



SAUDOSAS CARGUEIRAS

A estabilidade econômica dos anos 1990 propiciou a criação de várias companhias brasileiras especializadas no transporte de carga aérea. Infelizmente, nem todas sobreviveram

Texto: Robert Zwerdling



No início dos anos 1990, a economia brasileira deu os primeiros sinais de que estava se recuperando de mais uma década de crise inflacionária, fato que se consolidaria definitivamente em 1994, com a introdução do Plano Real. O impacto inicial foi muito positivo. O consumo e os salários cresceram, especialmente entre as camadas de renda mais baixa, graças ao fim do imposto inflacionário. Paralelamente, o governo deixou o real valorizar-se ante a moeda norte-americana em virtude do aumento da entrada de dólares no país, criando uma situação de artificial valorização da moeda brasileira. Isso foi decisivo na estratégia de combate à inflação do governo do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso. A inflação caiu e a indústria cresceu 15,5% só no primeiro trimestre de 1995. Vivemos um grande momento de euforia. A Zona Franca de Manaus bateu recordes de produção de eletro-eletrônicos e a demanda lotou aeronaves cargueiras e o porão de aviões de passageiros operados por companhias aéreas de transporte regular. E não demorou muito para sobrar espaço para novas empresas cargueiras, que passariam a atender principalmente o eixo Manaus, São Paulo (Guarulhos) e Campinas (Viracopos).

Duas delas, bem verdade, foram lançadas poucos anos antes da introdução do Plano Real. Eram empresas com anos de tradição no transporte terrestre de mercadorias e que decidiram se enveredar para o lado da carga aérea, seguindo pesquisas de mercado, que já apontavam para a recuperação da economia e o crescimento médio no mercado nacional de carga aérea de até 8,5% ao ano. Aproveitaram, também, a queda no valor do leasing e até mesmo de compra de aeronaves clássicas, que estavam sendo transformadas em larga escala em aviões cargueiros nos Estados Unidos. Essas companhias acabaram se transformando em verdadeiras marcas registradas dos aeroportos paulistas de Guarulhos e Viracopos nos anos 1990, apesar de não terem tido uma vida muito longa, surpreendidas por uma guerra tarifária

predatória e pelos altos custos de manutenção de suas aeronaves. Quem são elas afinal? Não é difícil de lembrar da belíssima pintura laranja e branco dos aviões pertencentes à TNT Sava e dos traços elegantes incorporados pela Digex Aero Carga em seu Boeing 727. Prestamos aqui uma homenagem a estas saudosas "aves raras" e também trazemos alguns detalhes da vida operacional da Phoenix, uma companhia aérea cargueira do Rio Grande do Sul que operou por pouco tempo um Boeing 707-330F, da Brasmax Cargo Airlines, de Belo Horizonte, que voou um McDonnell Douglas DC-10-30F, e da Promodal Transportes Aéreos, criada especialmente para atender o eixo entre as capitais paulista e manauense.



TNT SAVA NO BRASIL

O nome TNT surgiu no Brasil dentro do segmento de transporte de cargas rodoviárias. Em 1973, ela adquiriu 92% das ações da empresa Transpampa, especializada no transporte terrestre de carga itinerante e a TNT Brasil passou a contribuir com 4% do faturamento global da empresa líder, a multinacional TNT Limited. Em 1973, a TNT Brasil ampliou substancialmente seu leque de serviços com o lançamento da subdivisão Kwikasair, para entrega de malotes expressos, trabalho este que era executado em toda a América do Sul através de parcerias com companhias aéreas regulares. O desejo pela operação de aeronaves próprias era antigo, mas o sonho só se realizou em julho de 1989, com a criação da TNT Sava, sigla para Serviços Aéreos do Vale Amazônico. A empresa atenderia inicialmente à demanda de carga aérea gerada pela Zona Franca de Manaus. No primeiro ano, a companhia transportou nada menos que 14 mil toneladas de carga a bordo de duas aeronaves Boeing 727. O primeiro avião, um Boeing 727 da série 27C (ex-PT-TYH da Transbrasil), recebeu a matrícula PT-SAV. A segunda aeronave foi entregue em novembro de 1990 e recebeu a matrícula PT-SAW. Era uma aeronave do modelo 727-191F e chegou dos Estados Unidos com a matrícula N135CA, sendo que antes havia operado também na Transbrasil como PT-TYJ.

