



# 45 anos de saudade no céu

## Breve história de 45 empresas aéreas brasileiras extintas

Por: Gianfranco Beting

Nestes 45 anos de vida, a revista *Flap Internacional* acompanhou de perto o desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil. Um dos dados mais surpreendentes é que, na média, uma empresa aérea brasileira deixou de operar a cada ano. Vamos agora conhecer, resumidamente, a história dessas companhias aéreas que nos deixam cheios de saudade, elencadas pelo ano de encerramento das operações.





### 1- Lóide Aéreo Nacional (1947-1962)

O Lóide surgiu em 22 de dezembro de 1947 como Transportes Carga Aérea S.A. Em agosto de 1949 foi reorganizado, adquirindo sua designação definitiva e reiniciando operações com nove Curtiss C-46 Commando. Nos primeiros meses após sua reorganização, o Lóide formou um consórcio com a LAP - Linhas Aéreas Paulistas e com a Taba - Transportes Aéreos Bandeirantes (nenhuma relação com a Taba - Transportes Aéreos da Bacia Amazônica). A empresa cresceu rápido e já em 1959 contava com uma frota de 19 C-46, quatro Douglas DC-6A e voava para todos os Estados brasileiros, exceto Mato Grosso. Os negócios do Lóide começaram a piorar em 1960, obrigando-o a iniciar uma guerra de tarifas. A drástica medida não foi suficiente para salvar a empresa: em 1962, ela foi comprada pela Vasp.

### 2- Panair do Brasil (1930-1965)

A Panair teve sua origem em outra empresa, a NYRBA (New York-Rio-Buenos Aires Line), autorizada a voar no Brasil em 24 de janeiro de 1930. Pouco tempo depois, quando a Pan Am adquiriu a NYRBA, em 21 de outubro de 1930, a empresa mudou

de nome, escolhendo uma designação que refletisse a ligação com sua nova controladora: nascia aí a PanAir do Brasil ou, simplesmente, Panair. Como subsidiária da mais famosa empresa aérea dos Estados Unidos, a Panair logo recebeu oito modernos hidroaviões: quatro Consolidated Commodore e quatro Sikorsky S-38. Até 1942, 100% de suas ações estiveram em poder dos controladores norte-americanos, que então começaram a vendê-las para empresários brasileiros. Finda a Segunda Guerra, a frota da Panair chegava a 23 Douglas DC-3, 12 Lockheed L-049/149 Constellation e oito PBV-5 Catalina, com os quais operava desde os grotões da Amazônia até as principais cidades europeias e Oriente Médio, chegando a Beirute, no Líbano. A Panair entrou na década de 1960 sem imaginar que seu fim estava próximo. No dia 10 de fevereiro de 1965, a empresa foi comunicada que o governo federal havia cassado seu certificado de operação, ao mesmo tempo em que repassava suas linhas internacionais para a Cruzeiro e para a Varig. Seus donos entraram na Justiça, que pode tardar mas não falha: em 14 de dezembro de 1984, os herdeiros da massa falida da Panair ganharam a ação movida contra o governo: a falência foi considerada pelo Supremo Tribunal como fraudulenta e a União foi condenada a ressarcir a Panair.



### 3- Frigopar Indústria e Comércio (1964-1967)

A empresa foi fundada em 1964 e encerrou suas atividades em 1967. Durante os seus dois últimos anos de vida, a Frigopar operou em parceria com a Asas, arrendando o Consolidated C-87 PT-AZX, com o qual chegou a transportar 10 toneladas de carne fresca em cada viagem.



### 4- Asas Indústria e Comércio Ltda. (1959-1970)

A Asas, pioneira no transporte de carne fresca no Brasil, foi fundada em 1959. Começou a operar com o Consolidated Privateer PT-BEG. Logo depois recebeu mais três PB4Y-2 Privateer, vários C-87 (versão cargueira do B-24D) e o Lockheed L-049 Constellation PP-PDH, ex-Panair, que chegou a ser pintado nas cores da empresa mas nunca voou, ficando abandonado durante anos no Aeroporto do Galeão. Os B-24, em suas diferentes versões, estavam certificados para transportar 1.300 quilos, mas, geralmente, voavam carregando entre 8.000 e 9.000 quilos de carne. Fechou em 1970, quando suas velhíssimas aeronaves mostraram-se economicamente inviáveis.

### 5- Arruda Indústria e Comércio (1965-1972)

A Arruda, fundada em 1965, voava em caráter não-regular transportando carne fresca. A Arruda aproveitou também sua capacidade para participar ativamente do transporte de carga originado pela construção e posterior crescimento de Brasília. A empresa iniciou suas atividades com um Lockheed Lodestar e, posteriormente, recebeu um Douglas DC-2/C-39, um DC-3/C-47, três Curtiss C-46 Commando e o Lockheed L-049 Constellation PP-PDG, ex-Panair. A empresa encerrou suas atividades em 1972, após um trágico acidente fatal envolvendo o PP-PDG.



