no Rio, teve um presentimento ruim. Passageiro da companhia, foi redirecionado para um voo da Gol para Buenos Aires. Acabou embarcando pela Aerolíneas Argentinas.

Ontem, ao chegar ao Aeroporto de Ezeiza, em Buenos Aires, para voltar ao Brasil pela Varig, soube que a empresa ainda não retomara os voos. Os voos da Gol, uma alternativa, estavam lotados. Em Ezeiza, um grupo de 110 pessoas esperava desde o domingo para voltar ao Brasil.

Os passageiros tampouco podiam contar com a Aerolíneas Argentinas: as aeronaves da empresa e da Austral estavam em greve de 24 horas por razões salariais. Não era possível nem sequer contar com um guichê da Varig: era preciso localizar o da Swiss Port, que presta serviços à empresa brasileira.

Bruno Dieguez já estava conforçado em passar seu aniversário em Buenos Aires quando foi informado de que a empresa estava enviando um charter da Gol para "resgatá-los" da Argentina. A partida estava prevista para as 23h50. Dieguez estava cético. "Só acredito vendo." ● ARIEL PALÁCIO, DE BUENOS AIRES

demitidos para poderem ser recontratados pela nova Varig. As demissões deverão começar nos próximos 30 dias. E é esse processo que preocupa sindicalistas argentinos, já que existe o temor de que nem todos sejam aproveitados.

O Ministério das Relações Exteriores informou que acompanha a questão da Varig na Argentina em conjunto com a embaixada brasileira em Buenos Aires e que ainda não há uma solução para o caso. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), por sua vez, informa que já fez as inspeções necessárias para verificar supostas irregularidades em seguros de aviões e registros de funcionários da Varig na Argentina.

Foram esses alguns dos motivos alegados pelo governo argentino para proibir a operação

da Varig no país. Segundo a Anac, não foi encontrado qualquer problema e as dívidas são da empresa que permanece em recuperação judicial.

Segundo uma fonte do setor aéreo, as dívidas nos aeroportos de Paris e Londres referem-se a taxas aeroportuárias. A Varig vai retomar voos para Paris a partir do próximo dia 20 e pretende voltar a operar em Londres até dezembro.

A suspensão das operações da Varig na Argentina causou a superlotação dos voos da Gol para Buenos Aires. Cinco dias após a proibição, em 14 de agosto, a Gol informou que a venda de passagens para a capital argentina só seria possível a partir de 17 de setembro. Ontem, porém, a empresa informou que a venda de passagens está disponível a partir de hoje. ●

Sem aviões, Varig corta linha para Frankfurt

Empresas de arrendamento de aviões cobram da Gol velhas dívidas da Varig

Alberto Komatsu

RIO

A Gol enfrenta outro obstáculo para fazer decolar a operação internacional da Varig, depois de descobrir e pagar velhas dívidas, de US\$ 17,5 milhões, nos aeroportos internacionais. A nova dona da Varig está com dificuldades em conseguir aviões. Por isso, a Varig já suspendeu uma linha para Frankfurt, saindo do Rio, e ainda não retomou a rota para Buenos Aires, inoperante há dois meses.

A falta de aviões tem duas explicações. A primeira delas é que o mercado está aquecido e existem poucos aviões para serem vendidos ou arrendados no mercado internacional. A outra razão é que as empresas de arrendamento de aviões estão cobrando parte das velhas dívidas de leasing da Varig, que chegam a R\$ 2 bilhões.

As empresas de leasing estariam cobrando a Gol para poder liberar aviões de grande porte em seu poder. A Gol não quer pagar para não abrir um precedente de sucessão de dívidas. Ou seja, não quer assumir que é responsável por honrar débitos da velha Varig.

Sem fazer qualquer alarde, a nova Varig, cuja razão social é VRG, suspendeu a rota para Frankfurt desde 20 de setembro, quando remanejou o avião que voava para a Alemanha para poder reinaugurar a linha São Paulo-Paris-Roma.

A Gol, que comprou a Varig em março por US\$ 320 milhões, substituiu a linha direta do Rio pela rota Rio-São Paulo-Frankfurt. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) informou que a VRG pode suspen-

der seus vôos no exterior, mas tem seis meses para retomar a rota, sob pena de perdê-la.

"A Gol, com certeza, não imaginava que o pepino da Varig fosse tão ruim", afirma um executivo do setor, que pediu para não ser identificado. Segundo outra fonte, ainda não se sabe se a Varig terá aviões para fazer o seu retorno à Cidade do México, no fim de outubro, ou para Londres, em novembro.

Segundo uma pessoa que acompanha os planos da VRG no exterior, essa foi a fórmula encontrada para não perder os intervalos de pouso e decolagem (slots) no exterior: suspender alguns vôos e retomar outros enquanto ainda há escassez de aviões. "É para tapar o buraco mesmo", diz uma fonte.

A 1ª Vara Empresarial do Rio, responsável pela recuperação judicial da Varig antiga, blindou os slots internacionais da Varig até o mês que vem. A Anac, por sua vez, chegou a vetar, em maio, a prorrogação da validade dessas rotas, mas prevaleceu a decisão judicial do juiz Luiz Roberto Ayoub, titular da 1ª Vara Empresarial.

A VRG, que esteve proibida de voar para a Argentina do dia 9 de agosto a 21 de setembro, principalmente por causa de problemas trabalhistas, havia marcado o retorno a Buenos Aires para o último dia 10, o que não aconteceu. Já faz mais de dois meses que não voa para a Argentina. A VRG foi procurada, mas não retornou até o fechamento desta edição. ●