

## *Depois de assustar os concorrentes com seu ímpeto expansionista, o dono da Vasp verga-se à crise e adia os planos de crescimento*

O empresário Wagner Canhedo, que no ano passado agitou a aviação comercial brasileira ao chamar os concorrentes para a briga, está pedindo água. Sua empresa, a Vasp, deve fechar o balanço de 1991 com um prejuízo de 60 milhões de dólares. O rombo é menor que os 87 milhões de dólares de 1990 e poderia até significar o início de uma recuperação financeira. Mas não é isso que os números em vermelho no balanço indicam. Eles indicam mesmo uma nuvem carregada bem à proa. A Vasp está em dificuldades e Canhedo não esconde isso. "Precisamos de 20 milhões de dólares para saldar dívidas de curto prazo", diz. No fechadíssimo clube dos diretores de empresas aéreas do país há quem diga que a borrasca financeira é maior. Premido pela dificuldade, Canhedo chegou a dizer que venderia a Vasp, se lhe dessem o que quer.

Os sinais de que o empresário está com a língua seca são cada vez mais claros. Para começar, ele perdeu a retórica de conquistador dos ares que ostentava nas primeiras semanas à frente da Vasp. Dizia então que sua empresa estaria entre as dez companhias aéreas do mundo que sobreviveriam até o ano 2000. "Gostaria de ser maior que a American Airlines", afirmava. Hoje, ele trabalha duro para manter seu negócio em bom estado, num sistema em que tem 42% das suas despesas em dólar e apenas 2,5% da receita em moeda americana. O ímpeto empresarial também aterrissou de barriga na realidade. A Vasp esperava abocanhar pelo menos a metade da fatia do mercado brasileiro, e o máximo que conseguiu foi ficar com 33% contra os 29% que possuía quando era uma estatal deficitária e tinha apenas 32 aviões contra os 58 que agora voam com sua marca. De 7 000 empregados ela passou a ter 11 000. A Vasp cresceu e o mercado encolheu, prensado pela recessão.

de 100 milhões de dólares. A Transbrasil pousou num vermelho de 30 milhões de dólares. Fora daqui, a desgraça foi pior ainda: companhias ajoelharam no mundo inteiro e, nos Estados Unidos, até a Pan Am naufragou, dentro de uma falência estrondosa. O problema da Vasp é que, numa época de crise geral na aviação, ela achou que podia se expandir numa espécie de milagre dos ares.

A Vasp sofreu a mesma tesoura de vento da recessão. Seus aviões voavam, em média, com 64% dos assentos ocupados no último mês de 1990. No mês passado, apenas 53% dos assentos de cada voo foram vendidos.

Os voos para Los Angeles e San Francisco, com os quais Canhedo sonhava dar a partida da expansão internacional de sua empresa e começar a faturar em dólares, por enquanto serviram apenas para aumentar as despesas da Vasp. Atualmente esses voos estão decolando com metade da lotação.

**RETIRO** — Em 1990, cada jato da Vasp voava em média onze horas por dia. No final do ano passado, a média de voo de cada aparelho era de seis horas diárias. Na quarta-feira passada, treze aviões da Vasp estavam estacionados num ponto do pátio do Aeroporto de Cumbica, em São Paulo.

"Nenhuma companhia aérea em boa saúde financeira deixaria 22% de sua frota estacionada num mesmo aeroporto", diz um concorrente de Canhedo. Todos os novos aviões foram incorporados à frota da Vasp através do leasing — uma modalidade de aluguel muito comum na aviação comercial. Empresários que realizaram operações semelhantes calculam que os contratos de leasing aumentaram as despesas da Vasp em pelo menos 12 milhões de dólares por mês. Para ajustar-se, a empresa vem demitindo funcionários e deve chegar em março com um corte de pelo menos 20%.

dos aviões foi acertada ainda na fase eufórica de Canhedo, quando ele tinha certeza de conseguir linhas internacionais para Bruxelas, Miami, Frankfurt e para o aeroporto de Newark, na costa leste dos Estados Unidos.

O período de depressão está levando a empresa a economizar também no estoque de peças de reposição sem prejuízo da segurança. Faltou a máscara de oxigênio de um dos tripulantes de um DC-10, luzes de emergência num Boeing 737-300 e até um extintor de incêndio em outro avião desse tipo. Nenhum desses itens obriga o comandante a abortar o voo e, efetivamente, os aviões decolaram mesmo sem os equipamentos listados. VEJA obteve cópias dos relatórios e os submeteu ao coronel-aviador José Walter Souza Telles, diretor da divisão de aeronaves e manutenção do Departamento de Aviação Civil, o DAC. "Nenhum dos itens em falta compromete a segurança dos voos da empresa", disse Telles, depois de analisar os relatórios. "Não era assim no início do ano passado. Todas as peças, por menos importantes que fossem, eram substituídas imediatamente", diz Cláudio Chagas Cruz, diretor do sindicato dos aeroviários de São Paulo.