## 6- Paraense Transportes Aéreos (1952-1970)

A Paraense foi fundada em 22 de fevereiro de 1952 em Belém (PA) e iniciou suas operações com um anfíbio Consolidated PBY-5A Catalina. Até 1957, a empresa só transportou carne em vôos não- regulares, mas, com a aquisição de dois Curtiss C-46 naquele ano, começou a transportar passageiros em vôos regulares rumo ao sul. A segurança de vôo da Paraense deixava muito a desejar. Entre 1957 e 1958 foram comprados oito C-46, mas nenhum deles voava no final de 1965, devido principalmente a acidentes. Em 1968, a Paraense recebeu oito Fairchild Hiller FH-227B, chamados na empresa de "Hirondelle". Após um ano de uso, alguns dos turboelíctes já estavam fora de serviço por falta de manutenção. Em 1970, a moderna frota estava reduzida a dois aviões, um deles em revisão nos Estados Unidos. O governo cassou em definitivo o certificado de operação da Paraense em 29 de maio de 1970.



## 7- Cruzeiro do Sul (1927-1975)

A origem da empresa vem da Alemanha. Herdeira do Condor Syndikat, empresa criada por pioneiros da aviação naquele país, a companhia foi fundada em 1º de dezembro de 1927 no Rio de Janeiro, quando recebeu o nome de Sindicato Condor Ltda. Vôos entre o Rio de Janeiro e Porto Alegre foram iniciados. Os serviços logo foram expandidos para o norte do país, até Natal. Com a eclosão da Segunda Guerra, a empresa percebe ser fundamental a mudança de nome, afastando-se de suas origens alemãs. Nasceu em 16 de janeiro de 1943 a Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda. No mês seguinte, a empresa compra quatro Douglas DC-3 e começa a mudar sua frota para equipamentos norte-americanos. A frota, padronizada com aeronaves DC-3 e C-47, enfrenta dura competição de aproximadamente 30 empresas aéreas domésticas, surgidas no pós-guerra. A Cruzeiro ganhou em 1947 o direito de servir Porto Rico, Nova York e Washington, mas exigiu subvenção governamental para operar as rotas. A subvenção não foi concedida e, posteriormente, a rota foi entregue à Varig. A década de 1970 começa mal para a empresa, que encontrou crescentes dificuldades para competir com a Varig, Vasp e Sadia/Transbrasil. Em 22 de maio de 1975 a Cruzeiro foi adquirida pela Varig. A marca e o nome, porém, foram mantidos até 1997, quando os últimos 737-200 originalmente empregados pela Cruzeiro foram pintados nas cores da Varig.



## 8- Votec (1976-1986)

Depois de operar durante vários anos como Votec Táxi Aéreo S.A., em 12 de outubro de 1976 a empresa transformou-se em Votec Serviços Aéreos Regionais, para participar do recém-criado Sitar - Sistema de Transporte Aéreo Regional. A Votec cresceu rápido: em 1978 já servia 28 localidades. Além de operar linhas aéreas regionais, também prestava serviços para a Petrobrás,



## 10- TNT/Sava (1991-1995)

Em 1991, o grupo australiano TNT resolveu investir em transporte de carga aérea no Brasil. A TNT utilizava muitos caminhões na rota de Manaus para São Paulo, mas na época das chuvas (dezembro a fevereiro) as estradas da região ficavam intransitáveis. A TNT decidiu aproveitar antigas concessões da Sava - Serviços Aéreos do Vale Amazônico, que fazia vôos nos anos 1950 na região com anfíbios PBY-5A Catalina. A nova empresa teve a sede transferida para São Paulo e passou a se chamar TNT/Sava S.A. A companhia operou com dois Boeing 727-100F e um Boeing 707-321C, arrendados, principalmente entre Manaus e São Paulo. Devido a problemas internos, foi decidida a venda do capital da empresa, e um grupo vindo de Brasília assumiu seu controle em 1994. Deu-se então uma completa reestruturação, com renegociação de dívidas, novas rotas e alteração da configuração do Boeing 707. Mesmo assim não foi longe: em 1995 entrou definitivamente para a história.



operando com helicópteros especializados para operações *off-shore*. Em 1982, a Votec possuía 32 helicópteros de grande porte, além de três Fokker F.27, dez Bandeirante, cinco Douglas DC-3 e dois Britten-Norman Islander. No ano seguinte, graves problemas administrativos começaram a se fazer sentir e, em agosto de 1985, quando a frota em operação estava reduzida a três F.27, a empresa anunciou o fim de suas linhas aéreas regionais. A TAM aproveitou a oportunidade e, em junho de 1986, comprou a Votec, rebatizando a empresa de Brasil Central.

## 9- Air Brasil (1991)

Em 1991, foi anunciada a criação da Air Brasil, para voar, de forma regular, entre os aeroportos centrais de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. A empresa foi constituída pela Líder Táxi Aéreo e pela TNT/Sava. Para sua frota foi escolhido o jato inglês BAe 146-200. Entretanto, enquanto o primeiro avião fazia demonstrações no Brasil, surgiram diferenças entre os sócios. Sem fecharem um acordo, a sociedade foi desfeita. A Air Brasil não chegou a operar um único vôo e a aeronave foi devolvida.



#### 11- Air Vias (1993-1995)

A primeira companhia aérea brasileira especializada em vôos de fretamento (*charters* ou não-regulares) foi a Air Vias, criada em dezembro de 1993 e em operação a partir de janeiro de 1994. Foi uma das primeiras companhias aéreas a se beneficiar da desregulamentação do mercado aéreo promovida pelo governo a partir de 1990. Nos primeiros meses, a empresa conseguiu fechar bons contratos com importantes agências de turismo e trouxe três Boeing 727-200 e um Douglas DC-8-62, utilizado principalmente em vôos para o Caribe.

