



Empresas Argentinas do Passado no Brasil

Por Carlos A. Spagat

Após a derrubada de Perón em 1955, a Argentina foi varrida por uma onda de liberalismo, que incluiu a autorização para criar empresas aéreas privadas mesmo para rotas internacionais. Essas novas companhias voaram para o Brasil e tinham direitos de tráfego daqui para a Europa e Estados Unidos.

Ilustração: Murilo C. Martins



A Bristol fabricou não só o Britannia mas também suas turbinas.

Transcontinental

A oportunidade oferecida pelos novos governantes foi notada por um empresário argentino radicado nos Estados Unidos: Jorge Carnicero. Ele possuía uma empresa aérea de vôos charters denominada California Eastern Airways, que efetuava transportes, desde 1946, para as forças armadas americanas, em especial no Pacífico. Carnicero mais tarde iniciou uma companhia dedicada à compra, venda e arrendamento de aviões e peças, a Air Carrier Service Corp. (Aircar).

Através da Aircar, ele conhecia bem o mercado latino-americano e já efetuava a venda de aviões na região, inclusive para a Real do Brasil.

Carnicero resolveu então participar da criação de uma transportadora argentina, com rotas domésticas e internacionais. Ele ficou com 25% do capital da nova empresa e suas ligações no comércio aeronáutico permitiram se comprometer a encontrar os aviões. O capital restante seria subscrito por grandes investidores argentinos, que faziam parte do círculo de amigos do empresário.

Ainda em setembro de 1956 foi criada a Transcontinental S.A. e no início de 1957 chegou o primeiro de quatro Curtiss C-46 para voar as rotas domésticas. As linhas propostas procuravam servir as maiores e, conseqüentemente, mais rentáveis destinações argentinas.

Os C-46 da Transcontinental receberam um interior luxuoso com 46 largas poltronas. Para evitar a má fama do C-46, foi adotada a designação CW20, que na verdade era a empregada pela Curtiss na época do lançamento da aeronave.

Em 1957, a Transcontinental começou as rotas domésticas, competindo com certa vantagem na maior parte delas com os DC-3 da Aerolíneas, que tinham 28 lugares e eram mais lentos.

O crescimento da frota de CW20 permitiu

servir, a partir de Buenos Aires, as cidades de Mar del Plata, Córdoba, Mendoza, Bariloche e, na direção norte, Tucumán e Salta. Montevideú, no Uruguai, foi acrescida à rede ainda em 1957.

Carnicero, com o apoio dos sócios argentinos, desenvolveu imediatamente planos internacionais. A California Eastern tinha dez Super Constellation em uso e outros encomendados e esse foi o avião escolhido para as rotas intercontinentais. E em junho de 1957 foi obtida licença das autoridades aeronáuticas americanas para a Transcontinental voar de Buenos Aires para Nova York, via Brasil.

A empresa passou a figurar na lista de encomendas da fábrica Lockheed com três Super Constellation L-1049H, os famosos Super H.

O Super Constellation era um avião de linhas particularmente belas, com a fuselagem de diâmetro variável e cauda tripla. O Super H era na ocasião a versão mais recente dessa família, com portas de cargas, piso reforçado e interior conversível para passageiros ou cargas. Esse modelo tinha o peso de decolagem aumentado para 140.000 libras e motores na versão EA3 com 3.400 HP cada (3.250 HP no Super G). Os modelos finais de Super Constellation tinham como opção os *wing tip tanks* (tanques nas pontas das asas) com capacidade de 600 galões (2.271 litros) cada, que aumentavam o alcance da aeronave com uma pequena redução de carga paga. O Super H da Transcontinental tinha 82 lugares em classe turística, com filas de cinco poltronas, espaçamento de 38 polegadas (32 nos aviões internacionais atuais) e assentos mais largos que os dos aviões de hoje em dia.

Carnicero, através da Transcontinental, não parava em seus planos de expansão. Em poucos meses, a empresa já figurava na lista de compradores de quatro Convair 440 para linhas domésticas e quatro Convair 880 a jato para as rotas internacionais, encomendas que nunca se materializaram.

