

Sem combustível, Transbrasil pára

Armando Favaro/AE - 7/11/2001

Passageiros com bilhetes já comprados serão atendidos pelas outras companhias

ANDRÉ SIQUEIRA

A Transbrasil anunciou, ontem à noite, a paralisação de suas atividades, por tempo indeterminado. O motivo, de acordo com nota oficial da empresa, é a falta de cumprimento de um acordo com a Shell para o abastecimento de combustível. Da zero hora de hoje até as 23h59 de quinta-feira, todos os passageiros portando os bilhetes da Transbrasil serão atendidos pela Varig, Rio Sul, TAM, Vasp, Gol e Pantanal, a pedido do Departamento de Aviação Civil (DAC).

Na noite de ontem, os dirigentes das companhias aéreas teriam se reunido na sede da TAM, em São Paulo, para discutir o esquema para atender os clientes da Transbrasil. Os passageiros estarão sujeitos às disponibilidades de assentos nos vôos e terão de pagar R\$ 30 referentes à taxa de embarque e ao seguro obrigatório.

Segundo informações do mercado, as outras empresas já estariam preparadas para a paralisação da companhia fundada por Omar Fontana em 1952. A Gol, por exemplo, esperava a paralisação na sexta-feira, conforme adiantou o **Estado**.

Até as 21h de ontem, os funcionários de Congonhas informavam que os vôos da Transbrasil estavam mantidos até meia-noite, mas ao menos quatro vôos, para Florianópolis, Porto Alegre e Joinville teriam sido cancelados pela empresa.

O comunicado da Transbrasil diz que a empresa "não encerrou suas atividades definitivamente". E compara a situação atual com a da suíça Swissair, acrescentando que busca um meio de retomar as atividades. A Transbrasil já não contava com crédito para abastecer



Venda de passagens da empresa já mostrava em queda acentuada

sua frota, reduzida, desde o início de novembro, a cinco Boeings 737-300 e quatro jatos Brasília da Embraer, pertencentes à Interbrasil. Há alguns meses os aviões só eram abastecidos mediante pagamento à vista.

Na sexta-feira, durante uma reunião com representantes dos funcionários, o presidente da Transbrasil, Antônio Celso Cipriani, teria explicado que a prioridade da empresa era o pagamento das dívidas com a Shell, fundamental para a manutenção das operações. Os funcionários cobravam o acerto dos salários de setembro e outubro, que a direção prometera cumprir, ao menos em parte, até aquele dia.

De acordo com um funcionário que participou das negociações de sexta-feira, quando foi feita a promessa de acerto par-

cial dos salários a partir de hoje, a direção da Transbrasil teria comentado que a empresa tinha de quitar, até as 18h, um débito de R\$ 900 mil com a Shell.

Falência – Apesar de a crise na Transbrasil se arrastar há pelo menos quatro anos, o primeiro sinal visível de insustentabilidade da situação ocorreu em junho, quando a GE Capital, maior empresa de leasing de aviões do mundo, pediu a falência da companhia. A Transbra-

sil reagiu processando a GE, sob a alegação de que não é cabível pedir a falência de concessionárias de serviços públicos. Mas outros pedidos se seguiram, como o da Distribuidora Paulista de Papéis, no dia 4 de outubro, e o da Calçados Edon's, no dia 28 de novembro.

SITUAÇÃO
COMEÇOU
A PIORAR
EM JUNHO

Empresa tem trajetória de altos e baixos

Até outubro, detinha mais de 6% do mercado brasileiro; em novembro, perdeu o 6.º Boeing

Até outubro, Transbrasil e Interbrasil detinham, juntas, pouco mais de 6% do mercado de aviação civil brasileiro, de acordo com dados do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (Snea). Mas a expectativa era de que em novembro esse índice baixasse consideravelmente, depois que a empresa perdeu o sexto Boeing 737-300, logo no início do mês.

Na última semana, o índice de ocupação dos vôos havia baixado para 47%, o nível mais baixo de um ano em que a média era de 60%, apesar da oferta de descontos de 69% nos preços das passagens. A promoção já era um esforço para gerar ao menos caixa suficiente para continuar operando. A malha de vôos da companhia estava praticamente restrita a São Paulo, Brasília, Belém, Manaus, Fortaleza, Florianópolis, Chacpecó, Joinville e Porto Alegre.

A Transbrasil já não lembrava em nada a companhia fundada em 1955 pelo empresário Omar Fontana, com o nome de Sadia Transportes Aéreos. É certo que a trajetória sempre foi marcada por altos e baixos, mas o rígido controle estatal sobre a atividade e a influência política de Fontana sempre garantiram subsídios estatais nos momentos mais críticos.

Várias vezes foi cogitada a fusão da companhia com outras do setor: em 1971 com a Vasp, em 1975 com a Varig e, depois de uma expansão para o exterior nos anos 80, a empresa esteve prestes a ser incorporada pela TAM, no ano passado. (A.S.)