Sérios problemas operacionais, com enormes atrasos e muitos cancelamentos de vôos começaram a minar a confiança do público. As constantes notícias negativas publicadas na imprensa complicavam ainda mais o quadro. A companhia ainda tentou um acordo com a

Taba, pelo qual a regional utilizava os 727 da Air Vias em suas linhas regulares nos dias úteis, operando vôos *charters* nos finais de semana. Essa idéia durou pouco: a Air Vias encerrou suas atividades em novembro de 1995.

#### 12- Tropical Airlines (1995)

Em meados da década de 1990 foi criada a TCA - Tropical Airlines, empresa que deveria fazer vôos *charters* com um Boeing 727-200 N580CR. Quando o jato chegou ao aeroporto de Guarulhos, em agosto de 1995, foi apreendido pela Receita Federal, que encontrou diversas irregularidades nos documentos da aeronave. O Boeing ficou meses parado até ser trasladado de volta a Miami pelo arrendador. A TCA foi mais uma empresa criada e que não operou um único vôo sequer.



#### 13- Phoenix Brasil (1995-1996)

A cargueira Phoenix começou a operar vôos não-regulares em 15 de julho de 1995, voando um único Boeing 707-320C. A empresa servia sobretudo as linhas Miami/Manaus, Miami/Viracopos, Miami/Foz do Iguaçu e Manaus/Viracopos. Em dezembro de 1996, a Phoenix passou a operar com exclusividade para a Vasp nas seguintes rotas: São Paulo (Guarulhos)/Porto Alegre/Manaus nos dias úteis e Recife/Salvador/São Paulo/Porto Alegre nos finais de semana. Pouco tempo depois, a Vasp rescindiu o contrato e todas as operações foram definitivamente encerradas.



#### 14- BR Central (1986-1996)

Antiga Votec, a empresa foi rebatizada quando comprada pelo Grupo TAM, em 1986. O presidente da TAM, comandante Rolim Amaro, conseguiu expandir bastante sua operação regional, para todo o centro-oeste do Brasil, atingindo até a Amazônia. Durante muitos anos, o registro e os códigos da Brasil Central (KK) foram valiosos para a TAM, que deles se utilizou para solicitar rotas e frequências separadamente. Os vôos, porém, eram realizados em aeronaves "arrendadas" da companhia aérea fundada por Rolim. Em 1996, as operações das duas empresas foram amalgamadas.

#### 15- Digex (1990-1997)

A Digex Cargo fazia parte do Grupo Di Gregório, uma das maiores empresas de transporte de carga do Brasil. Em 1990, a companhia iniciou operações com um único Boeing 727-100C, com capacidade para 15 toneladas de carga, na rota São Paulo/Manaus. Posteriormente, incorporou aeronaves DC-8-62(F), pois a Digex havia recebido autorização para realizar vôos internacionais para os Estados Unidos e países sul-americanos. Além disso, a empresa ganhou uma concorrência para a linha Manaus/Fortaleza/Manaus dos Correios. Mas tudo isso não serviu de nada: incapaz de gerar receita suficiente, em meados de 1997 somente um DC-8 operava. Embora a companhia possuísse uma estrutura completa, desde armazém até manutenção e apoio, a Digex foi mais uma empresa aérea brasileira a morrer em sua infância, deixando de voar em 1997.



#### 16- Atlântico Linhas Aéreas (1995-1997)

A Atlântico foi outra empresa aérea de vida curta. Em agosto de 1995, recebeu seu primeiro ATR 42-300, que logo depois repassou à Total Linhas Aéreas. Em seguida, a companhia utilizou um EMB-120 Brasília, alugado da Aparte Táxi Aéreo. Em 1997 a empresa ganhou uma concorrência para três linhas postais, mas acabou encerrando suas atividades no final daquele ano, sem sequer chegar a operá-las.





### 17- Skyjet Brasil (1994-1997)

Em outubro de 1994, o empresário Ângelo José Mourão realizou o sonho de operar sua própria companhia aérea: nascia a Skyjet Brasil, iniciando suas operações com um McDonnell Douglas DC-10-30, configurado para 337 passageiros. Logo seis vôos internacionais eram realizados por semana. No ano de 1995, a companhia anunciou que receberia mais um DC-10, mas desta vez do modelo 15, equipado com classe executiva e tanques extras de combustível, para poder voar até Miami. Em 1996, a Skyjet enfrentou sérios problemas, que acabaram paralisando as operações e deixando a empresa sem aviões. Durante o mês de junho, ainda realizou alguns vôos arrendando um Airbus A310 da Aerocancún, mas a situação financeira da empresa era mesmo crítica. A Skyjet encerrou todas as atividades em 1997.

### 18- AeroBrasil Cargo (1981-1997)

Criada em 1981 como subsidiária para vôos *charters* de carga e passageiros, a empresa sempre teve uma relação de dependência com a Transbrasil. Por vezes, assumiu serviços de carga internacionais da empresa-mãe. Por outras, simplesmente funcionou



como um departamento. O fato é que jamais teve uma atuação independente. Como tal, acabou sofrendo com as constantes mudanças estratégicas e operacionais da Transbrasil. Por exemplo, durante 1996, a empresa chegou a assinar a vinda de dois 747-100F junto à Evergreen. Idas e vindas e um estudo econômico mais realista provaram que os aviões não poderiam gerar recursos para pagar pela sua operação. O primeiro já estava sendo preparado no Arizona. Seu fim deu-se quando da venda dos três Boeing 707 herdados da Transbrasil. Estes acabaram sendo adquiridos pela Beta Cargo e passaram a realizar os vôos que até então a AeroBrasil operava, especialmente entre Guarulhos e Manaus.