A Transcontinental acabou recebendo só

O Britannia era bem maior que seus contemporâneos como o Super G e DC7.



dois Super H e em agosto de 1958 inaugurou a rota Buenos Aires–São Paulo–Rio–Caracas–Nova York com três freqüências semanais. A nova empresa obteve um acordo operacional com a Real, de propriedade de Linneu Gomes, com quem Carnicero já firmara diversos contratos. A Real já servia, com seus quatro Super H, Miami e Chicago, nos Estados Unidos, também com escala em Caracas, e as rotas das duas empresas se complementavam.

Os Super H da Transcontinental tinham que competir na Argentina diretamente com os DC-6B e DC-7B da Pan Am e os DC-6 da Aerolíneas Argentinas. Com relação aos DC-6 da Aerolíneas, os Super H ofereciam a vantagem de serem mais rápidos e de efetuarem apenas uma escala (contra três do DC-6) entre Rio e Nova York, diminuindo esse trecho da viagem em 6 horas. Mas, em aviação comercial, além desse tipo de ganho, é necessário ter uma estrutura de vendas que permita concorrer de igual para igual.

A Transcontinental era pouco conhecida e suas vendas internacionais começaram a esbarrar na força dos competidores. A taxa de ocu-

pação era baixa e em janeiro de 1959 atingiu apenas 38,2%, apesar das grandes promoções tarifárias. Como alternativa, a empresa tentou também uma rota doméstica para Bariloche com o Super H, em janeiro de 1959.

Entretanto, o peso das rotas internacionais era muito grande e as baixíssimas taxas de ocupação levaram a resultados financeiros muito adversos.

Para piorar as coisas, a Pan Am começou a voar dos Estados Unidos para Buenos Aires com Boeing 707 em 1959. E em junho do mesmo ano, a Aerolíneas Argentinas também inaugurou vôos entre Buenos Aires, Rio e Nova York, com os jatos Comet IV para 67 passageiros em duas classes.

O Super H era competitivo em relação aos DC-6 ou DC-7, mas comparado aos jatos não era páreo. A Transcontinental passou então a procurar alternativas de curto prazo.

Em junho de 1958, a Bristol havia enviado um turboélice intercontinental Britannia, com pintura da Cubana de Aviación, para vôos de demonstração em vários países da América Latina. A impressão deixada entre os convidados foi a melhor possível. O avião, apelidado apropriadamente de Gigante Sussurrante (*Whispering Giant*), era muito mais silencioso e as vibrações eram incomparavelmente menores do que a dos aviões com motores a pistão.

Na época da demonstração nenhuma venda adicional foi feita na América Latina (a Aeronaves de México e a Cubana já haviam adquirido o avião), mas as sementes estavam plantadas. A Transcontinental necessitava em 1959 de um avião competitivo e com entregas rápidas e o Britannia estava disponível.

A Bristol projetara o Britannia no início da década de 1950 e o vôo inaugural ocorreu em 1952. Mas contínuos problemas técnicos, em especial com as turbinas, atrasaram o início das operações, que só ocorreu em fevereiro de 1957. O avião tinha duas versões civis básicas, a série 100 de fuselagem curta e menor alcance e a série 300/310 com maior capacidade de passageiros e que podia efetuar vôos mais longos. Duas empresas americanas haviam

O acordo Real – Transcontinental permitia à empresa brasileira servir Nova York competindo com a Varig

NOVA

Vôe a

A REAL-AEROVIAS e a TRANSCONTINENTAL da Argentina lhe oferecem a viagem mais agradável a Nova York. E você voará à cidade mais importante do mundo em gigantescos Super-H Constellation, equipados com radar. Reclinado em sua macia poltrona, você terá uma tripulação de elite a seu serviço... refeições especialmente preparadas para a sua delícia... música repousante... ar condicionado. E mesmo voando a quilôme-

tros de altura, a pressão no interior da cabine é sempre igual à do nível do mar.

