

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA**

MONOGRAFIA DE FINAL DE CURSO

**O PLANO CRUZADO E OS SEUS REFLEXOS NO SETOR DE AVIAÇÃO
COMERCIAL**

**Francisco Corrêa da Costa Neto
Nº de matrícula: 9014625-0**

Orientador: Luiz Roberto Cunha

Julho de 1998

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA**

MONOGRAFIA DE FINAL DE CURSO

**O PLANO CRUZADO E OS SEUS REFLEXOS NO SETOR DE AVIAÇÃO
COMERCIAL**

Declaro que o presente trabalho é de minha autoria e que não recorri para realizá-lo, a nenhuma forma de ajuda externa, exceto quando autorizado pelo professor tutor.

Francisco Corrêa da Costa Neto

Francisco Corrêa da Costa Neto
Nº de matrícula: 9014625-0

Orientador: Luiz Roberto Cunha

Julho de 1998

As opiniões expressas neste trabalho são de responsabilidade única e exclusiva do autor.

Dedico este trabalho a meus pais, que sempre me incentivaram em todos os momentos.

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| Apresentação | 7 |
| Capítulo I : A economia brasileira antes do Plano Cruzado | 8 |
| I.1 O II PND - 1974/80 | 8 |
| I.2 O período recessivo de 1981/83 | 11 |
| I.3 O fim do período recessivo e a Nova República | 13 |
| Capítulo II : Teorias de contenção da inflação inercial : a formulação do Plano | 17 |
| II.1 Outras visões/explicações para a inflação inercial | 17 |
| II.2 A formulação teórica do Plano Cruzado | 19 |
| Capítulo III : A implantação do Cruzado na economia | 26 |
| III.1 As medidas do Plano | 26 |
| III.2 A economia durante o Plano | 29 |
| Capítulo IV : O fracasso do Plano : suas razões | 35 |
| Capítulo V : A aviação comercial brasileira - aspectos históricos | 37 |
| V.1 Os primórdios da aviação no Brasil e no mundo | 37 |
| V.2 Início da exploração comercial da aviação no Brasil - A criação da VARIG | 38 |
| V.3 A proliferação de empresas aéreas no Brasil | 39 |
| V.4 O monopólio sobre linhas internacionais - a consolidação da liderança da VARIG | 40 |
| Capítulo VI : O mercado de aviação comercial brasileiro no período pré-Cruzado | 42 |
| VI.1 O período de 79-83 - A crise do petróleo e a recessão econômica | 42 |
| VI.2 O período Pré-Cruzado - a retomada do crescimento do setor | 44 |

| | |
|--|----|
| Capítulo VII: O ano de 1986 - a implementação do Plano Cruzado e o setor de aviação comercial | 47 |
| Capítulo VIII : O Período pós-Cruzado - efeitos do Plano no setor de aviação comercial | 50 |
| Conclusão | 54 |
| Bibliografia | 56 |

Apresentação

O presente trabalho tem como objetivo descrever todos os aspectos referentes ao primeiro plano brasileiro de combate à inflação, o Plano Cruzado, e analisar os impactos do mesmo sobre o setor de aviação comercial.

Após anos e anos de ataque à inflação utilizando-se dos instrumentos tradicionais, o Brasil, no governo Sarney, embasado nas propostas de Francisco Lopes e, principalmente, de André Lara Resende e Pêrsio Arida, lançou o Plano Cruzado, o programa de estabilização que certamente deve ser qualificado como a primeira experiência brasileira heterodoxa de combate à inflação. Ao longo do trabalho, discutiremos a estrutura do plano, sua implementação, e as causas de seu insucesso.

Na segunda parte do trabalho, inseriremos o setor de aviação comercial dentro do contexto do plano. Descreveremos um pouco da história do setor no Brasil, as empresas líderes, e o seu posicionamento antes, durante e depois do plano, com os vencedores e perdedores do processo, e os impactos do plano para o setor como um todo. Cabe salientar que só abordaremos o segmento de empresas de transporte aéreo que exploram exclusivamente as linhas domésticas e internacionais, não abordando o segmento de transporte aéreo regional pela sua baixa importância econômica no setor como um todo.

Capítulo I : A economia brasileira antes do Plano Cruzado

I.1 O II PND – 1974/80

A economia brasileira, no período compreendido entre 1968/73, apresentou forte crescimento, com o produto agregado aumentando em média 11,2%¹ ao ano. Entretanto, já no final de 1973, este processo de crescimento dava sinais de esgotamento, tanto pelo limite da capacidade produtiva (o que causou um recrudescimento inflacionário), quanto (e principalmente) pela crise do petróleo que, com seus preços quadruplicando, causou uma grave recessão mundial, sobretudo a partir de 1974. Dentro deste contexto, a manutenção do processo de crescimento acelerado da economia brasileira sofria uma grave ameaça, uma vez que a continuidade dos investimentos em bens de capital via importações era temerária por seu impacto negativo no balanço de pagamentos.

Com isto, foi criado, no Governo Geisel, o II PND. Sendo, basicamente, um programa de investimentos públicos e privados, o II PND tinha como objetivo a modernização e ampliação do parque industrial brasileiro, sobretudo nos setores de bens intermediários e de capital, para a manutenção das taxas de crescimento da economia em níveis elevados e,

¹ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: retrospecto de uma década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 7.

ainda, reduzir o déficit do balanço de pagamentos, através do desenvolvimento de programas de substituição de importações e promoção de exportações. O sucesso das medidas pode ser considerado parcial : a economia do país continuou crescendo a taxas elevadas (6,7%² ao ano entre 1974 e 1978); entretanto, apesar de notarmos que várias dos setores que contribuíram para bom desempenho das contas externas durante a década de 80 foram provenientes da época do II PND, é necessário salientar que durante a implementação do mesmo houve uma abrupta elevação da dívida externa brasileira, pois para manter o crescimento da economia foi necessária a promoção de vultuosos investimentos através de importações, o que fez com que grandes déficits no balanço de pagamentos fossem gerados, déficits estes financiados através do endividamento externo (no fim de 1978, a dívida externa líquida brasileira era da ordem de U\$ 31,6 bilhões³, ou cerca de cinco vezes a de 1973).

Para agravar a situação, a economia foi fortemente atingida por dois fatores quase que simultâneos e com o mesmo impacto negativo no balanço de pagamentos : a segunda crise do petróleo (biênio de 1979/80) e o aumento das taxas de juros internacionais; o primeiro fator causou um grande incremento nas importações, e o segundo do pagamento de serviços da dívida externa já existente. Assim, a dívida externa líquida atingiu o montante de U\$ 46,9 bilhões⁴ em fins de 1980, o que representa um crescimento de cerca de 48% ao compararmos à mesma em fins de 1978. Estes dois fatores em conjunção mostra a dificuldade da sustentação do crescimento interno no período via aporte de capital externo. Mesmo assim, a economia brasileira apresentou taxas significativas de crescimento no período graças à expansão do consumo.

² J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: retrospecto de uma década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 8.

Pode-se dizer que, durante o período 1974/80, a inflação subiu de patamar duas vezes : com o primeiro choque do petróleo houve uma elevação da taxa de 20% ao ano⁵ em 1973 para o patamar de 40% ao ano⁶ durante o período 1974/78, quando o processo de aceleração inflacionária estabilizou-se; e com o segundo choque do petróleo, quando a taxa passou para um patamar de 100% ao ano⁷ em 1980 (vale salientar que esta segunda escalada do processo inflacionário foi alimentada pela redução à metade do intervalo de indexação dos salários e aluguéis, e pela desvalorização do cruzeiro em 30% frente ao dólar no final de 79⁸).

A conclusão a que chega é que a economia é bastante sensível a choques de oferta, especialmente no que tange aos níveis de preços. Isso pode ser explicado pelo fato de ser a mesma predominantemente oligopolizada, o que faz com que eventuais aumentos de custos causados por choques de ofertas sejam repassados diretamente aos preços, pois não há livre concorrência de mercado que puna empresas que adotem tal procedimento.

³ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Econômica: retrospecto de uma década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 8.

⁴ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Econômica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 8.

⁵ W. Baer, "A Retomada da Inflação no Brasil: 1974-1986" Revista de Política Econômica, Vol. 7, no 1, marco 1987, p. 30.

⁶ W. Baer, "A Retomada da Inflação no Brasil: 1974-1986" Revista de Política Econômica, Vol. 7, no 1, marco 1987, p. 30.

⁷ W. Baer, "A Retomada da Inflação no Brasil: 1974-1986" Revista de Política Econômica, Vol. 7, no 1, marco 1987, p. 30.

⁸ W. Baer, "A Retomada da Inflação no Brasil: 1974-1986" Revista de Política Econômica, Vol. 7, no 1, marco 1987, p. 30.

I.2 O período recessivo de 1981/83

Sob a argumentação de que era necessário o aumento da poupança interna, o governo Figueiredo adotou, a partir do fim do ano de 1980, políticas fiscal e creditícia contracionista, o que aumentou as taxas de juros, derrubando o consumo. Fiscalmente, o governo restringiu seus gastos e aumentou a arrecadação, com o objetivo de baixar o déficit público. Além disto, tais medidas tinham como objetivo a melhora das contas externas, pois desestimulando o consumo interno, aumentou-se a propensão a exportar e diminuiu-se a propensão a importar, o que fez com que a balança comercial experimentasse significativa melhora no período.