### 19- Vica (1997-1998)

Uma das companhias aéreas brasileiras de vida mais curta foi a Vica, baseada no aeroporto de Guarulhos (SP). A partir de outubro de 1997, ela realizou alguns vôos com sua única aeronave, o Fokker F27 PT-LAF (ex-TAM), até que o avião foi abandonado naquele aeroporto. A companhia chegou a anunciar a vinda de um Airbus A310 e de dois Boeing 727-200. Embora um 727 tenha sido pintado nas cores da companhia, nunca foi entregue e a Vica nunca mais voou.



### 20- Helisul (1995-1998)

Operando a partir do Aeroporto de Bacacheri, em Curitiba, a Helisul iniciou suas atividades como companhia aérea regional no início de 1995, empregando aeronaves EMB-110 Bandeirante. Em 1996, seu controle foi adquirido pelo Grupo TAM, passando a atuar como alimentadora dos vôos da companhia. Da TAM, a Helisul recebeu aviões monomotores Cessna 208B Grand Caravan, dos quais chegou a possuir 38 unidades. Suas operações foram totalmente absorvidas pela TAM em 1998.

### 21- Taba (1976-1999)

A Taba foi uma das pioneiras no transporte aéreo da região amazônica. Foi fundada em 1976 pelo coronel Marçílio Jacques Gibson, antigo dono do Lóide Aéreo Nacional, vendido à Vasp por 600 milhões de cruzeiros. Com este capital, Gibson comprou a pequena Nota - Norte Taxi Aéreo e começou a desenvolvê-la. Com a criação do Sitar - Sistema de Transporte Aéreo regional em novembro de 1975, o coronel Gibson resolveu candidatar-se a servir a região. Fundou então a Taba - Transportes Aéreos da Bacia Amazônica e com ela se propôs a servir toda a região. Seus tempos de caserna devem ter ajudado na hora da escolha e Gibson ficou



com a Amazônia. Encomendou 15 Bandeirante (operou apenas 11) e trouxe também os FH-227 e C-46 da extinta Paraense. Em 1983 trouxe dois BAe 146. As aeronaves pararam por razões técnicas e tempos depois foram retomadas pelos arrendadores. Bruno Gibson, filho do coronel, assumiu a Taba. Trouxe novas aeronaves, como os Fokker 100 e Dash 8, mas a desorganização continuava imperando. As precárias condições operacionais nada ajudavam. Acidentes começaram a manchar a reputação da Taba, que não agüentou a competição. Devolveu metade de sua frota de Dash 8 e, meses depois, teve os três últimos tomados por falta de pagamento. Com isto, sua frota ficou reduzida a dois Bandeirante. A companhia acabou fechando as portas em março de 1999.

### 22- Amazônia (1999)

Apenas alguns vôos fretados marcam a curta história desta empresa, criada por ex-funcionários da Taba no final da década de 1990. O plano inicial era manter na razão social a famosa sigla, mudando apenas seu significado para Transportes Aéreos Belém Amazônica. A Amazônia, como ficou conhecida, deveria operar inicialmente com quatro EMB-110, mas somente o PT-GKN foi pintado nas cores da empresa. Na prática, poucos vôos operaram regularmente e a companhia logo fechou suas portas.



### 23- Itapemirim (1990-1999)

A Itapemirim teve um papel histórico: foi a primeira tentativa séria de criar uma empresa aérea cargueira no Brasil desde a Itá nos longínquos anos 1950.

Fundada em 1990 como braço do Grupo Itapemirim, de transporte rodoviário, a empresa decolou com dois Boeing 727-100F comprados da Varig (PP-ITA, ex-PP-CJL, e PP-ITM, ex-PP-VLW). Logo veio um terceiro, o PP-ITL, ex-Evergreen.

Em 1996, a Itapemirim já contava com quatro Boeing 727-100 e dois 727-200F (PP-ITR e ITV), os primeiros 727-200 cargueiros operados no Brasil. Era, então, a maior empresa aérea latino-americana puramente cargueira. Além dos Boeing, a Itapemirim recebeu, naquele ano, um Cessna 208B Grand Caravan (PP-ITY), com o qual realizava vôos sistemáticos de passageiros entre Cachoeiro do Itapemirim (ES) e o Rio de Janeiro durante o dia e transportava carga à noite.

A Itapemirim Transportes Aéreos Regionais foi criada em 1996 e iniciou suas atividades em 1º de agosto de 1997 com o PT-ITY e um segundo Grand Caravan, PP-ITZ, que fora recebido pouco tempo antes. A operação regional não foi longe: no ano seguinte, a jovem companhia regional foi adquirida pelo Grupo TAM. No início de 1999, a Itapemirim vendeu dois Boeing 727-100F. Mas, com a grave crise cambial, a economia entrou em recessão. Camilo Cola, dono do grupo, resolveu que era hora de voltar às suas origens puramente rodoviárias e, logo depois, decidiu encerrar as deficitárias operações da simpática ITA.