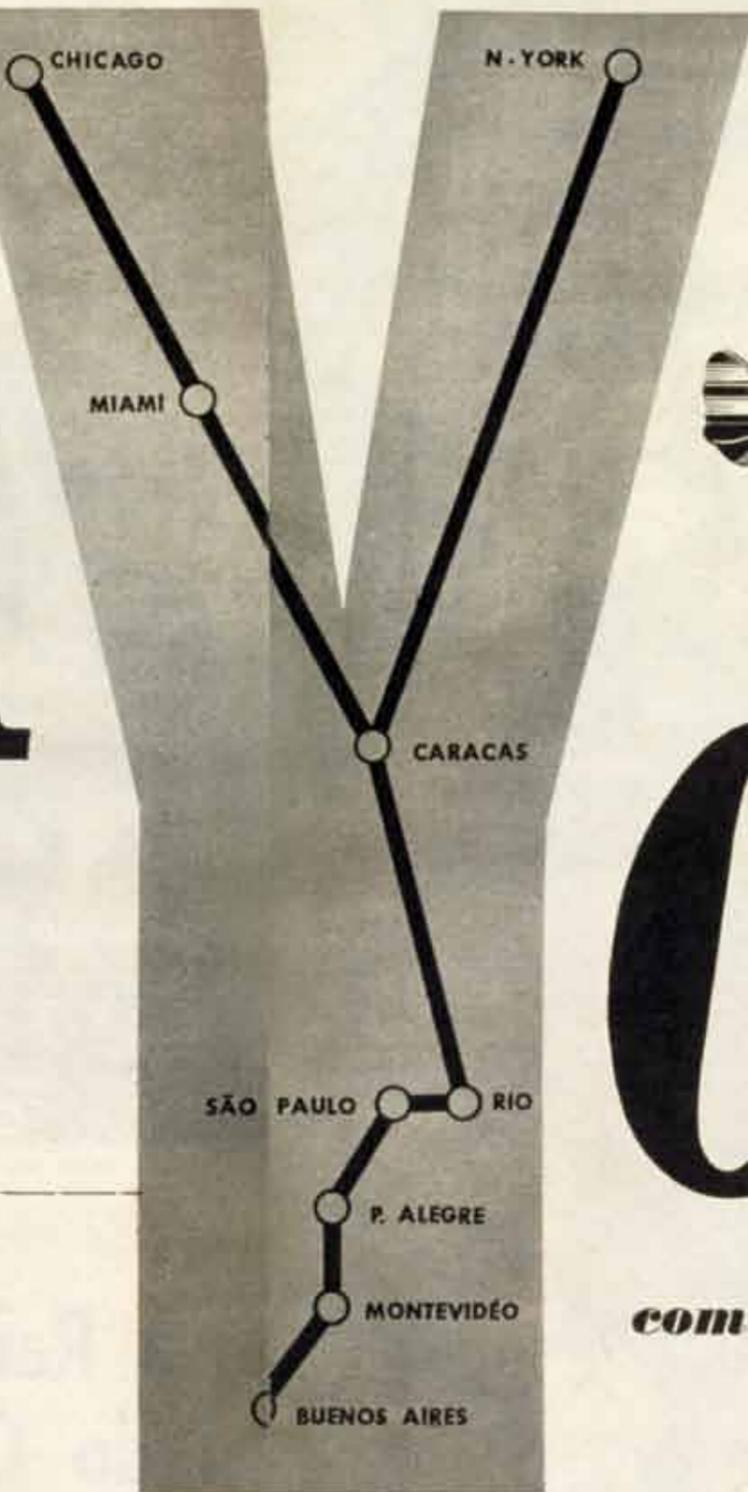
Você terá tudo isto - e muito mais - pela tarifa mais econômica! Sim, se deseja ir aos Estados Unidos - a Montevideo ou Buenos Aires, faça uma viagem inesquecível, escolhendo o Super-H Constellation.