Todas essas medidas, conjuntamente, causaram um enorme impacto no desempenho da economia : queda de 3,4%⁹ do PIB em 1981 (com queda de 9,2%¹⁰ da produção industrial; a queda do PIB só não foi maior por causa do bom desempenho da agricultura, que cresceu 6,1%¹¹ no período); subida de 0,9%¹² do PIB em 1982 (devido, basicamente, ao aumento dos gastos públicos no período; o déficit público operacional aumentou de 6 % em 1981 para 7,3% em 1982)¹³; e queda de 2,5%¹⁴ do PIB em 1983 (causado, principalmente, pelo fraco desempenho industrial).

⁹ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 10 a 13.

¹⁰ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 10 a 13.

¹¹ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 10 a 13.

¹² J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 10 a 13.

¹³ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 10 a 13.

Apesar da já citada melhora na balança comercial, a balança de pagamentos foi altamente negativa neste período (US\$ 28,5 bilhões no biênio 81/82)¹⁵ por causa, basicamente, dos vultuosos pagamentos de juros da dívida externa (US\$ 20,5 bilhões, no mesmo período)¹⁶. Com isso, a dívida externa cresceu cerca de 40% no período compreendido entre 1980/82, atingindo US\$ 66,2 bilhões¹⁷.

O ano de 1982 ainda reservou para o país uma ingrata surpresa : a moratória mexicana em Setembro, o que dificultou ainda mais a obtenção de novos empréstimos junto ao sistema financeiro internacional, agora condicionados à aprovação de um programa de estabilização que tivesse aval do FMI (Fundo Monetário Internacional). Com isto, o governo, em Dezembro deste mesmo ano, assinou a 1ª carta de intenções junto a este organismo, estabelecendo a ampliação das políticas monetária e creditícia contracionistas, além de adotar políticas fiscal, cambial e salarial com efeitos também contracionistas.

Em 1983, com o objetivo de melhorar a balança de pagamentos, o governo desvalorizou o câmbio em 20%¹⁸, indexando-o à inflação interna. Com isto, a situação das contas externas melhorou (o déficit de transações correntes caiu para US\$ 6,8 bilhões¹⁹ neste ano) e, pode-se dizer, tal fator estimulou o crescimento econômico à médio prazo. Entretanto, ele foi um dos principais causadores da aceleração inflacionária ocorrida neste

¹⁴ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 10 a 13.

¹⁵ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 10 a 13.

¹⁶ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 10 a 13.

¹⁷ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 10 a 13.

¹⁸ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 10 a 13.

¹⁹ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 10 a 13.

ano (ela passou de um patamar de 110% ao ano, no período 80/82, para 211,2% em 83)²⁰, frustrando as expectativas do governo, que acreditava que a inflação pudesse ser contida com os instrumentos macroeconômicos ortodoxos que vinham sendo adotados (políticas fiscal e monetária contracionistas). É neste período, portanto, que verifica-se o caráter inercial da inflação no país, não sendo mais eficaz o combate puramente ortodoxo da mesma.

I.3 O fim do período recessivo e a Nova República

Apesar das políticas monetária e fiscal restritivas em vigor, o PIB apresentou uma forte recuperação no ano de 1984, crescendo 5,7%²¹. Tal fato pode ser explicado por dois fatores principais : o forte aumento das exportações, que passaram de US\$ 21,9 bilhões em 1983 para US\$ 27 bilhões em 1984²² isto causado, basicamente, pela má desvalorização do cruzeiro ocorrida no início de 1983, por causa do alto nível de ociosidade do parque industrial e, pela ótica da oferta, por causa do grande aumento do déficit comercial dos EUA; e, também, a grande modernização e desenvolvimento do parque industrial (sobretudo produção de bens de capital e bens intermediários) ocorridos no II PND, que possibilitou os produtos manufaturados ficarem mais competitivos.

²⁰ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 10 a 13.

²¹ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 13 a 15.

²² J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Económica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 13 a 15.

Com isto, a economia entrou na Nova República numa situação de recuperação econômica, porém com um problema crônico e sério : a alta inflação, que atingiu 223,8% em 1984²³. Assumiu a pasta da Fazenda o ministro Francisco Dornelles, que acreditava ser o principal fator causador da inflação o déficit público. Com isto, o governo adotou como linha mestra de sua política econômica o corte dos gastos públicos em conjunto com o aumento das taxas de juros. Acreditava o governo que, com isto, o nível de gastos do governo, em conjunto com o nível de atividade econômica, iriam diminuir, o que derrubaria a inflação.

Tal política não deu resultado e, em Setembro de 1985, o ministro Francisco Dornelles foi substituído por Dilson Funaro. O governo passou, então, a adotar o diagnóstico para o problema do desequilíbrio das contas públicas do então ministro do Planejamento João Sayad : o problema financeiro do déficit público. Os altos níveis das taxas de juros tornava insuportável o custo de carregamento da dívida pública. Para se ter uma idéia, como resultado da política econômica adotada na era Dornelles, os juros reais atingiram uma média de 3,8% ao mês²⁴, o que fazia com que a dívida pública dobrasse em menos de dois anos.

Com isto, o governo adotou uma série de medidas. Redirecionou a atuação do Banco Central no open-market, de forma a diminuir os juros pagos aos detentores de papéis públicos; Fez uma profunda reforma fiscal, aonde reestruturou a cobrança do imposto de renda, aumentando-o para os segmentos de maior renda e para as empresas, e diminuindo-o para os segmentos de menor renda. Taxou pesadamente as operações financeiras,

²³ J. L. da Silva, R. Cicchelli "Política Econômica: Retrospecto de uma Década". IPEA, Vol. 1, 1987, p. 13 a 15.

principalmente aquelas de cunho especulativo. Baixou medidas para limitar o crédito direto ao consumidor, tais como a redução dos limites para cheques especiais e o aumento do limite mínimo de pagamento de faturas mensais de cartões de crédito.

Além do problema do déficit público, um outro também atrapalhava o combate à inflação: o chamado “choque agrícola”, iniciado com a quebra de safra da região Centro-Sul causado pela inesperada seca ocorrida na região. Com esta quebra de safra, e agravado pela queima dos estoques reguladores feita na gestão do ministro Dornelles (que buscava, com isto, reduzir a inflação no curtíssimo prazo através de um choque positivo na oferta), gerou-se um intenso movimento especulativo no mercado de grãos pelos setores intermediários. O governo, por causa do já mencionado baixo nível de seu estoque regulador, estava impotente para combater tal movimento, pelo menos a curto prazo. Entretanto, adotou medidas de facilitação de importação de produtos agrícolas, bem como importou maciçamente estes mesmos produtos, como forma de recompor os estoques reguladores. Assim, além de solucionar o problema que se formara, se armou contra eventuais ataques especulativos futuros.

Com todas estas medidas, o governo, pelo menos em princípio, havia combatido os principais pontos estruturais da inflação. Mas apenas em princípio: mesmo após todas estas medidas, a inflação passou a níveis mensais de 15%²⁵, evidenciando hipóteses já aceitas pelos ministérios da Fazenda e do Planejamento em torno do já mencionado caráter inercial da inflação.

²⁴ C. Gontijo. “O Plano de Estabilização e a Economia Brasileira: Aspectos Gerais”. Plano Cruzado: Ataque e defesa. Vol. 1, no 70, 1986, p. 3

²⁵ C. Gontijo. “O Plano de Estabilização e a Economia Brasileira: Aspectos Gerais”. Plano Cruzado: Ataque e defesa. Vol. 1, no 70, 1986, p. 3

O processo inercial da inflação pode ser explicado da seguinte maneira: os agentes econômicos baseiam as suas expectativas em relação à inflação presente de acordo com a experiência passada, ou seja, tomam a taxa de inflação do período anterior como base para a inflação no período em vigor. Assim, tem-se um processo de expectativas adaptativas que gera a perpetuação do processo: os preços são reajustados com base nas expectativas de inflação, expectativas estas que, por sua vez, dependem da inflação observada no passado e da maneira como a experiência anterior era memorizada.

Uma vez que se chegou à conclusão quanto ao caráter inercial da inflação no Brasil, o problema consistia na forma de combate. Foi criado, assim, por professores do Departamento da PUC-RJ, um modelo teórico, primeiramente testado na prática através do Plano Austral, que, justamente, tinha como premissa a extinção da memória inflacionária.

Capítulo II : Teorias de contenção da inflação inercial: a formulação do Plano

II.1 Outras visões/explicações para a inflação inercial

Mesmo com a identificação do caráter inercial da inflação como sendo o principal foco a ser atacado, outras teorias surgiram para explicar a inoperância dos choques de austeridade como forma de combate à inflação.

A primeira discorda da inoperância dos choques de austeridade implementados. Diz que um regime de política monetária contracionista reduz de fato a inflação, porém com alguma defasagem de tempo, ou seja, num primeiro momento, esta política contracionista iria reduzir o produto real, porém a resposta nos níveis de inflação só se daria num período posterior, aonde a economia já estaria se recuperando. Portanto, seria necessário que se continuasse com a contração monetária por um período mais longo, já que a inflação, segundo esta teoria, não resistiria à uma real e profunda restrição de liquidez.

A segunda baseia-se na idéia de que as políticas fiscal e monetária contracionistas simplesmente inexistem, não podendo a inflação existir sem um déficit fiscal anterior financiado por expansão monetária. Quando os defensores desta idéia são confrontados com a evidente ocorrência de uma contração monetária, dizem que há a necessidade de se

ampliar o conceito de moeda, criando-se assim um agregado monetário total suficientemente grande para explicar a taxa de inflação. Confrontados com uma evidente contração fiscal, estes defensores dizem que o déficit fiscal é mal mensurado.