### 24- Unex (1997-1999)

No final de 1997 foi criada a Unex - Universal Express Linhas Aéreas, primeira empresa brasileira especializada em atuar no setor de fretamentos corporativos. Sua frota era composta por dois ATR 42-300 (PT-MFF e PT-MFG), para 47 passageiros. O conceito não vingou e a empresa encerrou suas atividades em meados de 1999.



### 25- Transair International (1997-2000)

Fundada em 1997 como companhia *charter*, iniciou suas operações com fretamentos para o Nordeste e Caribe com um único McDonnell Douglas DC-10-15 (PP-000). Por apresentar problemas técnicos recorrentes, o DC-10 foi proibido de voar no Brasil pelo DAC. A Transair não se fez de rogada: foi oferecer seus serviços no Oriente Médio, transportando passageiros para a peregrinação anual a Meca (Hajj) em cooperação com a Tunisair e Saudi Arabian. Animada com os bons resultados da operação, a empresa, pouco tempo depois, voltou ao mercado nacional ao anunciar que iria arrendar um Boeing 737 e um 727-200, com os quais pretendia restabelecer operações *charter* em território brasileiro. As aeronaves não foram entregues e a Transair encerrou suas operações definitivamente em julho de 2000 – sem chegar a operar esses dois aviões.



### 27- LRC Linhas Aéreas Regionais (2000-2001)

A LRC Linhas Aéreas Regionais foi uma divisão do Grupo LRC que operou um par de Cessna Caravan entre o Aeroporto de Marte, em São Paulo, e cidades do sul de Minas Gerais. A inovadora idéia não encontrou o sucesso almejado e no começo de 2001 a empresa fechou as portas.

### 28- Transbrasil (1955-2001)

A empresa foi criada pelo comandante Omar Fontana, filho de Attilio Fontana, fundador da Sadia. Omar arrendou um DC-3 para trazer carne fresca de Santa Catarina para São Paulo. A idéia foi um sucesso, o que levou Omar a constituir a Sadia Transportes Aéreos. Em 16 de março de 1956, o DC-3 PP-ASJ iniciou serviços de carga e passageiros entre Florianópolis, Videira, Joaçaba e São Paulo. A companhia cresceu com a aquisição da Transportes Aéreos Salvador, ampliando sua frota e voando desde o sul do país até a região nordeste. Os anos 1970 foram marcados por rápido crescimento: em setembro de 1970, chegou o primeiro de nove jatos BAC One Eleven que a empresa operou. Em 1973, Omar Fontana abriu o capital aos seus funcionários e mudou a razão social da empresa para Transbrasil S.A Linhas Aéreas. Os aviões começaram a ser pintados em cores alegres e chamativas. Nesse ano pródigo em novidades, a companhia foi a pioneira mundial na utilização dos primeiros Bandeirante EMB-110C no Brasil. Com este fato, foi a primeira companhia aérea na história de nosso país a empregar equipamento 100% nacional em transporte aéreo regular. Antes da década de 1970 terminar, a Transbrasil já era a terceira maior empresa aérea do Brasil. Os anos 1980 foram intensos. Em junho de 1983 chegaram

### 26- Presidente Transportes Aéreos (1987-2001)

A Presidente foi fundada em 1987 em Presidente Prudente (SP), onde operava como táxi aéreo. Com uma frota de três EMB-110 Bandeirante, em 1998 a empresa reduziu suas operações ao mínimo em função do baixo aproveitamento e, em 2000, a proprietária das aeronaves, a Nordeste, tratou de retomar os Bandeirante por falta de pagamento. A Presidente encerrou suas atividades em 2001.



três Boeing 767-200, com os quais a companhia iniciou vôos *charters* internacionais para Orlando, Flórida. Em 1988, a empresa sofreu uma intervenção federal, que afastou Omar Fontana do comando da companhia até dezembro de 1989. Os anos 1990 foram dedicados à expansão internacional, com vôos iniciados para Miami, Nova York, Washington, Viena, Buenos Aires, Amsterdã, Lisboa, Santiago do Chile e Londres, entre outros. Os vôos internacionais, vistos como tábua de salvação, tornaram-se um fardo, acarretando severas perdas. Em 1998, Omar Fontana deixou o dia-a-dia da empresa. O fundador da companhia, longe de sua grande paixão em vida, não durou muito. Omar faleceu em 7 de dezembro de 2000. Depois disso, a queda da Transbrasil foi vertiginosa: a entrada da Gol no mercado, em janeiro de 2001, e o atentado de 11 de setembro foram os golpes finais. Em 4 de dezembro de 2001, a Transbrasil ficou definitivamente no chão.

### 29- Interbrasil (1995-2001)

A Interbrasil Star (Sistema de Transporte Aéreo Regional) foi fundada pelo Grupo Transbrasil e administrada de forma independente. No início de suas atividades, contava com uma frota de três Embraer 120 Brasília em serviços que ligavam o aeroporto de Guarulhos ao sul do Brasil e ao interior do Estado de São Paulo. Por algumas vezes, cogitou-se a operação de aeronaves maiores

(Boeing 737-300 arrendado da Transbrasil) ou até mesmo a encomenda de jatos Embraer ERJ-145, porém estes planos jamais foram concretizados. A missão da Interbrasil sempre foi mesmo operar vôos *feeder* para a Transbrasil, chegando a ter um total de seis EMB-120. Em outubro de 2001 teve todos os seus serviços transferidos do aeroporto de Guarulhos para Congonhas, já que a Transbrasil também havia feito o mesmo. Como com sua empresa-mãe, as operações foram totalmente suspensas em 4 de dezembro de 2001.