A companhia realizava dois vôos diários entre Guarulhos e Manaus, um sem escalas, e o outro via Salvador, Recife, Fortaleza e

Belém. O movimento foi tão expressivo que a TNT Sava acabou investindo na construção de um terminal de cargas no Aeroporto Internacional Eduardo Gomes e passou a elaborar estudos para a aquisição de um Boeing 707. A aeronave seria destinada a atender ao movimento de cargas industriais entre São Paulo, Manaus e Miami, na Flórida (EUA). Se a chegada da terceira aeronave se concretizasse, a TNT Sava pretendia deslocar um dos Boeing 727 para uma nova linha dedicada à região sul do Brasil. Mas não só o plano foi arquivado como a empresa acabou suspendendo suas operações em 1992.



No primeiro ano de operações, a TNT transportou nada menos que 14 mil toneladas de carga a bordo de suas aeronaves Boeing 727. O movimento foi tão expressivo que a companhia construiu um terminal de cargas no Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, em Manaus.

Com dois Boeing 727, a TNT conseguia realizar dois vôos diários entre Guarulhos e Manaus, um sem escalas e o outro via Salvador, Recife, Fortaleza e Belém. A malha de vôos era amplamente divulgada em seus anúncios promocionais.





O GRUPO DI GREGORIO INVESTE EM CARGA AÉREA

A Digex incorporou este McDonnell Douglas DC-8-62F em 1995 para reforçar sua participação na rota Guarulhos/Manaus.

A divisão aérea do Grupo Di Gregorio, uma das maiores empresas transportadoras do país com atuação na área intermodal, foi criada em outubro de 1990. Também optou pelo Boeing 727 para executar os primeiros serviços entre São Paulo (Guarulhos) e o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes. Trouxe uma aeronave da série 44C, que operou inicialmente com o registro americano N750UA, depois como PT-TDG e mais tarde, ainda, como PT-MDG.

A Digex tinha planos ambiciosos, que incluíam a vinda de mais quatro Boeing 727 até 1994, sendo que um deles, da série -200, seria entregue em 1992. Os aviões acabaram não vindo, mas a Digex soube aproveitar muito bem seu único Boeing 727. O avião saía diariamente de Guarulhos para Manaus (AM) e, chegando lá, fazia mais dois vôos de bate-e-volta para Porto Velho (RO). Para evitar atrasos ocasionados por problemas de manutenção, a aeronave contava com uma pequena oficina no porão dianteiro e um mecânico acompanhava todas as viagens (os boletins eram cumpridos nas escalas e pernoites). O staff técnico se alternava entre um grupo de cinco comandantes, cinco co-pilotos e cinco engenheiros de voo, a maioria proveniente da Transbrasil. A Digex era a única empresa cargueira brasileira que cumpria totalmente a regulamentação, tinha escala rígida de tripulantes e estava sempre em dia

NO AR, TODA NOSSA EXPERIÊNCIA NO TRANSPORTE PARA A AMAZÔNIA

Diariamente
São Paulo/Manaus/
São Paulo.

DIGEX
AEROS DARGO LTDA.

DI GREGORIO TRANSPORTES
Aeroporto Internacional São Paulo/Guarulhos Tel. (11) 945-2435/945-2601 Fax (11) 945-3651
Av. Guilherme Colcing, 316 São Paulo SP Tel. (11) 959-8799/959-8177 Fax (11) 955-8009
Av. Itaipu, 300 Manaus Tel. (92) 237-4857/237-7770 Fax (92) 237-4867

Em seus anúncios promocionais, o Grupo Di Gregorio dava destaque à sua larga experiência como empresa transportadora terrestre de atuação na área intermodal. Ao lado, o elegante Boeing 727, que saía diariamente de Guarulhos para Manaus e Porto Velho.

com a manutenção. Uma novidade lançada na época pela Digex foi a utilização de casacos de couro pelos tripulantes técnicos, prática que era adotada por companhias norte-americanas tradicionais no transporte de carga aérea. O call sign da aeronave também ficou bastante conhecido na época. No rádio, o vôo chamava os órgãos de controle de tráfego aéreo como "Canibal", uma nomenclatura criada pelos idealizadores da companhia lembrando que a manutenção daquele Boeing 727 era realizada graças a peças provenientes de outras aeronaves "canibalizadas" nos Estados Unidos.

Além dos vôos regulares para Manaus e Porto Velho, a Digex também cumpriu algumas jornadas para Cuiabá (MT), atendendo à solicitação dos Correios no caso de uma falha de aeronaves já contratadas para o serviço. Finalmente, em 1995, a Digex incorporou o segundo avião, um quadrimotor McDonnell Douglas DC-8-62F, que veio reforçar a participação da companhia na rota Guarulhos/Manaus. A aeronave, ex-OB-1323 da Aeroperu, recebeu a matrícula PP-DGP, mas não teve a pintura completa da Digex inserida na fuselagem e na deriva. Ficou apenas com o nome Digex e a bandeira da empresa. A companhia também chegou a operar por muito pouco tempo um DC-8-62H, de matrícula PT-MDF, antes de suspender suas atividades em 1997.