A terceira visão confirma a existência de medidas fiscal e monetária contracionistas julgando-as, porém, totalmente ineficazes. Justifica o problema inflacionário como sendo principalmente psicológico, já que as autoridades monetárias brasileiras são desprovidas de credibilidade. Assim, o fim da mesma só se daria com uma efetiva mudança governamental.

A quarta e última visão defende um choque puramente ortodoxo. Diz que, se houvesse uma medida monetária contracionista mais forte e abrupta do que as anteriormente experimentadas, a inflação não resistiria. Assim, defende, simplesmente, o aprofundamento de políticas contracionistas. O problema deste tipo de teoria recai nos custos sociais que essas medidas acarretariam. Evidentemente, um forte choque monetário produziria uma forte queda no produto real e altos índices de desemprego, talvez sem precedentes. E, o que é pior, não necessariamente produziriam o fim da inflação, devido à estrutura essencialmente oligopolizada da economia brasileira. Assim, provavelmente, este tipo de choque poderia acabar por gerar elevação de preços, já que as empresas nunca iriam aceitar redução em suas margens; iriam, justamente, aumentá-las para manter os níveis de lucros inalterados, diante da demanda mais fraca, e não seriam punidas pelas leis de um mercado competitivo.

Portanto, o Cruzado apresentou-se como uma alternativa muito menos dolorosa, socialmente falando, e com maiores possibilidades de êxito, devido aos fracassos anteriores dos choques ortodoxos.

II.2 A formulação teórica do Plano Cruzado

O Plano Cruzado baseou-se em duas visões sobre o problema inflacionário brasileiro, de Francisco Lopes e de André Lara Resende/Pérsio Arida. A primeira defendia um amplo choque heterodoxo, com congelamento total e abrupto de preços e salários, com políticas fiscal e monetária passivas. A segunda defendia uma ampla reforma monetária na economia como forma de acabar com a inflação inercial.

Segundo Lopes, o processo inflacionário pode ser composto por dois fatores: os choques, que são responsáveis por mudanças na trajetória da inflação, e o caráter inercial da mesma. Diz ainda que, na verdade, o seu caráter inercial independe dos mecanismos de indexação, pois como a realimentação inflacionária vai depender da defasagem e do percentual de repasse da inflação passada, estando a economia plenamente indexada, esta mesma indexação pode arrefecer este reajuste no caso de não recompor plenamente a inflação ou defasagem passada, podendo também alterar a periodicidade destes reajustes, alongando-os.

A proposta heterodoxa pressupõe que em uma economia com alta inflação, choques ortodoxos tradicionais produzem altos custos sociais sem serem eficazes no combate à inflação. Afirma ainda que a simples extinção de mecanismos de indexação não são também eficientes neste combate, pois os agentes econômicos, independentemente desta extinção, continuarão a recompor seus preços com base na inflação passada.

A duração da proposta de estabilização era de dois anos, divididos em duas fases: na primeira, com duração de seis meses, os preços públicos, administrados pelo governo e

controlados pelo CIP (Conselho Interministerial de Preços), seriam congelados. Na fase seguinte, seriam controlados e dentro de uma faixa de reajuste mensal de 1,5%²⁶.

Em relação à política salarial, era prevista a concessão de abonos salariais diferenciados para os trabalhadores que tivessem data-base no mês em que fosse decretado o congelamento e nos dois meses seguintes. Esta política era claramente inconsistente, pois criava distorções em termos de salários relativos, além de ser incompatível com a hipótese de estabilidade de preços, já que o salário médio real na economia seria elevado (os trabalhadores que tivessem sido reajustados nos dois meses anteriores ao congelamento teriam seus salários fixados a um nível acima do salário médio real que vigorava antes do congelamento). Além disto, era prevista a concessão de reajustes mensais de 0,5% ao mês²⁷, durante os seis primeiros meses do programa. Após este período, seria instituída a livre negociação salarial.

Exatamente por reconhecer o problema gerado pela não-sincronia dos reajustes da estrutura de rendimentos, e da dificuldade política de se sincronizar estes reajustes sem acelerar a inflação, Lopes combinou as idéias de reforma monetária e congelamento de preços. A criação de uma nova moeda (o Cruzado) facilitaria a tarefa de conversão dos valores, em um dado momento, em seus valores reais médios, pois representaria, psicologicamente, a troca de uma moeda com passado inflacionário para uma outra significando a estabilidade de preços. Os preços vigentes seriam convertidos em cruzados pelo valor real médio vigente nos últimos seis meses e congelados pelos quinze meses subsequentes. Durante o período de transição em que as duas moedas circulariam, contratos de aluguéis e salários poderiam ser

²⁶ M.S.B. Marques. "Plano Cruzado: Teoria e Prática". Revista da Economia Política, Vol. 8, no 3, setembro, 1988, p. 103.

livremente renegociados na nova moeda. Após este período, seriam convertidos compulsoriamente em cruzados com base no valor real médio em cruzeiros nos últimos doze meses. Os preços seriam rigidamente controlados de forma a evitar a inflação tanto em cruzeiros quanto em cruzados no período de transição. A aposta na estabilidade de preços seria reforçada pela taxa de câmbio fixa para os primeiros doze meses, e a proibição de cláusulas de indexação em qualquer contrato com prazo inferior a um ano.

O programa de Lara Resende/Arida parte também do caráter essencialmente inercial da inflação brasileira. Eles divergem de Lopes, entretanto, quanto à eficácia da utilização do congelamento de preços. Seus argumentos recaem no fato de que, sob inflação alta, os preços relativos na economia estão em constante desequilíbrio, o que faz com que um congelamento inevitavelmente “perpetue” este desequilíbrio. Se o congelamento fosse muito breve, seria ineficaz em acabar com a memória inflacionária; se fosse muito longo, geraria inconsistência em termos de preços relativos que, em conjunto com choques de oferta ou de demanda, acabariam por serem resolvidos por racionamento. Sendo suspenso o congelamento, as pressões por realinhamento de preços acarretariam forçosamente em um recrudescimento inflacionário.

Resende/Arida propunham, portanto, anular a memória inflacionária do sistema reproduzindo o padrão de comportamento próprio as hiperinflações, quando os agentes trazem a necessidade pela revisão de contratos para períodos cada vez mais curtos. Trazer tal comportamento para a economia brasileira seria importante, sobretudo se conseguido sem a efetiva hiperinflação. Ou seja, era preciso trazer este padrão de comportamento sem

²⁷ M.S.B. Marques. “Plano Cruzado: Teoria e Prática”. Revista da Economia Política, Vol. 8, no 3, setembro, 1988, p. 104.

se estar vivendo necessariamente uma hiperinflação e seus consequentes custos sociais. Para tal, a proposta seria a de introduzir uma reforma monetária com a criação de uma moeda indexada diariamente de acordo com a variação pró-rata dia da ORTN.

Este plano apóia-se em três pressupostos básicos a respeito das condições vigentes na economia brasileira. O primeiro é que os fatores primários da inflação (déficit operacional público e a política monetária) estavam sob controle; o segundo é de que oferta e demanda em seus aspectos básicos estavam equilibradas, tendo inclusive o governo boa margem de manobra para suprir o mercado interno em caso de desequilíbrio (estava calçado para tal nos bons resultados da balança comercial no ano anterior); e o terceiro, de que a inflação brasileira era fundamentalmente inercial, ou seja, de que os níveis de inflação eram sustentados não por desequilíbrios entre oferta e demanda ou por problemas nas contas públicas, mas sim porque a cadeia de realimentação atrelava a inflação presente à inflação passada.

A proposta de moeda indexada fundamentava-se neste diagnóstico. Acabando-se com a memória inflacionária, os fundamentos macroeconômicos eram apropriados para a manutenção da estabilidade de preços.

“A reforma monetária consistia então na introdução da moeda indexada. Em uma data preanunciada o cruzado seria posto em circulação. O cruzado teria uma paridade fixa, de um para um, com a ORTN. Durante o período de transição, a apreciação da ORTN continuaria a ser determinada pela variação do índice geral de preços calculado em cruzeiro. O valor da ORTN em termos de cruzeiro seria revisto à medida em que a informação sobre a taxa de

variação do índice geral de preços torna-se disponível.”²⁸ Com isto, a conversão de cruzeiros para cruzados seria baseada na variação da ORTN, e tal conversão seria garantida pelo Banco Central, e facultativa. Quando se percebesse que a maioria dos preços estivessem cotados em cruzados, o índice geral de preços em cruzeiros deixaria de ser calculado, permanecendo apenas o índice em cruzado. Dado este momento, a taxa de desvalorização mensal do cruzeiro em relação ao cruzado seria determinada pelo Banco Central como equivalente a inflação média em cruzeiro verificada nos últimos seis meses. Com isto, seria natural o incentivo da conversão do estoque remanescente de cruzeiros em cruzados.

O programa previa ainda que os preços públicos seriam imediatamente fixados em cruzados com base nos preços reais médios em cruzeiros vigentes no último período de indexação; “no período de transição, a taxa de câmbio em cruzeiros acompanharia o sistema de minidesvalorizações. Ignorando-se a inflação externa, a taxa de câmbio em cruzados mantém-se constante à taxa real de câmbio prevalescente antes da reforma monetária.”²⁹ Os salários e aluguéis não seriam obrigatoriamente convertidos em cruzados. Entretanto, se os contratantes optassem pela conversão, esta seria realizada pelo valor médio em cruzeiros dos últimos seis meses transformando em cruzado à taxa do dia. Os depósitos à vista no sistema bancário seriam imediatamente convertidos em cruzados para estarem cobertos contra a depreciação do cruzeiro. Quanto aos demais preços, não haveria qualquer regra estipulando sua conversão em cruzados.