Consulte hoje mesmo o seu agente de viagens ou as lojas da Real.



2 rotas à sua escolha:

- 1) Buenos Aires - Montevideo - São Paulo - Rio - Caracas - Nova York
- 2) Buenos Aires - Montevideo - Porto Alegre - São Paulo - Rio - Manaus - Caracas - Miami



ORK

com as tarifas mais econômicas
pelos fabulosos

Super **H** Constellations



encomendado em seqüência cinco Britannia 305 para rotas domésticas dos EUA. Os aviões eram originalmente destinados à Capital Airlines, que desistiu da encomenda por problemas financeiros, e foram oferecidos à Northeast Airlines, que acabou também não podendo fechar o negócio devido a dificuldades de financiamento. Em 1959, os cinco aviões estavam prontos e disponíveis para entrega.

O Bristol Britannia foi o primeiro quadrimotor turboélice projetado e construído para linhas longas. Suas dimensões externas e internas eram bem maiores do que as do DC-7 e Super Constellation. A velocidade era também bem superior. Naquela época pensava-se que haveria uma fase intermediária entre os aviões com motores a pistão e os jatos puros que seria preenchida pelos turboélices. Estes eram aviões mais rápidos do que os com motores a pistão e mais econômicos que os a reação.

O Britannia era a resposta inglesa para concorrer nessa faixa de mercado. Mas os atrasos no seu desenvolvimento fizeram com que ele entrasse em serviço praticamente ao mesmo tempo que os jatos puros.

Entre as novidades externas do Britannia estava o trem de pouso principal com quatro rodas e a parte inferior das pontas das asas levantadas para melhorar a estabilidade lateral. Internamente, as poltronas eram colocadas em filas de seis (classe turística), mas o espaçamento entre elas era de 39 polegadas, oferecendo bom espaço para as pernas.

Em 1956, quando o Britannia, após um atraso inicial, parecia pronto a entrar em ope-



O Britannia tinha toaletes para senhoras com área separada para maquiagem



Na foto podem ser apreciadas as belas linhas do Britannia.

ração, começaram a ocorrer os problemas de *flame out* e *bump stall* nas turbinas. A turbina Bristol Proteus (esse fabricante produzia aviões e turbinas) tinha fluxo inverso, significando que o ar entrava por trás, dava uma volta para passar para o compressor e dava uma nova volta para penetrar na câmara de combustão e nos vários estágios das turbinas. Na curvatura da entrada inicial de ar acumulava-se gelo, quando o avião voava em regiões úmidas, como as tropicais. Quando o gelo se desprendia, ele provocava *stall* de compressor ou era lançado na câmara de combustão, apagando-a. Após muitos testes, foram incorporadas velas metálicas incandescentes na câmara de combustão e um sistema de aquecimento com ar do compressor na curva da entrada de ar. Esses expedientes permitiam evitar um pouco a formação de gelo e reacender rapidamente a turbina, mas não impediam totalmente seu apagamento.

A verdade é que a geometria da turbina Bristol Proteus era complicada, seu peso elevado e o consumo específico alto para a categoria. Mas ela era a única disponível na época.

No início de 1957 o Britannia 100 finalmente entrou em serviço e antes do fim do ano a versão 302 já operava com a Aeronaves de México. A versão 305 tinha tanques de combustível adicionais, mas seu peso de decolagem ainda limitava um pouco o alcance em relação à série 310.

O modelo adotado pela Transcontinental, aliás o único disponível em 1959 para entrega imediata, era o 308, que vinha a ser o 305 (Capital/Northeast) com um novo interior para 104

O Super H da Transcontinental era todo configurado para classe turista mas oferecia amplo espaço para pernas.



Alguns Britannia possuíam leitos.

passageiros, incluindo uma sala de estar para a primeira classe.

Em agosto de 1959, foi fechado um contrato com a Bristol para dois Britannia 308, que foram entregues já com o interior modificado no final de dezembro do mesmo ano.

