

## *A Varig anuncia a compra de um lote de 26 novos aviões e se candidata a um posto mais alto no ranking da aviação mundial*

**A**postando que, nos próximos dez anos, a economia brasileira não enfrentará turbulências mais fortes do que as vividas até agora, a Varig, líder nacional das companhias aéreas, fez na semana passada a maior encomenda da história da aviação latino-americana. Na segunda-feira, o presidente da empresa, Rubel Thomas, assinou com o presidente da Boeing dos Estados Unidos, Dean Thornton, o contrato de compra de um lote de 26 aviões, que começarão a chegar aos aeroportos brasileiros em 1994. O último deles deve pousar no Brasil em 1999, quando a Varig pretende ter uma frota de 118 aviões. Hoje, ela tem 88 aeronaves que percorrem 87 cidades, tanto no Brasil como no exterior.

A encomenda da Varig envolve uma cifra monumental: 2,6 bilhões de dólares,

que serão pagos durante os próximos vinte anos. Este ano, o seu faturamento deve encostar nos 2,5 bilhões de dólares. Apesar de parecer, à primeira vista, que a empresa está dando um passo maior do que as pernas, a Varig sabe muito bem o que está fazendo.

“Nossa frota está sendo planejada com base na taxa média de crescimento da procura por passagens aéreas, que historicamente cresce 6% ao ano”, diz Rubel Thomas. Dos 26 aviões encomendados, a Varig já sacramentou a compra de seis 747-400 e de oito 737-300, que custarão 1,4 bilhão de dólares. Ela fez também a opção de compra de mais cinco 747 e de outros sete 737, que somam mais 1,2 bilhão de dólares. Optar pela compra significa que a Varig só decidirá mais tarde se quer de fato esses outros doze

aviões. Por enquanto, ela só reservou um lugar na fila de espera dos Boeing, que é muito longa.

**AMPLIAÇÃO** — Para pagar seus novos aviões, além de contar com os lucros do crescimento do mercado aéreo brasileiro, a Varig ainda tem um trunfo na manga para, caso nem tudo saia como o planejado, poder honrar suas dívidas. A compra desses aviões, que serão distribuídos entre as linhas nacionais e internacionais, será financiada por uma empresa estrangeira de leasing — uma modalidade pela qual uma companhia encomenda um produto, dá um sinal e recebe um empréstimo para pagar o restante. Nesse sistema, quem tem a propriedade da mercadoria é a empresa de leasing, até que tudo seja pago. Se todos os pagamentos não forem

feitos até o fim conforme o combinado, quem recebeu o financiamento perde a mercadoria, que vai para as mãos de quem fez o empréstimo.

**INVASÃO** — Os onze Boeing 747-400 comprados na semana passada podem transportar até 400 passageiros e serão usados em rotas internacionais. Quanto aos quinze 737-

300, eles têm capacidade para levar 132 pessoas a bordo e serão utilizados em linhas domésticas. Dentro de seu projeto de expansão, a Varig também pretende comprar mais dez MD-11, fabricados pela McDonnell Douglas. Ao investir na ampliação de sua frota, a Varig poderá passar do 19º lugar que ocupa hoje no ranking mundial das empresas aéreas para um dos primeiros lugares dessa lista. Com 27 000 funcionários, a empresa transportou 10 milhões de passageiros no ano passado. Uma das principais companhias aéreas do mundo, a American Airli-

nes, transportou 118 milhões de pessoas em 1989. Hoje os aviões da Varig aterrisam em 45 cidades brasileiras e em 42 no exterior. Para conseguir subir no ranking mundial, a Varig já está estudando a extensão de suas linhas, tanto nacionais como internacionais. “Em 1992 deveremos estar voando também para Hong Kong”, anuncia Rubel Thomas. No ranking nacional, a Varig é a campeã isolada do setor. No item faturamento, ela é quase quatro vezes maior que a sua principal concorrente, a Vasp.