Após a transição, todos os contratos e a taxa de câmbio estariam denominadas em cruzados, o que faria com que o sistema econômico advindo de tais medidas fosse livre da indexação. O nível de preços em cruzados, durante o período de transição, é constante, e

²⁸ P. Arida, A. Lara Resende. *Inflação Zero* (Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1986), Vol. 14, p. 23.

seu comportamento pós reforma monetária iria depender exclusivamente dos aspectos estruturais macroeconômicos.

Um último aspecto a ser mencionado refere-se ao papel das políticas monetária e fiscal no âmbito da reforma monetária. De acordo com as premissas do programa, ambas as políticas estariam sob controle.

No período pós-reforma, o déficit nominal calculado em cruzados seria equivalente ao déficit operacional do setor público. Àquela altura, estimava-se que, ao final de 1989, o setor público apresentaria superávit operacional de cerca de 0,3% do PIB³⁰, o que representaria a eliminação tanto do déficit operacional quanto do déficit nominal em cruzados. Entretanto, era necessário uma análise mais profunda das contas públicas, uma vez que o déficit operacional referia-se apenas ao setor público não financeiro, não contemplando, por exemplo, resultados das estatais.

A política monetária pós reforma deveria ser balizada no condicionante do novo (e maior) nível de demanda por moeda, já que o custo de oportunidade de se reter moeda cairia bastante, num ambiente de inflação próxima a zero. Assim, ainda que isto representaria uma fonte de financiamento dos gastos do governo a juros reais zero, deveria-se monitorar a adequada expansão da oferta de moeda, de forma a não reativar as expectativas inflacionárias ou causar deflação e elevação excessiva da taxa de juros real.

Portanto, são estes os aspectos mais importantes das propostas de choque heterodoxo e de moeda indexada. Em resumo, os pontos comuns aos dois planos antiinflacionários são:

- o diagnóstico de que a inflação brasileira é predominantemente inercial

²⁹ P. Arida, A. Lara Resende. *Inflação Zero* (Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1986), Vol. 14, p. 23.

- o objetivo de atingir a estabilidade de preços sem recessão
- a realização de uma ampla reforma monetária
- a necessidade de converter salários e preços para a nova moeda pelas médias reais e não pelos picos

Como já dito anteriormente, o “ponto de discordância” principal entre as duas propostas está no controle de preços, proposto por Lopes.

“Outro elemento em comum, decorrente da hipótese de que a natureza da inflação é essencialmente inercial, e a tendência a negligenciar, em maior ou menor grau, a importância das condições de demanda. Nenhuma das duas respostas inclui, explicitamente, recomendações de austeridade monetária e fiscal. Bastaria romper o mecanismo de realimentação inflacionaria para que os preços rapidamente se estabilizassem”³¹

³⁰ M.S.B. Marques. “Plano Cruzado: Teoria e Prática”. Revista de Economia Política. Vol. 8, no 3, setembro de 1988, p. 108

Capítulo III: A implantação do Cruzado na economia

III.1 As medidas do Plano

No início de 1986, o processo inflacionário acelerava-se. Os mecanismos de indexação eram cada vez mais presentes na economia. Neste momento, quase todos os salários passaram a ter reajustes trimestrais (antes eram semestrais). Cogitava-se cada vez mais, portanto, a adoção de um programa heterodoxo de combate a inflação, pois o passado recente mostrara a ineficácia em se contê-la com instrumentos convencionais.

Dentro deste contexto, o presidente Jose Sarney anunciou, em 28/2/86, o Plano Cruzado pondo, ainda que temporariamente, um fim as preocupações quanto ao surgimento da hiperinflação.

O período em que foi anunciado era particularmente adequado a adoção de tal plano, já que os aspectos fundamentais apresentavam-se satisfatoriamente (equilíbrio fiscal, bons resultados da balança comercial, crescimento da oferta pela forte produção industrial, e agregados monetários sob controle).

³¹ M.S.B. Marques. "Plano Cruzado: Teoria e Prática". Revista de Economia Política. Vol. 8, no 3, setembro de 1988, p. 109

Assim, o Plano Cruzado foi anunciado em um clima de grande euforia e mobilização popular. Foram as seguintes as medidas principais do Decreto-lei no 2.283 que deu origem ao plano:

1. Mudança da moeda de cruzeiro para cruzado, com paridade de mil cruzeiros por cruzado;
2. Conversão para cruzados dos depósitos à vista e de poupança, das contas do F.G.T.S., do PIS/PASEP e de todas as obrigações vencidas e exigíveis;
3. Apuração da taxa de inflação em cruzados pelo índice de preços ao consumidor (IPC), calculado pelo IBGE;
4. Conversão em cruzados dos salários e demais remunerações pela média real dos últimos seis meses, acrescidas de abono de 8% (16,1% no caso do salário mínimo). Restabelecimento dos reajustes anuais na data-base da categoria, sendo o reajuste do salário mínimo antecipado para 01/03/87;
5. Reajuste automático dos salários sempre que a inflação acumulada ultrapassar 20% a partir da data de vigência do decreto-lei, ou a partir da negociação salarial;
6. Proibição das cláusulas de correção monetária para contratos de prazo inferior a um ano (exceto para cardenetas de poupança, que voltaram a ser reajustadas trimestralmente, saldos do FGTS, PIS e PASEP). Os contratos de prazo superior a um ano podem ter cláusulas de reajuste vinculadas à OTN (antiga ORTN, que teve seu valor fixado em Cz\$ 106,40³² ate 01/03/87);

³² M.S.B. Marques. "Plano Cruzado: Teoria e Prática". Revista de Economia Política. Vol. 8, no 3, setembro de 1988, p. 114

7. Conversão em cruzados dos contratos com taxas de juros pré-fixadas, na data de vencimento, com base em tabela que passou a desvalorizar o cruzeiro a taxa diária de 0,45%;³³
8. Conversão dos aluguéis e prestações do sistema financeiro da habitação pelo valor real médio dos últimos doze meses;
9. Preços congelados nos níveis vigentes em 27/2/86.

Ao se observar as medidas, nota-se claramente a adoção da proposta de Resende/Arida. O plano não contemplava medidas de política monetária ou fiscal, e não foi tomada qualquer atitude para a correção do desequilíbrio de preços relativos. Acreditava-se, portanto, que o único responsável pela inflação brasileira era o seu aspecto inercial.

No caso dos salários, não foi seguida à risca o pressuposto de congelá-los pelas médias reais, tendo sido dado, na realidade, abonos (16,1% para o salário mínimo e 8% para os demais). Isto foi feito para amenizar as perdas nominais sofridas por alguns trabalhadores devido à fórmula de conversão pela média, garantindo a adesão da classe ao Plano.

“A desindexação da economia não foi plena, tendo permanecido indexadas as contas de cardeneta de poupança, PIS/PASEP e FGTS, e sendo permitidas cláusulas de indexação vinculadas à OTN para contratos de prazo superior a um ano.”³⁴

O Plano Cruzado iniciava-se, portanto, cercado de dúvidas. A estrutura de preços e salários estabeleceu-se desequilibradamente. Tarifas públicas e preços administrados não foram corrigidos, apesar da defasagem acumulada de anos anteriores. Além disso, o forte

³³ M.S.B. Marques. “Plano Cruzado: Teoria e Prática”. Revista de Economia Política. Vol. 8, no 3, setembro de 1988, p. 114

³⁴ M.S.B. Marques. “Plano Cruzado: Teoria e Prática”. Revista de Economia Política. Vol. 8, no 3, setembro de 1988, p. 115

“reforço” dado ao lado da demanda pelos abonos salariais, fez com que o compromisso de inflação zero fosse difícil de ser mantido.

Uma das maiores dificuldades do governo era como proceder ao descongelamento dos preços. O congelamento, segundo o governo, havia sido adotado por representar a melhor alternativa de transição entre um sistema com altas taxas de inflação para outro com preços estáveis. O processo de descongelamento seria, portanto, a arma a ser utilizada para corrigir o reconhecido problema de desequilíbrio de preços relativos. O problema maior era determinar quando, como e por que setor começar o descongelamento.

Finalmente, outros dois aspectos importantíssimos diziam respeito à condução das políticas fiscal e monetária: não havia sido estabelecida qualquer meta de expansão dos agregados monetários, apesar de tal dado ser essencial para se determinar o nível de atividade econômica e seus impactos inflacionários; e no lado fiscal, não havia também sido feita nenhuma estimativa do impacto das medidas do plano nas contas públicas (redução de receitas devido a redução da circulação financeira, aumento de despesas de pessoal por causa dos abonos, o congelamento das tarifas públicas abaixo de seu valor real médio, etc).

III.2 A Economia durante o Plano

Em dezembro de 1986, a inflação voltava a níveis próximos às do período pré-cruzado. Isto mostrava que o mesmo havia fracassado em sua meta de acabar de vez com a inflação. Cabe, no entanto, descrever o comportamento da economia ao longo do curto período de duração do plano.

Durante os cinco primeiros meses, a inflação foi bastante baixa (o IPC acumulado de março a julho foi de 5,2%, o INPC 2,1% e o IGP-DI 1%)³⁵. Este IPC de cinco meses anualizado daria uma taxa inflacionária de cerca de 13%, o que implica que a escala móvel de salários não seria ativada no primeiro ano de vigência do plano.

