

## ***O MERCADO AEROVIÁRIO***

---

**HUMBERTO EUSTÁQUIO SOARES MARTINS\***  
*Desembargador do Tribunal de Justiça de Alagoas*

Aparentando impaciência com a interminável crise da aviação comercial brasileira, o ministro Antônio Palocci, da Fazenda, sugeriu que empresas estrangeiras entrem no mercado nacional. A sugestão não foi bem recebida pelas empresas nacionais, segundo pronunciamentos dos seus principais dirigentes. Temem esses empresários que a concorrência estrangeira esmague a aviação comercial nacional.

A impaciência do ministro Palocci tem sua razão de ser, porque, ao contrário da maioria do empresariado nacional, as empresas tradicionais da aviação comercial brasileira estão constantemente apelando para as muletas oficiais para sobreviverem.

Um já fecharam suas portas, abarrotando o Judiciário, em suas diversas esferas, de variadas questões. Estabelecem, aliás, contraste com a mais moderna dessas companhias que, entrando em operação em 2001 – há, portanto, três anos, - apresentou um lucro, este ano de 384,7 milhões, com um aumento de 119% em relação ao ano passado.

A aviação comercial brasileira é um exemplo do quanto é prejudicial ao tecido empresarial a permanente promiscuidade com os governos. Concessão oficial valiosa, é disputada com todo peso da influência política, no sentido mais abrangente do termo.

Durante décadas e até o advento dos governos militares (1964), a Panair do Brasil pontificava como a grande empresa de aviação do País, dispondo de linhas para as nações mais importantes, além de controlar o mercado interno.

Com a vitória do movimento militar de 1964, suas concessões foram canceladas, passando a VARIG, Viação Aérea Riograndense, a substituí-la.

Durante longos anos, a VARIG prevaleceu soberana, tendo a concorrência limitada da Viação Aérea São Paulo (VASP) – antiga estatal pertencente ao governo de São Paulo -, Transbrasil e de outras empresas menores. Até que a TAM – Transportes Aéreos Marília, depois Transportes Aéreos Mercosul – conseguiu se firmar no mercado.

Com aeronaves novas, sem dívidas colossais, essas novatas têm chances de se firmar num mercado que exige tecnologia e respeito ao usuário.

É fundamental que o Governo Federal seja o árbitro rigoroso dessa disputa, como fez com os bancos há alguns anos atrás.

Num mundo globalizado, o mercado premia os competentes e pune aqueles que não são competitivos.

O mercado aeroviário não foge a essa regra implacável.

DES. HUMBERTO MARTINS