### 30- Nacional (2000-2002)

No ano de 2000, mais uma empresa *low-fare* surgiu no mercado brasileiro: a Nacional Transportes Aéreos. Começou com um 737-400 arrendado, voando desde 26 de dezembro de 2000 na rota Guarulhos/São Luís, com diversas escalas. Em 14 de abril de 2001, devolveu o 737-400 para o arrendador e trouxe um 737-200 em seu lugar. Um segundo Boeing 737-200 começou a operar em julho de 2001. A empresa cresceu e começou a servir também Cuiabá, Campo Grande e Aracatuba. Mais duas aeronaves 737-200 chegaram a ser encomendadas (ex-Varig) e com elas a Nacional pretendia operar para o sul do Brasil. Em janeiro de 2002, com os dois 737-200 já pintados e revisados no pátio da Varig, aguardando a entrega para a empresa, seus diretores resolveram que as operações seriam suspensas por tempo indeterminado. Dois meses depois, deu-se o fechamento definitivo da companhia.

### 31- Rio Sul (1976-2003)

Em novembro de 1975, o governo federal criou o Sitar - Sistema Integrado de Transporte Aéreo Brasileiro para desenvolver a aviação de terceiro nível. A Varig, junto com o Grupo Bradesco, constituiu a Rio Sul, escolhendo um nome que traduzia o eixo principal de operações da empresa. Com a criação dos VDC - Vôos Diretos ao Centro, a Rio Sul aproveitou a oportunidade e passou a competir nos grandes centros do Sudeste. Trouxe jatos 737-500, depois os ERJ-145 (primeira cliente na América Latina) e foi crescendo. Na verdade, a Varig teve na Rio Sul uma galinha dos ovos de ouro: com os jatos operando em aeroportos centrais, a ocupação cresceu, as tarifas ficaram mais cheias e, não menos importante, os salários pagos na Rio Sul eram muito menores do que aqueles pagos na Varig. Isso explica a ascensão da empresa ao quinto lugar no *ranking* do mercado doméstico. Com a crise na Pioneira ficando cada vez mais aguda, em meados de 2003 a Rio Sul teve sua administração e operação fundidas à Varig, na prática encerrando sua vida como entidade "independente".





### 32- Nordeste (1976-2003)

Formada inicialmente pela Transbrasil em parceria com o governo da Bahia, a Nordeste começou operando com cinco EMB-110 transferidos da frota da própria Transbrasil, que pouco tempo depois saiu da sociedade. O final dos anos 1970 e a década de 1980 foram atravessados enfrentando dificuldades, com uma coleção de acidentes e incidentes que arranharam a imagem da empresa. Tudo mudou quando a Varig comprou a Nordeste do governo da Bahia no início dos anos 1990. A companhia literalmente decolou, chegando a servir 41 cidades no Brasil. Em meados de 2003 a empresa, a exemplo da Rio Sul, teve sua administração e operação fundidas às da própria Varig.

### 33- Via Brasil (1999-2002)

Janeiro de 1999 assistiu ao nascimento da Via Brasil, uma empresa aérea legitimamente nordestina, como gostavam de afirmar seus proprietários originais. Operava um único 727-200 em rotas que ligavam o sudeste do Brasil à região nordeste. Os vôos serviam as cidades de São Paulo, Recife, Fortaleza, João Pessoa, Natal e Rio de Janeiro. Em princípios de 2002 uma nova administração assumiu o controle da empresa e transferiu a sede para São Paulo. Tudo parecia ir bem até que uma inspeção do DAC encontrou irregularidades e proibiu operações do 727. A empresa não voou nunca mais desde então.



### 34- Jetsul (1993-2003)

A Jetsul foi criada em 1993 em Curitiba para operar serviços de carga. Mais tarde, entre 2002 e 2003, fez também fretamentos e vôos regulares de passageiros. Com uma frota de dois Embraer EMB-110 Bandeirante, voava principalmente entre Campinas, Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba e Rio de Janeiro. A Jetsul operou pouco tempo com o Fokker F.27 PT-LAH (ex-TAM) transportando carga. Logo depois, o mesmo foi vendido para a Tava, onde voltou a transportar passageiros. Encerrou suas operações regulares em 2003.



### 35- TCB (1992-2004)

A TCB - Transportes Charter Brasil começou operando vôos cargueiros para a Vaspex, que utilizava a capacidade total dos DC-8-50F da empresa. Tendo colocado todos os ovos na mesma cesta, quando a Vaspex enfrentou problemas, a TCB sentiu o baque. Encostou aviões e praticamente parou suas operações. Tempos depois, novos acordos foram fechados. A empresa chegou a operar com três DC-8-50 com capacidade para 40 toneladas cada um, voando em acordo operacional com a Itapeirim. No ano 2000, a TCB retirou de serviço um dos DC-8. Os cansados quadrisretores apresentavam elevados custos de manutenção. Para substituí-los, a empresa chegou a encomendar dois Douglas DC-8-63F. No final daquele ano, somente um único DC-8 ainda se encontrava em condições de vôo, operando para a VarigLog. Em 2001, a TCB chegou a suspender as suas atividades durante alguns meses, voltando às atividades em agosto, quando passou a realizar vôos para a Rede Postal Noturna (RPN) dos Correios e transporte de carga em geral, em conjunto com a empresa Beta Cargo e, posteriormente, com o Grupo GPT. Em 2002 e 2003, somente um dos DC-8 continuava em operação. Os últimos vôos da empresa, cada vez mais esporádicos, foram feitos em 2004.