Conforme já comentado, esperava-se forte aumento de demanda por moeda. Existiam indicações, no entanto, de que a velocidade do processo de remonetização era excessiva. O total de haveres financeiros, que engloba haveres monetários e não monetários, estava crescendo significativamente. Como o aumento da demanda por moeda deveria corresponder a uma redução mais ou menos equivalente na demanda por ativos não-monetários, que exerciam anteriormente a função de moeda, esperava-se que saldo global de ativos financeiros permanecesse relativamente estável. A folga de liquidez era refletida nas taxas de juros, que caíram acentuadamente entre abril e julho.

Os indícios de aquecimento da demanda eram evidentes. As vendas no varejo aumentaram 23,6%³⁶ em termos reais de janeiro a julho de 1986, em comparação ao mesmo período do ano anterior. O governo hesitava em alterar a política de congelamento, apesar de, em abril, alguns setores já tornassem públicos os temores pelo superaquecimento da economia. Havia já, portanto, o medo do surgimento de inflação “ortodoxa”, gerada por desequilíbrio entre oferta e demanda.

No fim de abril, o governo adota a primeira medida de contenção de consumo, ao restringir o crédito ao consumidor. Finalmente, em 24 de julho, o presidente anuncia medidas para corrigir os rumos do plano e financiar um programa de investimentos públicos.

³⁵ M.S.B. Marques. “Plano Cruzado: Teoria e Prática”. Revista de Economia Política. Vol. 8, no 3, setembro de 1988, p. 117 a 121

Apesar de boa parte dos economistas defenderem a contenção do consumo via aumento do recolhimento do imposto de renda ou da instituição do empréstimo compulsório sobre a renda, medidas que reduziriam a renda disponível sem afetar os preços, o governo resolveu adotar um empréstimo compulsório sobre a compra de combustíveis e automóveis, elevando os seus preços. O aumento de arrecadação advindo disto, somado a uma taxa sobre a venda de dólares para viagens e passagens internacionais, iriam financiar o Fundo Nacional de Desenvolvimento (FND), criado para financiar empresas estatais e privadas. Fica evidente, portanto, que o conjunto de medidas posteriores a adoção do plano tiveram como objetivo não a contenção do consumo, mas sim a arrecadação do governo.

Do lado da oferta, as novidades também não eram as melhores. No setor agrícola, esperava-se uma quebra de safra em 1986, devido à forte estiagem que atingiu o Centro-Sul do país entre outubro de 1985 e janeiro de 1986. A pecuária apresentava-se em crise, com a paralização dos abates bovinos em maio, o que redirecionou a demanda excedente para substitutos como aves, caprinos, suínos e peixes, criando problemas de oferta também nestes setores. Já a indústria, embora estivesse crescendo, já estava próxima de sua capacidade instalada (a utilização da capacidade instalada da indústria de transformação em julho era de 82%, sendo que em alguns setores estava próxima de 100%)³⁷.

No setor externo, no entanto, o cenário era bom. Fora acertado com os bancos credores de nossa dívida externa um esquema para rolagem das amortizações e pagamentos de juros referentes a 1985 e 1986. O saldo comercial acumulado no período janeiro-julho foi de cerca

³⁶ M.S.B. Marques. "Plano Cruzado: Teoria e Prática". Revista de Economia Política. Vol. 8, no 3, setembro de 1988, p. 117 a 121

³⁷ M.S.B. Marques. "Plano Cruzado: Teoria e Prática". Revista de Economia Política. Vol. 8, no 3, setembro de 1988, p. 122-123

de US\$ 7 bilhões³⁸, o que apontava para um recorde histórico anual. As reservas internacionais, por sua vez, situavam-se em cerca de US\$ 7,4 bilhões³⁹ em média, o que equivalia a cerca de 7 meses de importações. A partir de junho, no entanto, as reservas internacionais começaram a declinar, como reflexo da redução dos saldos comerciais.

Entre agosto e novembro, o governo começou a usar o pseudo-sucesso do plano para fins eleitorais. Pensando na eleição para governadores e para a Assembléia Constituinte, o governo passou a “empurrar o plano com a barriga”, adotando medidas paliativas e sem consistência que tinham como único objetivo a administração da situação até as eleições. Em 21 de novembro, imediatamente após as eleições, o governo anunciou um conjunto de medidas de ajuste ao Plano Cruzado, denominadas Cruzado II.

Ao longo do ano, as medidas de inflação perderam grande parte de sua credibilidade, já que a cobrança de ágios e de outros expedientes que significavam efetivo aumento de preços eram generalizadas na economia. Somente a partir de novembro os índices passaram a captar, parcialmente, os preços efetivamente praticados na economia. Em dezembro, além do registro de aumentos de preços já realizados anteriormente, os índices inflacionários sofreram forte impacto decorrentes das elevações de preços (de tarifas públicas, principalmente) decretadas pelo Cruzado II, o que acarretou no primeiro “disparo” do gatilho da escala móvel, dez meses após o início do Plano Cruzado.

No que tange à política monetária, a segunda parte do ano mostrou a preocupação do governo com a velocidade e a intensidade do processo de remonetização. O ritmo de crescimento da base monetária e dos meios de pagamento foi diminuindo ao longo do

³⁸ M.S.B. Marques. “Plano Cruzado: Teoria e Prática”. Revista de Economia Política. Vol. 8, no 3, setembro de 1988, p. 122-123

segundo semestre, sendo que em dezembro de 1986 já estavam aos níveis vigentes anteriormente ao Plano Cruzado.

A política fiscal durante o segundo semestre de 1986 seguiu voltada para o objetivo de viabilizar o congelamento de preços sendo, portanto, claramente expansionista aos subsídios já tradicionais (como trigo, açúcar e álcool). Em setembro, para tentar amenizar a grave crise de abastecimento de carne, o governo, entre outras providências, reduziu o ICMS incidente sobre a carne bovina de 12% para 1%⁴⁰, comprometendo-se a ressarcir totalmente a perda de arrecadação tributária dos quatro maiores estados produtores, e 60% da queda de receita dos demais estados.

Apesar das declarações do governo de que o congelamento iria ser mantido, a economia continuava superaquecida. As previsões de crescimento do produto real de 7% para 1986 foram superadas. Este forte crescimento econômico era alimentado pelas expectativas de descongelamento, gastos fiscais e ganhos de renda real. Os problemas eram aprofundados pelo esgotamento da capacidade de produção do setor industrial (a capacidade instalada da indústria em geral passara de 82% em julho de 1986 para 86% em outubro do mesmo ano)⁴¹. Além dos problemas internos, a situação externa também se deteriorava. O superaquecimento da demanda, a proibição da exportação de produtos (como carne) destinados a suprir o mercado interno e as expectativas de desvalorização cambial afetaram fortemente a receita de exportações, que acabou caindo cerca de 13% em

³⁹ M.S.B. Marques. "Plano Cruzado: Teoria e Prática". Revista de Economia Política. Vol. 8, no 3, setembro de 1988, p. 122-123

⁴⁰ M.S.B. Marques. "Plano Cruzado: Teoria e Prática". Revista de Economia Política. Vol. 8, no 3, setembro de 1988, p. 124

⁴¹ M.S.B. Marques. "Plano Cruzado: Teoria e Prática". Revista de Economia Política. Vol. 8, no 3, setembro de 1988, p. 125

relação a 1985⁴². Em adição, as importações foram pressionadas pela compra externa de diversos produtos, para a sustentação da política de congelamento de preços.

Assim, como já dito anteriormente, o governo, apesar de saber das dificuldades pelas quais passava o plano, hesitou em tomar medidas no momento adequado, temendo a reação popular e o seu reflexo nas eleições de 15 de novembro. O Cruzado II foi, portanto, um conjunto de medidas tardio que acabou, na realidade, representando o fim do Plano Cruzado.

⁴² M.S.B. Marques. "Plano Cruzado: Teoria e Prática". Revista de Economia Política. Vol. 8, no 3, setembro de 1988, p. 125

Capítulo IV: O fracasso do Plano: suas razões

Nos primeiros três capítulos deste trabalho, descritivos em relação aos aspectos do Plano Cruzado, podemos encontrar algumas das causas principais que o levaram ao fracasso. Os aspectos principais, no entanto, serão comentados a seguir.

Não há dúvidas de que se o governo não estivesse preocupado com a reação popular inicial em relação ao Plano, e tivesse executado a proposta de Lara Resende/Arida na íntegra, o mesmo teria tido, na pior das hipóteses, uma sobrevida maior.

A proposta de Lara Resende/Arida, que pressupunha a conversão dos salários pela média dos últimos seis meses de forma a manter a neutralidade, foi totalmente descartada quando o governo resolveu conceder abonos de 8% para os salários em geral e de 15% para o salário mínimo, tendo isto sido feito para “garantir” um apoio popular inicial para o Plano.

Dentro deste contexto, houve uma pressão de demanda muito alta que obviamente resultou numa pressão inflacionária fortíssima, e que não pôde ser controlada pelo congelamento de preços (como já mencionado em capítulos anteriores, isto só causou ágio e escassez de produtos). Aliado a isto, o governo acrescentava ao lado da demanda gastos excessivos (déficit do setor público).

Possivelmente, a adoção de todas estas medidas foram estimuladas por uma má leitura do governo quanto aos efeitos sobre o nível de atividade que as medidas do Plano trariam.

Através de uma interpretação errada do acontecido no Plano Austral (programa econômico argentino anterior ao Plano Cruzado), no qual a Argentina atravessava uma situação de recessão econômica e o plano trouxera, na realidade, um aquecimento econômico, o governo acreditou que os efeitos das medidas do Plano sobre os níveis de demanda não seriam mortais do ponto de vista de desequilíbrio entre oferta e demanda.