Os Super H, que ainda voavam na Transcontinental com comandantes americanos, foram devolvidos à California Eastern no início de dezembro de 1959.

Las dimensiones excepcionales de este moderno coloso del aire han permitido realizar esta distribución ideal

MAYOR CONFORT, UN MARAVILLOSO AMBIENTE PARA UN VIAJE INDOLIVABLE!

1. Puesto de piloto.
2. Sala de desaseo en la tripulación.
3. Compartimiento con sillones extensibles.
4. Tascadores y ventiladores.
5. Salones de juego.
6. Casino.

Los aviones más nuevos de todas las flotas que unen las dos Américas

SUPER ATENCION, SUPER CONFORT en los SUPER "H" CONSTELLATION de TRANSCONTINENTAL

Os Britannia tão logo chegaram a Buenos Aires entraram em operação, mantendo as três frequências semanais entre Buenos Aires, São Paulo, Rio e Nova York. Como esses turboélices eram cerca de 100 quilômetros/hora mais rápidos que os Super H, os tempos de voo entre o Rio de Janeiro e Nova York foram reduzidos em 4 horas, mas ainda eram superiores aos dos jatos. E, além disso, os Britannia no voo entre o Rio e Caracas necessitavam algumas vezes efetuar um pouso técnico em Paramaribo para reabastecimento, o que aumentava o tempo de viagem.

Os Britannia da Transcontinental, como todos os demais, enfrentaram diversas vezes situações de apagamento (*flame out*) e *bump stall* quando voavam sobre a Amazônia. Mas o problema era normalmente superado e o voo continuava sem maiores percalços.

Realmente, o Britannia era uma alternativa

para a Transcontinental enfrentar os concorrentes que voavam com jatos, mas ainda não era uma solução totalmente competitiva. E, em acréscimo, apesar de ser um avião com mais *passenger appeal*, tinha a capacidade de passageiros 27% maior que a do Super H. A Transcontinental, para encher o avião maior, manteve a política de preços muito baixos para as passagens internacionais. A concorrência era forte e no início de 1960 a Transcontinental tinha uma taxa de ocupação de apenas 46,2% na linha de Nova York, refletindo prejuízos operacionais.

As perdas se avolumaram e, em dezembro de 1961, os vôos para os Estados Unidos foram suspensos, após os dois Britannia serem apreendidos por falta de pagamentos.

Também em 1961 houve um acidente fatal com um C-46 com vários mortos em Buenos Aires, num voo procedente de Córdoba, o que piorou a situação e a imagem da empresa.

Jorge Carnicero e outros diretores do grupo tentaram buscar soluções e novos sócios, mas a séria situação financeira da transportadora desencorajou os possíveis investidores, que incluíam a companhia belga Sabena. As operações foram totalmente suspensas em novembro de 1961 e em 1962 foi decretada a falência da Transcontinental, encerrando um interessante capítulo do transporte aéreo da Argentina. A Transcontinental certamente errou por inexperiência em algumas áreas, mas, por outro lado, teve a ousadia de introduzir aviões avançados e de concorrer com empresas muito maiores e mais poderosas.

As rotas domésticas da Transcontinental, assim como alguns C-46, acabaram sendo absorvidas pela Austral, uma nova companhia doméstica que surgiu em 1957.

Transatlântica Argentina

A Transatlântica Argentina foi mais uma empresa que se beneficiou para sua criação da liberalização política e econômica daquele país em 1956.

A gestação dessa companhia foi bastante longa e ela se caracterizou por ter operado somente vôos internacionais. Em agosto de 1957, o governo argentino concedeu a licença para a empresa voar rotas internacionais. Os organizadores da Transatlântica, que incluíram homens de negócios e ex-oficiais da força aérea, iniciaram desde aquela data negociações para a obtenção de aviões. Inicialmente tentaram conseguir alguns Douglas DC-4 para iniciar os serviços. Mas as negociações se arrastaram por anos devido à limitação dos recursos disponíveis. Em diferentes ocasiões foi necessário prorrogar o prazo da licença de operação. A Transatlântica havia sido autorizada a voar para capitais européias, mas somente para cidades não servidas pela Aerolíneas Argentinas. Como resultado dessa limitação recebeu direitos para servir Lisboa e Zurique (passando pelo Brasil), duas cidades européias com pouco movimento de passageiros para a Argentina.