A PHOENIX É A
PRIMEIRA
EMPRESA DE
CARGA AÉREA
NÃO REGULAR
A RECEBER
O CERTIFICADO
DE HOMOLOGAÇÃO
DO DAC.



Avião Phoenix (Boeing 707-331C)
Tel. (11) 5511-1000/5511-1001 Fax (11) 5511-1002
Rua da Liberdade, 100 - 05015-000 - São Paulo - SP
Tel. (11) 5511-1001/5511-1002 Fax (11) 5511-1003

No anúncio, a Phoenix destacou sua regularidade junto aos órgãos aeronáuticos brasileiros, mas batizou sua aeronave de "Le Corsaire".

A PHOENIX DOS PAMPAS

A Phoenix Airlines nasceu para ser na América do Sul um braço da também extinta Millon Air, que tinha sede em Miami (FL), EUA. Idealizada pelo gaúcho Taylor do Nascimento e tendo o apoio técnico do consultor Flávio Kauffman e do comandante Sérgio Leite (ex-Transbrasil), a companhia foi montada no prazo recorde de apenas dois meses. Como se comentava na época que a Phoenix seria mais uma companhia de aviação cargueira "pirata", o primeiro Boeing 707-331C da Phoenix foi batizado de Le Corsaire. A empresa começou a operar em julho de 1995, sendo que a aeronave de matrícula PP-PHB foi introduzida na ligação Manaus/Guarulhos para atender a contrato com uma transportadora de cargas e também a alguns vôos arrendados pela Vasp, em serviço para os Correios. Mas a companhia também chegou a voar para toda a América Latina, incluindo rotas internacionais para Assunção, no Paraguai, e Cali, na Colômbia, especialmente para transporte de gado. E, em parceria com a Millon Air, realizou diversos vôos entre Viracopos, Manaus e o Aeroporto Internacional de Miami. O aproveitamento médio da aeronave chegava a 300 horas de vôo/mês, sendo que a manutenção pesada do avião era realizada em Guarulhos ou em Miami.

CONHEÇA TODA NOSSA EXPERIÊNCIA NO TRANSPORTE PARA A AMAZÔNIA

DIARIAMENTE
SÃO PAULO/
MANAUS/
SÃO PAULO

DIGEX
AEROS DARGO LTDA.

DI GREGORIO TRANSPORTES
AEROPORTO INTERNACIONAL SÃO PAULO/
GUARULHOS
TEL. (11) 945-2435/945-2601 Fax (11) 945-3651
Av. Guilherme Colcing, 316 São Paulo SP
TEL. (11) 959-8799/959-8177 Fax (11) 955-8009
Av. Itaipu, 300 Manaus
TEL. (92) 237-4857/237-7770 Fax (92) 237-4867



União Camargo Saravia

A Phoenix teve o apoio logístico da Millon Air, que tinha sede em Miami, nos Estados Unidos. Foi montada no prazo recorde de dois meses, mas só operou um único Boeing 707.



O segundo avião (ao lado) já estava pronto para vir ao Brasil, mas a entrega foi suspensa com o encerramento de operações da parceira americana.



Tudo ia muito bem para a Phoenix até que, no dia 22 de outubro de 1996, um dos B-707-300 da Millon Air, sua principal parceira, sofreu um terrível acidente em Manta, no Equador, caindo logo após a decolagem, matando 23 pessoas em terra. O acidente acabou gerando grande protesto das autoridades locais junto ao governo norte-americano. Após longa investigação, a Federal Aviation Administration (FAA) determinou o encerramento de operações da Millon Air, justamente na época em que a Phoenix se preparava para receber mais um Boeing 707 e um widebody Lockheed L-1011 Tristar. Em agosto de 1997, a companhia gaúcha cessou suas atividades. O corpo de funcionários técnicos era composto por seis comandantes, seis copilotos e seis engenheiros de vôos. Sua única aeronave foi repassada para outra empresa brasileira de cargas, a Skymaster, que adotou a matrícula PT-MST. Em março de 2001, este mesmo avião se acidentou com perda total, num pouso duro ocorrido no Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos.

BRASMEX, A CARGUEIRA INTERNACIONAL

Criada em 2002, a Brasmex - Brasil Minas Express teve um final melancólico: foi obrigada a devolver sua única aeronave ao lessor por falta de condições financeiras para quitar dívidas.