O aspecto político, evidentemente, não deixa de ter sido também fundamental para o fracasso do Plano. Dois meses após o início do Plano, dados os sinais claros de aquecimento excessivo da economia, Lara Resende propôs a Funaro uma revisão do congelamento, imediatamente rechaçada pela presidência, então seduzida pelos enormes índices de aprovação popular. A situação, com o passar dos meses, dava sinais claros de deterioração, mas o governo, temendo queda de popularidade e perda das eleições de novembro, buscava “empurrar a situação com a barriga”. Daí a razão de o chamado Cruzado II ter sido implementado imediatamente após as eleições para governador em novembro de 1986.

Capítulo V - A aviação comercial brasileira - aspectos históricos

V.1 - Os primórdios da aviação no Brasil e no mundo

O primeiro voo comprovadamente (com testemunhas) feito por um homem com uma máquina mais pesada do que o ar foi realizado pelo brasileiro Alberto Santos Dumont em 13 de setembro de 1906, após uma tentativa realizada em 7 de setembro do mesmo ano, feita pelo mesmo, sem porém a certeza de que se tratara de um voo ou simplesmente de um salto. O aspecto comprobatório é de suma importância, uma vez que após o feito ter se tornado público, dois americanos, os irmãos Orville e Wilbur Wright, reivindicaram o pioneirismo, argumentando que em 17 de dezembro de 1903 teriam realizado o mesmo feito. Como tal fato não havia sido testemunhado por ninguém, e só teria se tornado público após a divulgação após o feito de Santos Dumont, não pode ser considerado seriamente.

A primeira tentativa de se fundar uma companhia aérea de aviação no Brasil teria sido feita por um francês, o piloto Nelson Guillobel, em 1912. Digo tentativa porque a suposta companhia por ele fundada, a *Compagnie des Transports Aériens du valé de l'Amazonas*, jamais chegou a fazer um voo.

Em 1918, ocorreu a primeira autorização oficial para funcionamento de uma companhia aérea no Brasil. O presidente Wenceslau Brás, com o Decreto 13.214 de 23 de outubro,

“permitiu ao engenheiro João Teixeira Soares e Antonio Rossi para, por si ou empresa que organizarem, montarem e custearem, sem privilégio ou monopólio de espécie alguma, o serviço de aviação e transporte por meio de aeroplanos, ligando entre si as principais cidades do Brasil”⁴³. Em 26 de abril de 1919, ocorreu a primeira autorização que previu a exploração de linhas internacionais. Ela foi concedida a João Baptista dos Santos e ao bacharel Augusto de Araújo Góes, também sem o privilégio do monopólio.

V.2 - O início da exploração comercial da aviação no Brasil - A criação da VARIG

As autorizações citadas no subcapítulo anterior (e mais outras posteriores) nunca vingaram, ou seja, não representaram efetivamente o início da prestação de serviços de transporte aéreo no Brasil. Pode-se dizer que a primeira companhia aérea realmente operante no Brasil foi a Companhia Brasileira de Empreendimentos Aeronauticos, subsidiária da francesa *Compagnie Générale Aéropostale*. Esta empresa teve permissão de funcionamento em 1 de outubro de 1925. Tal companhia foi a primeira a efetivamente realizar vôos com objetivos econômicos, com o transporte de passageiros e mala postal. Entretanto, esta empresa não teve longo sucesso, tendo suas receitas se reduzido fortemente até que, em 1933, foi absorvida pela companhia aérea francesa Air France.

Em 1924 foi fundado, na Alemanha, o *Condor Syndicat*. A empresa tinha interesse especial em explorar a aviação civil na América Latina. Teria sido, inclusive, a primeira

⁴³ Lenildo T. Pessoa: “História da Aviação Comercial Brasileira” - página 28

empresa a ter direito à exploração de uma linha regular no Brasil. Isto teria acontecido em 26 de janeiro de 1927, com a permissão, pelo prazo de um ano, da exploração da rota entre a cidade do Rio de Janeiro e da cidade do Rio Grande, com várias escalas.

Entretanto, a primeira empresa de aviação comercial a explorar de fato uma linha regular foi a Empresa de Viação Aérea Rio-Grandense, a VARIG. Esta empresa foi criada pelo alemão Otto Meyer e, com o seu primeiro avião, o Atlântico, criou a primeira linha regular da aviação comercial brasileira, a chamada Linha da Lagoa⁴⁴, que ligava as cidades de Porto Alegre e Rio Grande. O registro oficial da VARIG foi dado em 7 de maio de 1927, e a exploração regular da linha se iniciou em 22 de junho deste mesmo ano.

V.3 - A proliferação de empresas aéreas no Brasil

A partir da criação da VARIG, várias foram as empresas criadas para a exploração da aviação comercial no Brasil. Cabe, dada a sua importância na história do setor, um destaque à primeira grande empresa de aviação comercial situada no Brasil, a Panair.

A origem da Panair se deu com a criação de uma subsidiária da empresa americana NYRBA, a NYRBA do Brasil, em 24 de janeiro de 1930. Logo três meses após isto, a matriz americana foi vendida para outra empresa de aviação americana, a Pan American, e em 17 de outubro deste mesmo ano, a NYRBA do Brasil passou a se chamar Panair do Brasil.

⁴⁴ Lenildo T. Pessoa: "História da Aviação Comercial Brasileira" - página 47

A Panair teve grande importância no cenário da aviação comercial mundial, já tendo sido considerada a oitava maior empresa do mundo no ramo⁴⁵. Pode-se afirmar que foi a principal empresa do setor por mais de três décadas para, no dia 12 de fevereiro de 1965, pedir concordata preventiva. O passivo da companhia declarado era superior a 86 bilhões de cruzeiros⁴⁶, e em 15 de fevereiro, o juiz recusou o pedido de concordata, sob a alegação de que não havia nenhuma chance de recuperação para a empresa, decretando a sua falência.

Após a fundação da Panair, veio a VASP (Viação Aérea São Paulo) e, a partir de então, várias foram as empresas criadas, no sentido de cobrir o imenso território nacional. Para se ter uma idéia, no período compreendido entre 1943 a 1949, foram 22 as empresas de aviação comercial fundadas no país.

V.4 - O monopólio sobre linhas internacionais - a consolidação da liderança da VARIG

Especialmente a partir da década de 50, cinco foram as companhias aéreas que se destacaram no cenário nacional: Panair, VARIG, VASP, Cruzeiro (que posteriormente iria ser comprada pela VARIG) e Transbrasil. Um aspecto, no entanto, foi determinante para a consolidação da liderança da VARIG: o monopólio de exploração das linhas internacionais. Este monopólio teve origem na compra pela VARIG da REAL-Aerovias Brasil (que, inclusive, foi a primeira a obter o direito de explorar linhas internacionais), empresa que, em conjunto com a própria VARIG e com a Panair, tinha direito a explorar rotas internacionais. Com a compra, a VARIG herdou as suas linhas

⁴⁵ Lenildo T. Pessoa: "História da Aviação Comercial Brasileira" - página 70
⁴⁶ "História da Aviação Comercial Brasileira" - página 177

internacionais. Assim, com a já mencionada decretação da falência da Panair, a VARIG pôde então dominar livremente este mercado, considerado altamente rentável e, portanto, consolidar a sua liderança frente às suas principais concorrentes, a VASP e a Transbrasil.

Evidentemente, a VASP e a Transbrasil não aceitariam a situação passivamente. Em 1965, o presidente de então da VASP, com a cassação das linhas internacionais da Panair por causa de sua falência, defendeu a participação de sua empresa na distribuição de linhas internacionais. Tal reivindicação não teve sucesso, sob o argumento do ministro da Aeronáutica de então, brigadeiro Eduardo Gomes, de que a empresa passava por má situação, por ter trocado três diretores em apenas um ano, o que representava descontinuidade administrativa. A fraqueza de tal argumento mostra a evidente capacidade de articulação política da VARIG junto aos governos da ditadura militar, exatamente com o intuito de proteger o seu monopólio. Assim, o monopólio permaneceu intocado praticamente durante o mesmo período da ditadura militar, tendo sido revogado no início de 1987, quando o então ministro da Aeronáutica, brigadeiro Octávio Moreira Lima, decidiu atender às reivindicações da VASP e da Transbrasil e lhes abriu a possibilidade de fazerem vôos regulares para o exterior.

Capítulo VI - O mercado de aviação comercial brasileiro no período pré-Cruzado

V.1 - O período de 79-83 - A crise do petróleo e a recessão econômica

A economia brasileira passou por maus momentos no período compreendido entre 1979 e 1983. A recessão que acometeu não só a economia brasileira como a mundial não iria deixar incólume o setor de aviação comercial. Os aspectos desta crise mundial impactaram negativamente não só as receitas como as despesas das empresas.

Do lado das receitas das empresas, o principal fator impactante foi a perda de poder de compra da classe média brasileira no período (perda de cerca de 30% de perda do poder de compra no período 79/84⁴⁷). Outro contribuinte para a queda das receitas do setor no período foi a defasagem das tarifas em relação à inflação no período (O IGP-DI teve uma variação nominal no período de 4.416,76%, contra 3.545,92% da Tarifa Aérea Doméstica, índice que mede a média das tarifas domésticas praticadas pelo setor)⁴⁸.