### 36- Aero Express (2000-2004)

A Aero Express iniciou operações em setembro de 2000 com um par de Cessna 208B Caravan, dedicados exclusivamente ao transporte de carga, ligando, inicialmente, a cidade de São Paulo (Congonhas) a Florianópolis e Porto Alegre. Posteriormente, uma terceira aeronave foi acrescentada à frota, e vôos de passageiros em caráter de fretamento foram iniciados. Em abril de 2002, sob nova administração, a empresa tentou parcerias comerciais com outras transportadoras multimodais, mas a idéia também não vingou. Encerrou definitivamente suas operações no início de 2004.

### 37- Brasmex (2002-2004)

A Brasil Minas Express, empresa cargueira baseada em Belo Horizonte (MG), iniciou suas operações em meados de 2002, com um McDonnell Douglas DC-10-30(F) arrendado da United Airlines. Com operações concentradas no Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), a Brasmex pretendia, em 2003, incorporar mais dois DC-10 e três Airbus A300-B4(F), mas, já em princípios de 2004, suas operações eram cada vez mais limitadas. A empresa não resistiu por muito tempo: o DC-10 foi devolvido ao arrendador e a companhia não mais voltou ao céu.





### 38- Tavaj (1972-2004)

A Tavaj foi criada em 1972 como Táxi Aéreo Vale do Juruá. Em 1994 começou a operar como companhia regional, mudando sua razão social para Tavaj - Transportes Aéreos Regulares S.A. e operando uma frota de sete Embraer EMB-110P1 Bandeirante para 19 passageiros. A empresa sonhava alto: pretendia oferecer total cobertura da Amazônia ocidental e para tanto, em meados de 1997, encomendou quatro aeronaves de Havilland Canada Dash 8-200, com opção para mais seis. Efetivamente, só os dois primeiros foram entregues. Os Dash acabaram sendo devolvidos em 1999, deixando a frota com seis Bandeirante e um F.27. No final daquele ano, a Tavaj reestruturou mais uma vez sua estratégia e frota. Deixou apenas um Bandeirante em operação, adquiriu um EMB-120 Brasília e mais um F.27. Em 2002, sua frota estava reduzida a três F.27, mas só duas aeronaves estavam em condições de voo. Em uma última tentativa de salvar a empresa, a diretoria da Tavaj chegou a planejar, em 2003, a incorporação de um ATR 42 e até jatos de 100 assentos. Tarde demais: a empresa encerrou atividades em 2004.



### 39- Promodal (2001-2005)

Fundada em 2001, a Promodal Transportes Aéreos, empresa do Grupo GPT Participações e Empreendimentos, chegou a negociar com a TAM a transferência do contrato de arrendamento de seis Fokker 100, de propriedade da GE Capital, para utilizá-los como cargueiros adaptados com o sistema de *seat containers*. A idéia era, inicialmente, transportar malotes e, numa segunda etapa, cargas mais pesadas. Não deu certo. Ao final de 2003, a empresa recebeu um Douglas DC-8-71(F) com capacidade para 45 toneladas, com o qual operava entre São Paulo (Guarulhos), Miami e Dallas. Não foi longe: em 2005, sem conseguir honrar pagamentos, enconstou o DC-8 em Manaus e nunca mais voou.



### 40- ATA Brasil (2001-2005)

A ATA iniciou operações em janeiro de 2001 com um Cessna 208B Grand Caravan, usado no transporte de passageiros e carga, de Recife para cidades no interior de Pernambuco. No início de 2003, grandes mudanças: a empresa decidiu devolver o Cessna e operar com uma nova imagem e razão social. A companhia passou a se chamar ATA Brasil e trouxe equipamentos maiores: um Boeing 727-200F, usado exclusivamente no transporte de carga, e um 737-200C, utilizado em vôos não-regulares de carga e passageiros. Sem um plano claro de marketing, começou a encontrar crescentes dificuldades. Um segundo 737 foi recebido, mas não chegou a operar

regularmente. Em 2005, todos os seus vôos foram paralisados.

### 41- Gensa (2002-2005)

Única companhia aérea regional do Mato Grosso do Sul, a Gensa - General Services Aviation iniciou atividades em vôos fretados e táxi aéreo. Em 2002, começou a operar vôos regulares com seus dois Embraer EMB-110P1 Bandeirante, configurados com 18 assentos. A empresa passou a operar regularmente para 13 destinos no Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e mais quatro destinos em caráter de fretamento, sendo um deles no Estado do Pará. Em 2005, deixou de operar vôos regulares, passando a realizar apenas serviços não-regulares, sobretudo de carga.