Rodrigo Elgert

A COMPANHIA TINHA COMO SEDE OPERACIONAL O AEROPORTO INTERNACIONAL TANCREDO NEVES, EM Belo Horizonte, e operou um DC-10-30F de matrícula PR-BME, arrendado junto à United Airlines (ex-N327FE, o trijato está voando agora na Arrow Air com a matrícula N478CT). O objetivo da Brasmex era ligar Viracopos a vários destinos internacionais, entre eles Miami, na Flórida (EUA), e Luxemburgo, na Europa, além de atender a vôos domésticos de grande demanda, incluindo a linha de Manaus. Durante o primeiro semestre de 2003, a companhia tinha 58 funcionários e chegou a transportar 5.172 toneladas de carga. A Brasmex pretendia incorporar um DC-10-30F por ano até 2005, mas acabou suspendendo sua operação em 2004, tendo conseguido pelo menos operar um

A mineira Brasmex sempre procurou chamar atenção para o fato de operar uma aeronave de grande porte, um McDonnell Douglas DC-10-30.



A Brasmex voou para todos os cantos do mundo e transportou de tudo, de golfinhos a aviões Tucano.

número significativo de vôos internacionais para destinos variados, como Caracas, Cancun, Cidade do México, Luanda, Ilhas Salomão, Honolulu e Papeete, entre outros. Transportou de tudo, inclusive golfinhos. O DC-10 da Brasmex tinha capacidade para transportar 73 toneladas de carga em 26 paletes e hoje a aeronave está voando nas cores da companhia Arrow Air.

A Brasmex ainda não soprou a 1ª velinha, mas já está conquistando todo mundo



Sua urgência nos faz voar

Atendimento ao Cliente
0800 - 000000
011 - 3500 2100

www.brasme.com.br
São Paulo - SP
Tel: +55 (11) 3007.0000 - Fax: +55 (11) 3007.0007



A empresa Wide Body do Brasil

Sua urgência nos faz voar

Seus anúncios eram um pouco diferentes da realidade.



A ATA
deixou muitos
credores.

O DC-8 71 da
Promodal virou
restaurante em
Manaus.

A PROMODAL OPTOU PELO DC-8

A Promodal Transportes Aéreos, uma empresa pertencente ao grupo multimodal GPT (Grupo Promodal Tecnocargo), suspendeu recentemente suas operações, tendo operado uma única aeronave DC-8-71F na linha São Paulo/Manaus/São Paulo. O quadrirreator recebeu a matrícula brasileira PR-GPT, tendo antes operado como N871MY, na Mas Air Cargo, e CC-CAX, na Fast Air. Com a vinda de um segundo avião desta família, tinha planos para iniciar vôos internacionais para os Estados Unidos, atendendo a Dallas e Miami, além de incrementar a malha de vôos domésticos, atendendo a algumas capitais do Nordeste. A programação acabou sendo engavetada com a suspensão definitiva dos vôos da companhia. Até pouco tempo atrás, a Promodal ainda chegou a operar uma aeronave DC-8-54F, arrendada da TCB, outra empresa pertencente ao grupo GPT, mas o contrato foi cancelado em pouco tempo. Os últimos números divulgados pela companhia são de 2003, ano em que transportou 6.700 toneladas de carga.

A PERDA MAIS RECENTE

A ATA (Atlântico Transporte Aéreo) suspendeu suas operações no final de 2005 e seus únicos dois aviões, um Boeing 737-200 (PR-MGA) e um Boeing 727-200F (PR-GMA), estão estocados, respectivamente, nos aeroportos de Campo Grande e Goiânia. Graves problemas

financeiros minaram os planos ambiciosos da companhia, que pretendia lançar uma operação regular para transporte de passageiros dentro do sistema low cost/low fare e trazer aviões de maior porte, incluindo um Boeing 757 configurado com 215 assentos. Mas, no seu período curto de existência, trouxe para o país apenas três jatos de médio porte, sendo que um deles, um Boeing 737-200, nunca chegou a voar já que ficou retido pela Receita Federal por problemas de documentação. Com o Boeing 737-200 (modelo conversível), chegou a operar alguns vôos de passageiros sob forma de fretamento, mas a ATA acabou resumindo suas atividades ao segmento de transporte de carga aérea. No segundo semestre de 2005, quando suspendeu seus vôos, a Atlântico operava duas rotas regulares a serviço da Rede Postal Noturna: Goiânia/São Paulo/Goiânia e Campo Grande/Londrina/São Paulo/Campo Grande. Até o mês de junho daquele ano, havia transportado um total de 2.622 toneladas, enquanto que, em 2004, movimentara 2.455 toneladas. A ATA surgiu em Recife como Atlântico Táxi Aéreo no dia 19 de janeiro de 2001, operando uma única aeronave Cessna 208 Grand Caravan em vôos sistemáticos para 14 cidades da região nordeste. Em 2003, a companhia decidiu se desfazer do monomotor para alçar vôos mais altos, incorporando aeronaves de maior porte e se transformando em empresa de transporte aéreo regular.