Do lado das despesas, os principais fatores de aumentos das mesmas foram a segunda crise do petróleo de 1979, que trouxe um substancial aumento de uma das principais

⁴⁷ DAC - "Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1984" - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 9

“matérias-primas” da indústria, os combustíveis, e as duas maxi-desvalorizações do cruzeiro de dezembro de 1979 e de fevereiro de 1983.

Portanto, não fica difícil concluir que o nível de lucratividade da indústria foi fortemente afetado durante este período. A evolução da margem líquida (ou índice de lucratividade) do setor pode ser verificada na tabela abaixo⁴⁹:

Tabela 1 – Margem líquida: Tráfegos doméstico e internacional – 1979 a 1983

| Margem Líquida | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|------|--------|
| Trafego Domestico e Internacional | 8,2% | 0,4% | -3,5% | 0,2% | -4,6% |
| Trafego Domestico | 10,9% | 0,01% | -3,3% | 0% | -11,3% |
| Trafego Internacional | 4,8% | 0,8% | -4,0% | 0,3% | 2,0% |

Além da evidente deterioração do setor como um todo, outro aspecto acaba se destacando: a melhor situação relativa do setor internacional, sobretudo a partir de 1982, se comparado ao setor doméstico. Isto explica o melhor resultado relativo da VARIG em comparação com as demais empresas do setor, por, como já mencionado no capítulo anterior, a mesma ainda deter nesta época o monopólio de exploração das rotas internacionais. Assim, ao analisarmos os resultados das quatro maiores empresas do setor ao longo do período, verificamos o destaque da empresa do Rio Grande do Sul em relação às demais, sobretudo no ano de 1982, quando todas as empresas, com exceção da VARIG, tiveram prejuízos⁵⁰:

⁴⁸ DAC – “Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1984” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 12

⁴⁹ DAC – “Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1984” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 25

Tabela 2 – Resultados operacionais – principais empresas de aviação – 1979 a 1983

| Resultados operacionais a preços constantes de 1984 - Cr\$ mil | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 |
|--|-------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Cruzeiro | 33,344,074 | 12,342,101 | (1,553,769) | 6,542,525 | (28,045,709) |
| VARIG | 94,657,755 | 27,925,635 | (13,602,032) | 38,536,612 | 21,665,324 |
| VASP | 34,254,140 | (37,241,378) | (66,789,716) | (56,020,579) | (102,435,944) |
| Transbrasil | 22,497,279 | 6,876,323 | (4,132,709) | 14,724,418 | (38,558,250) |
| Industria | 184,753,248 | 9,902,681 | (86,078,226) | 3,782,976 | (147,374,579) |

Portanto, se para todo o setor o período foi bastante difícil, não o foi tanto para a VARIG, que conseguiu se sobressair ainda mais, consolidando a sua liderança.

V.2 - O período Pré-Cruzado - a retomada do crescimento do setor

Os anos de 1984 e de 1985 representaram a retomada do crescimento econômico no Brasil. Não coincidentemente, o setor de aviação comercial também apresentou sensível melhora. Após o péssimo ano de 1983, os anos de 1984 e de 1985 trouxeram de volta os lucros para a indústria, que obteve margem de 5,6% em 1984 e 3,7% em 1985, ante -4,6% do ano de 1983⁵¹. Para se ter uma idéia, um dos principais indicadores do nível de eficiência do setor, o *break-even* (que mede o percentual mínimo médio de assentos nos vôos que devem ser ocupados para que uma companhia aérea não tenha prejuízo) apresentou melhora

⁵⁰ “DAC - Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1984” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 26

⁵¹ “DAC - Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1984” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 20

excepcional, passando de 63% em 1983 para 58% em 1984, e voltando para 61% em 1985⁵².

É clara a melhora da situação econômico-financeira do setor no biênio, se comparado ao período anterior. Entretanto, no que tange a preços de tarifas (afetando receitas), preços de combustíveis (afetando despesas) e, conseqüentemente, margem líquida, os anos de 1984 e 1985 foram bastante diferentes. Em 1984, o reajuste de tarifas foi bastante superior à inflação e à correção dos preços dos combustíveis no período (a tarifa doméstica básica subiu 330,96%, o preço do combustível doméstico 262,80% e o IGP-DI, 223,81%)⁵³. Já em 1985, embora preços de tarifas e de combustíveis tenham tido reajustes inferiores à inflação no período (201,72%, 156,41% e 235,11%, respectivamente)¹¹, as tarifas tiveram reajustes superiores aos dos combustíveis. Assim, se por um lado, as receitas do setor foram afetadas pelos mecanismos governamentais de controle de preços (o que fizeram com que as tarifas aéreas tivessem uma perda real de cerca de 9,9%)⁵⁴, houve o benefício em termos de redução de despesas pelo mesmo motivo. Ao analisarmos as já mencionadas queda da margem líquida e aumento do *break-even*, fica evidente uma maior sensibilidade do nível de lucratividade ao nível de preços das tarifas do que ao nível de preços dos combustíveis (o que é razoável de se supor, uma vez que a participação de venda de bilhetes no total das receitas é bem superior à participação de combustíveis no total de despesas).

Quando comparamos a situação entre as empresas, não há grandes novidades. A VARIG permaneceu durante o período como a mais rentável, e manteve com folgas a sua

⁵² DAC - "Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1984" - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 20

⁵³ DAC - "Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1985" - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 11

⁵⁴ DAC - "Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1985" - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 11

liderança. A VASP, em má situação financeira, perde mercado para a Transbrasil. Abaixo, verificamos a evolução da participação de mercado de cada uma das quatro principais companhias, ao longo dos anos de 1983, 1984 e 1985:

Gráfico 1

Distribuição do mercado de aviação civil - 1983

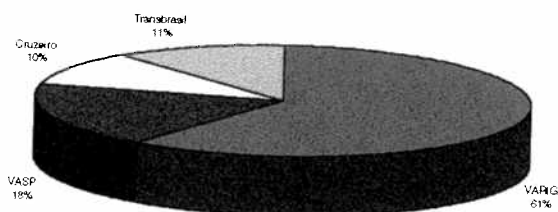


Gráfico 2

Distribuição do mercado de aviação civil - 1984

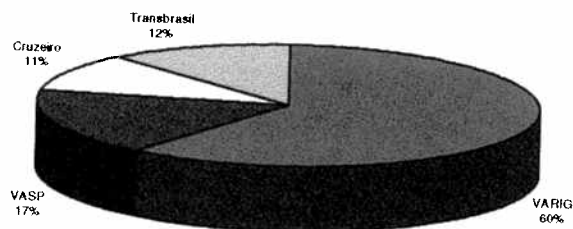
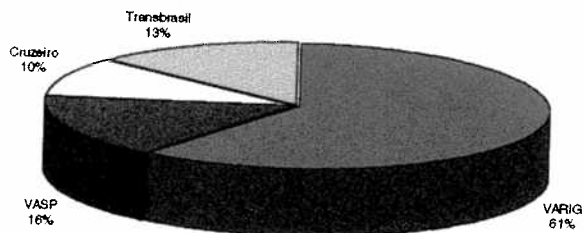


Gráfico 3

Distribuição do mercado de aviação civil - 1985



Capítulo VII - O ano de 1986 - a implementação do Plano Cruzado e o setor de aviação comercial

Exatamente na época do anúncio do Plano Cruzado, era previsto reajuste nas tarifas aéreas. A estimativa de defasagem tarifária, em relação aos aumentos efetivos de custos, era da ordem de 30%⁵⁵.

A estrutura do plano era interessante ao setor. Apesar de congelar tarifas, previa também manutenção de custos congelados. O câmbio, variável importantíssima na estrutura de custos das companhias, uma vez que as mesmas precisavam importar equipamentos, também se manteria estável. Os demais custos, cobertos pelo congelamento, estariam, também, controlados.

Assim, os excedentes salariais concedidos pelo plano, aliados ao congelamento das tarifas a preços desalinhadamente baixos, produziram uma explosão de demanda para o setor (os setores doméstico e internacional apresentaram taxas recordes de crescimento: 35% e 17%, respectivamente⁵⁶).

No entanto, com os sinais de fraqueza do plano, a estabilidade dos custos operacionais não se efetivou, principalmente a partir de junho, quando foi necessária a concessão de

⁵⁵ DAC - "Anuário do Transporte Aéreo" - ano de 1986 - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 14

⁵⁶ DAC - "Anuário do Transporte Aéreo" - ano de 1986 - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 15

compensações salariais. E, ainda, o grande aumento de demanda acabou por criar a necessidade por contratação de novos funcionários.

Assim, apesar de estar trabalhando mais, o setor não apresentou melhora na mesma proporção no seu nível de lucratividade. Em outras palavras, o maior volume de passageiros não foi suficiente para compensar o maior custo operacional derivado deste fato, tendo em vista sobretudo a já mencionada corrosão das tarifas, devido ao seu congelamento a níveis defasados. Como sinal disto, o *break-even* da indústria aumentou para 66%⁵⁷.

Os ajustes efetuados no Plano Cruzado em julho afetaram, em primeiro plano, o setor internacional de aviação comercial, através da introdução dos encargos financeiros de 25% sobre a venda de bilhetes de passagens internacionais e de dólares para fins turísticos.

Em novembro, finalmente, o já mencionado Cruzado II efetivou finalmente o realinhamento de alguns preços. O efeito destas medidas, especialmente no que diz respeito a salários e custos financeiros, atuou desfavoravelmente sobre o setor, acentuando ainda mais a situação de custos crescentes com tarifas congeladas.