#### 42- Fly Linhas Aéreas (1995-2005)

Em 25 de agosto de 1995 a Fly começou a voar no segmento *charter*. Em 1996 chegaram o segundo e o terceiro 727-200 e começaram os vôos para Recife. Logo a Fly voava três vezes por semana na rota São Paulo/Rio/Fortaleza/Natal/Rio/São Paulo, além de vôos *charters* ao exterior, todos os domingos, entre Guarulhos, Manaus, St. Maarten e Isla Margarita. A frota cresceu para quatro Boeing 727-200, que voavam diariamente São Paulo/Rio/Natal/Fortaleza/Rio/São Paulo. E três vezes por semana São Paulo/Rio/Recife/João Pessoa. Havia planos de começar a voar para o sul do Brasil. A companhia desejava ser reconhecida



pela qualidade de seus serviços e não por apresentar tarifas baratas, diferenciando-se das *low-cost/low-fare*. No entanto, a entrada da Gol no mercado, em 2001, complicou os planos da companhia. O último 727-200 em condição de vôo fez alguns vôos esporádicos em 2004 e 2005. Embora sem voar desde então, a companhia tem planos de voltar a voar. Até este dia, no entanto, fica na lista de empresas aéreas que deixam saudade.

#### 43- Penta Transportes Aéreos (1995-2006)

A Penta - Pena Transportes Aéreos foi fundada em 1995 em Santarém (PA), com o propósito de explorar o transporte aéreo no eixo Manaus/Santarém/Belém. A frota, inicialmente composta por dois Cessna 208B Grand Caravan, foi logo aumentada com dois Embraer EMB-110 Bandeirante. Em 1997, foram entregues dois EMB-120 Brasília. Seguindo o exemplo da Taba, em 1997, foi a vez da Penta encomendar dois de Havilland Canada Dash 8-300 para suas rotas de maior distância e densidade de tráfego. A crise cambial de 1999 provocou a devolução dos dois Dash 8, o que levou ao cancelamento de várias rotas. Entre os anos 2000 e 2001, a Penta teve suas operações suspensas pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), sob a alegação de irregularidades na manutenção. A empresa voltou às atividades regulares no primeiro semestre de 2001, com apenas um Brasília, mas voaria somente até 2005.



#### 44- Vasp (1933-2005)

A história da Vasp remonta a novembro de 1933, quando um grupo de empresários e pilotos paulistas criou a Viação Aérea São Paulo, apresentando ao público, na sua base do Campo de Marte, seus primeiros aviões, dois Monopar ST-4 ingleses, com capacidade para três passageiros. Em 16 de abril de 1934 decolaram os primeiros vôos comerciais, entre São Paulo, Ribeirão Preto, Uberaba e Rio Preto, via São Carlos. Em janeiro de 1935, a sua frágil saúde financeira fez com que a diretoria pedisse oficialmente ajuda ao governo do Estado. A Vasp foi estatizada e recebeu novo aporte de capital para a compra de dois Junkers Ju-52-3M. Em 1936 a Vasp estabeleceu a primeira linha comercial entre São Paulo e Rio de Janeiro. Após a Segunda Guerra, modernizou a frota com a introdução dos Douglas DC-3 e Saab S-90 Scandia. Em 1955 encomendou o Viscount 800, primeiro equipamento à turbina no Brasil e depois trouxe os "Samurai" YS-11. Em janeiro de 1968, entrou na era do jato puro com a entrega de dois BAC One Eleven 400. Em 1969, trouxe ao Brasil os primeiros Boeing 737-200, em 1982 chegaram os Airbus A300B2 e em 1986, o primeiro 737-300 de nosso país. No início da década de 1990, a Vasp foi privatizada. Seu novo presidente, Wagner Canhedo, iniciou uma agressiva expansão internacional: Ásia, Estados Unidos, Europa e até mesmo o Marrocos entraram no mapa da empresa. Criou o Vasp Air System, após adquirir o controle acionário da LAB, Ecuatoriana e da argentina TAN. A companhia não conseguiu sustentar o crescimento. Deixou de pagar obrigações, salários, *leasings* e até taxas de navegação. A frota foi reduzida, restando apenas os 737-200 e os A300 para servir uma rede doméstica menor do que a empresa operava em 1990. Com um estilo de administrar centralizador e ultrapassado, a gestão familiar destruiu o legado da tradicional empresa. Para completar, a companhia não resistiu à entrada da Gol no mercado. Em setembro de 2004, o DAC proibiu a operação de oito aeronaves

da Vasp até que cumprissem exigências técnicas de revisões e modificações obrigatórias estabelecidas pelo fabricante. Sem dinheiro para fazer os trabalhos, a Vasp decidiu encostar os jatos. Com uma imagem arranhada e uma frota jurássica, a empresa foi perdendo terreno: em novembro de 2004, apenas 18% dos poucos vôos ainda programados foram cumpridos. A fatia de mercado da companhia aérea era de apenas 1,39%. A ocupação também foi péssima: as únicas três aeronaves da Vasp que voaram em dezembro saíram com 47% dos assentos vendidos. A Vasp parou de voar no final de janeiro de 2005, quando o DAC cassou sua autorização de operação. Suas aeronaves hoje estão paradas por aeroportos de todo o país, testemunhas de mais uma triste história de nossa aviação comercial.



#### 45- America Air (2006-2007)

A empresa surgiu ao final de 2006, com o objetivo de unir pontos nos Estados de São Paulo e Minas Gerais. Sua frota era composta por um único Brasília arrendado da OceanAir. Sem contar com uma administração eficiente ou um plano de marketing claramente definido, não voou longe: atolada em dívidas, deixou de operar meses depois, no começo de 2007.