Em 1960, surgiu uma empresária uruguaia de turismo, Alice Marcus, que imediatamente se dispôs a entrar para a empresa, financiar o empreendimento e encontrar aviões apropriados para as linhas planejadas.

Contatos feitos com a empresa americana TWA permitiram conseguir dois aviões Lockheed Starliner L-1649A, a última palavra em aeronaves movidas por motores a pistão.

O L-1649A empregava a mesma fuselagem do Super Constellation L1049G acoplada a novas asas de muito maior envergadura, mais finas e de grande alongamento (12:1 contra 9 no Super G) e com a superfície externa feita totalmente em placas usinadas. Os motores de 3.400 HP eram colocados 1,5 metro mais distantes da fuselagem e as hélices tinham menor velocidade, o que reduzia o nível de ruído a bordo.

O resultado dessas alterações feitas pela Lockheed produziu o avião de motores a pistão com maior alcance jamais fabricado. O Douglas DC-7C era um pouco mais rápido e oferecia

Este avião
acidentou-se
em 19 de junho
no aeroporto
do Galeão.



VISITE estas ciudades en un..
SUPER "H" CONSTELLATION

BUENOS AIRES
La gran capital del Sur, con sus amplias avenidas, sus lajunos hoteles, sus magníficas avenidas, brindando al turista las escenas atractivas de las grandes ciudades del mundo.

RIO DE JANEIRO
La ciudad de las mil baías, con sus bellezas incomparables que le ha hecho famosa en el mundo entero. Allí donde la brisa marina de la bahía suaviza al turista.

SAN PABLO
Desde la fuerza pujante de la voluntad del hombre levantó la ciudad del futuro, con sus modernas construcciones arquitectónicas.

CARACAS
La capital de Venezuela con sus magníficas ruinas, sus playas de belleza natural, que reúnen más que el creciente adelanto del país.

NUEVA YORK
La vital ciudad de América donde disfrutar de las más grandes experiencias internacionales en el mundo gracias a sus maravillosos teatros y lugares de diversión.

vuele
TRANSCONTINENTAL



maior alcance que os Super G/H, mas a Lockheed respondeu ao desafio com o magnífico L-1649A Starliner. Esse avião, no entanto, era bem mais pesado que os L-1049 e utilizava os mesmos motores, resultando numa relação peso/potência pior. Isto se refletia em subidas mais lentas que os L-1049G/H, apesar das asas maiores e mais modernas. De qualquer forma, o L-1649A permitia efetuar vôos sem escalas no Atlântico Norte e em todas as rotas importantes existentes naquela época. O L-1649A enfrentou como maior obstáculo para as vendas a data de entrega fixada para junho de 1957, que ficava muito próxima do período previsto para a introdução dos turboélices de longo alcance e dos jatos intercontinentais. Como resultado desse *timing*, a Lockheed conseguiu vender apenas 44 unidades desse avião, todas para operadores da família Super Constellation, como a TWA, Air France e Lufthansa. A empresa brasileira Varig chegou a encomendar dois L-1649A Starliner, mas posteriormente transferiu a compra para três L-1049G.

A vida útil do L-1649A como avião de primeira linha durou apenas cerca de três anos, uma vez que em 1960 as principais rotas do mundo passaram a ser servidas por jatos, que tornaram os aviões a pistão obsoletos.

A Transatlântica, por essa razão, conseguiu entabular negociações com a TWA, que procurava novas funções para a maioria de seus 29 L-1649A. A TWA arrendou dois desses aviões para a Transatlântica, fornecendo ainda treinamento para tripulantes e mecânicos e controlando as operações e a manutenção.