Em conclusão, podemos dizer que realmente, como no resto da economia, o Plano Cruzado, no ano de sua implementação, afetou fortemente o setor de aviação comercial. Os resultados forma bons (a margem da indústria subiu para 6,5%), mas poderiam ter sido espetaculares no ano de 1986, se não tivesse acontecido o congelamento de tarifas justamente no ponto de maior defasagem. Assim, apesar de um fantástico aumento de demanda, os custos também aumentaram fortemente, e com o recrudescimento inflacionário no fim do ano, o setor passaria por problemas, como analisaremos no próximo capítulo.

⁵⁷ DAC – “Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1986” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 15

Em relação às empresas, nenhuma grande novidade. A VARIG foi novamente a empresa a apresentar os melhores resultados, com crescimento de receita ligeiramente superior à da indústria (161,94% e 160,84% nominalmente, respectivamente)⁵⁸, e espantoso aumento de sua margem líquida, que chegou a 9,5%, contra 3,1% em 1985⁵⁹. E, também novamente, a VASP apresentou maus resultados, tendo apresentado, na contramão da indústria, margem negativa de -6,3%⁶⁰.

⁵⁸ DAC – “Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1986” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - páginas 19 e 20

⁵⁹ DAC – “Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1986” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 19

Capítulo VIII - O Período pós-Cruzado – efeitos do Plano no setor de aviação comercial

Pode-se afirmar que os efeitos do Plano Cruzado não foram benéficos para o setor de aviação comercial, estruturalmente falando. O crescimento abrupto de demanda acabou por obrigar as empresas a um aumento enorme de infra estrutura técnico-operacional, humana e material, de forma a manter a qualidade dos serviços oferecidos. Assim, houve um forte aumento de capacidade instalada, porém os níveis de demanda retrocederam a níveis inferiores aos do período do plano.

Além deste desajuste interno do setor, a conjuntura econômica também não ajudou. A desaceleração do crescimento econômico, a perda do poder aquisitivo da classe média e a continuidade da sobretaxa sobre o valor dos bilhetes internacionais (que vigorou até meados de 1987), foram alguns dos aspectos que contribuíram para a sensível piora dos resultados do setor.

Em fevereiro de 1987, as tarifas receberam o primeiro reajuste após um ano de congelamento. A partir de então, esforços foram feitos no sentido de recuperar a enorme defasagem das tarifas em relação à inflação desde a implementação do plano. Entretanto, somente em novembro de 1987 o setor conseguiu que o governo implementasse uma

⁶⁰ DAC – “Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1986” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 19

sistemática de reajustes mensais da tarifa aérea doméstica. Apesar disto tudo, podemos notar que a defasagem permaneceu: para se ter uma idéia, a tarifa aérea doméstica apresentou, de 1986 a 1988 um reajuste de 6.981,65%, contra um IGP-DI de 9.584,06% para o mesmo período⁶¹. Assim, os índices de lucratividade do setor despencaram, tendo as margens ido a 1,9% em 1987⁶² e -0,90% em 1988⁶³.

Em relação à divisão de mercado, os efeitos do plano reforçaram a liderança da VARIG. Exatamente por ser a maior companhia, a empresa da Rio Grande do Sul teve maior sucesso no processo de reestruturação e readequação da capacidade instalada às condições de mercado pós-Cruzado. Apesar de ter tido queda nas suas margens líquidas, elas ainda permaneceram positivas nos anos imediatamente subsequentes ao plano (3,9% em 1987⁶⁴ e 4,1% em 1988⁶⁵). E em relação a domínio de mercado, a sua situação se consolidou ainda mais:

⁶¹ DAC – “Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1988” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 12

⁶² DAC – “Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1987” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 15

⁶³ DAC – “Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1988” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 35

⁶⁴ DAC – “Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1987” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 19

⁶⁵ DAC – “Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1988” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 35

Gráfico 4

Distribuição do mercado de aviação civil - 1986

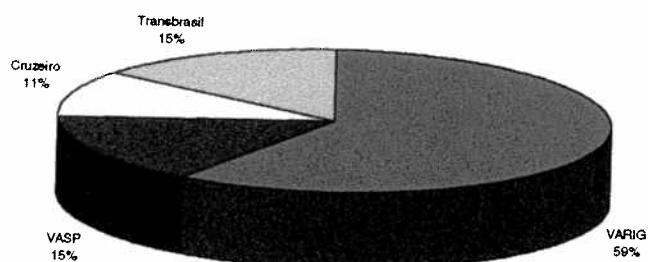


Gráfico 5

Distribuição do mercado de aviação civil - 1987

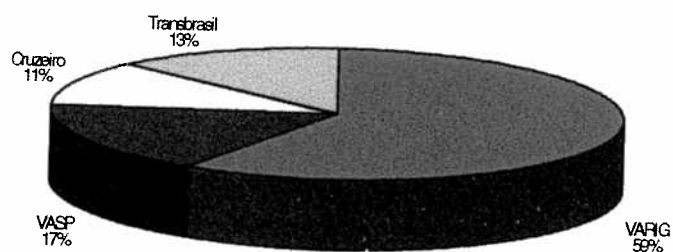
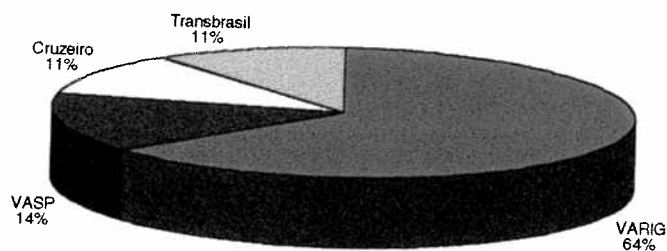


Gráfico 6

Distribuição do mercado de aviação civil - 1988



Outro aspecto merecedor de destaque foi a sensível perda de mercado da Transbrasil. Isto, no entanto, não deve ser encarado como uma efetiva piora relativa. Ao analisarmos os resultados da VASP no período compreendido entre 1986 e 1988, verificamos que, apesar da mesma ter praticamente mantido a sua participação de mercado, esta empresa assumiu

prejuízos absurdos, indo sua margem a assombrosos -5% em 1987⁶⁶ e $-22,3\%$ ⁶⁷ em 1988. De outra forma, a Transbrasil apresentou margens de $1,1\%$ ⁶⁸ em 1987 e $0,5\%$ ⁶⁹. Portanto, a postura da Tranbrasil pode ser encarada como um “enxugamento estratégico”, ou seja, optou por “encolher para não perder dinheiro”.

⁶⁶ DAC – “Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1987” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 19

⁶⁷ DAC – “Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1988” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 35

⁶⁸ DAC – “Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1987” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página 19

⁶⁹ DAC – “Anuário do Transporte Aéreo - ano de 1988” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros - página

IX - Conclusão

Ao longo deste trabalho, pudemos verificar os motivos claros do fracasso do Plano Cruzado, e os reflexos do mesmo em setor reconhecidamente sensível à mudanças de atividade econômica, o de aviação comercial.

O Plano Cruzado, apesar de trazer consigo uma inovadora abordagem de combate à inflação, já nasceu com sérios problemas estruturais. A falta de ortodoxia na concepção do plano o afetou seriamente. Alimentando um projeto já estruturalmente falho, é fundamental destacar o deplorável interesse do governo federal por uma quase que inócua, em termos históricos, eleição para governadores, adiando assim as reformas tanto necessárias que talvez pudessem dar mais chances de sucesso ao plano.

No setor de aviação comercial, podemos apontar duas consequências reais decorrentes do plano. Primeiro, o grande processo pelo qual passaram todas as empresas do setor a fim de se prepararem para, como se supunha na época, uma nova realidade em termos de mercado. Com o abrupto crescimento de demanda, o setor precisou reequipar-se, estruturando-se para um novo patamar em termos de mercado. Assim, com o rápido fracasso do plano, o setor se viu altamente “investido”, sem ter, no entanto, mercado para tal estruturação.

Segundo, deve ser mencionada a grande defasagem das tarifas aéreas, que se viram congeladas quando da implementação do plano, exatamente no momento em que receberiam reajustes. Esta situação é um excelente exemplo de um dos claros problemas de concepção do plano: o congelamento uniforme de preços sem que houvesse alinhamento para evitar desequilíbrios em termos de preços relativos. Inclusive, algumas empresas aéreas entraram na justiça contra o governo federal com o objetivo de recuperar as defasagens decorrentes do congelamento.

Com tudo isto, os anos que se seguiram foram bastante difíceis para as empresas do setor. Mercadologicamente, podemos notar, como já mencionado, a grande ascensão da VARIG nos anos de crise, exatamente pelo seu maior porte, e a deterioração da situação financeira da VASP.

Bibliografia

- Arida, Persio; Lara Resende, André. “Inflação Zero”. Volume 14, 1986.
- Baer, Warner. “A Retomadada Inflação no Brasil: 1974-1986”. Revista de Economia Política, Volume 7, número 1, março de 1987.
- DAC. “Anuário do Transporte Aéreo” - volume II - Dados Econômicos/Financeiros, anos de 1983, 1984, 1985, 1986, 1987 e 1988.
- Gontijo, Cláudio. “O Plano de Estabilização e a Economia Brasileira: Aspectos Gerais”. Plano Cruzado: Ataque e Defesa. Volume 1, número 70, 1987.
- Marques, Maria Sílvia Bastos. “Plano Cruzado: Teoria e Prática”. Revista de Economia Política, Volume 8, número 3, setembro de 1988.
- Pessoa, Lenildo T. “História da Aviação Comercial Brasileira”, 1989
- Silva José C. da; Cicchelli, Ricardo. “Política Econômica: Retrospecto de uma Década” IPEA, Volume 1, 1987.