Em 21 de setembro de 1960, com grande fanfarra foi inaugurada a rota Buenos Aires-Rio-

Dacar–Lisboa–Genebra (Zurique foi trocada por essa cidade) com os dois L-1649A dotados de 74 poltronas, sendo 14 na primeira classe e 60 na turística.

No momento da inauguração da linha reinava grande otimismo entre os dirigentes da Transatlântica, que já anunciavam a introdução de mais dois L-1649A e, no futuro, de Boeing 707.

Alice Marcus era chamada por alguns órgãos de imprensa de a Ruben Berta (o então presidente da Varig) da Argentina.

A Transatlântica enfrentou forte concorrência dos jatos oferecidos pelas outras companhias e dos vôos para destinações européias mais atraentes para os passageiros. A inexperiência com os elevados custos de operação dos Starliner levou a empresa a vender adiantadamente bilhetes para companhias de turismo com enormes descontos. Além dos custos de operação elevados, existia o problema da depreciação do peso argentino, que diminuía o poder de compra da empresa, e a concorrência de companhias com mais tradição de mercado.

Em 17 de novembro, ou seja, apenas dois meses depois de começar a voar, a política de vendas desastrosa já provocava sérios problemas financeiros e os membros da diretoria pediram demissão. Alice Marcus compôs novo corpo diretivo e continuou sua supervisão da empresa. No início de 1961 ela procurou, sem sucesso, investidores estrangeiros para participarem da empresa.

Os vôos intercontinentais eram feitos com taxas de ocupação relativamente altas, mas sempre alimentadas por baixíssimas tarifas. E no Rio de Janeiro, sua escala brasileira, a empresa era quase totalmente desconhecida.

A 19 de junho de 1961, com apenas nove meses de operações, o L-1649A prefixo LV-GLH se preparava para pousar à noite no Rio de Janeiro, proveniente de Buenos Aires. A pista do Galeão havia sido estendida para 3.000 metros de comprimento e estava recebendo nova iluminação e instrumentos de auxílio ao pouso. Como consequência, a cabeceira norte tinha um

degrau em relação ao terreno adjacente. O comandante do LV-GLH, apesar dos 3.000 metros disponíveis de pista para um avião que necessitava de 1.500 metros para pousar, fez uma aproximação muito baixa e tocou no solo antes do referido degrau. O trem de pouso, ao atingir a pista, se rompeu e atingiu os profundores, arrancando-os. O avião se arrastou de barriga por algumas centenas de metros e parou. Felizmente não houve incêndio e nem feridos entre os 71 passageiros e 14 tripulantes. O L-1649A, que já tinha um baixo valor de mercado, ficou bastante danificado e foi considerado como perda total.

Em agosto de 1961, ou seja, dois meses depois do incidente, a TWA forneceu outros dois L-1649A à Transatlântica, levando sua frota a três aeronaves. A empresa, no entanto, não aumentou suas rotas e nem as freqüências, mantendo o terceiro avião como aeronave de reserva.

Os problemas financeiros detectados pela primeira diretoria da empresa, ainda em novembro de 1960, se agravaram no ano seguinte. Alice Marcus chegou a anunciar a extensão da rota européia para Tel Aviv, mas a cidade israelense recebeu apenas uns poucos vôos fretados. E novos investimentos para a empresa nunca aconteceram.

A 6 de novembro de 1961, com uma situação financeira insustentável, foram suspensas as operações e um dos aviões foi confiscado na Suíça. Após as normais tentativas de salvamento da Transatlântica, sua falência foi decretada e mais tarde a TWA conseguiu recuperar seus aviões.

A Transatlântica desapareceu deixando uma lição de inexperiência, improvisação e erros. A empresa tentou, como outras, enfrentar concorrentes muito mais fortes utilizando como arma um avião obsoleto e tarifas baixas. Os competidores mais capazes contavam com aviões modernos, rápidos e que permitiam a sobrevivência mesmo com tarifas baixas, devido à sua maior economia.

O Starliner com suas avançadas asas foi o último dos aviões a pistões transcontinentais.

