Ladeco

A história da pequena grande empresa chilena no Brasil

Gianfranco Beting

Houve um tempo (1979-1996) em que duas empresas aéreas chilenas operavam no Brasil. Uma todos conhecem. A outra teve que se esforçar muito para ser conhecida e reconhecida. Venha voar conosco na história de quase duas décadas de serviço da Ladeco no Brasil.

Por décadas, o cobre representou para o Chile o mesmo que o café para o Brasil: sua maior riqueza e principal produto de exportação. O minério é extraído em minas localizadas sobretudo ao norte do país. A cidade de Calama era então o principal centro urbano na região. Em 1958, o grupo Anaconda, formado por investidores privados norte-americanos e chilenos, resolveu criar uma companhia aérea que operasse vôos da região para Santiago e, eventualmente, para outras regiões do Chile. Nascia ali, fruto da combinação de necessidade e visão empreendedora, a Ladeco – Líneas Aéreas del Cobre.

A Ladeco começou seus vôos de suporte à atividade de mineração no norte do Chile utilizando-se de um único Douglas DC-3. Com um mercado cativo alimentando seus serviços, composto por passageiros e, em menor escala, por carga aérea, a empresa rapidamente percebeu que não apenas poderia sustentar essa operação como obter lucros. Uma vez consolidada a linha-tronco Santiago/Calama, o próximo passo foi expandir sua malha em direção ao sul. Vôos para Puerto Montt foram inaugurados e novas cidades no país ampliaram a malha pouco tempo depois. Os anos 1960 foram de franca expansão de serviços domésticos, visto que os mercados internacionais estavam reservados à estatal LAN Chile. A frota cresceu com a aquisição de outros equipamentos da Douglas, entre os quais DC-3 adicionais, DC-6A (cargueiros) e DC-6B.

Apesar do continuado crescimento, esses não foram anos fáceis para a empresa: os clássicos Douglas não eram páreo para os Caravelle, 727 e 707 que a LAN Chile empregava em direta competição com a Ladeco. Uma das únicas alternativas para a companhia foi a de se esmerar na qualidade dos serviços prestados. Nascia aí um diferencial de serviços que, com o tempo, seria incorporado como uma característica marcante no DNA da empresa.

Eleito presidente em 1970, Salvador Isabelino del Sagrado Corazón de Jesús Allende Gossen, popularmente conhecido como Salvador Allende, encontrava crescentes dificuldades para governar o Chile. A economia do país e, conseqüentemente, a procura pelos serviços aéreos, sobretudo domésticos, começou a declinar rápida e dramaticamente. O golpe militar desfechado pelo general Augusto José Ramón Pinochet Ugarte em 11 de setembro de 1973, a princípio, piorou ainda mais a situação. Mas, pouco tempo depois, com a sociedade chilena organizada a ferro e fogo, a história mostraria que o general Pinochet acreditava numa combinação única: regime politicamente fechado e economicamente aberto, promovendo a livre competição e o ajuste entre concorrentes através das regras de mercado. Essa visão capitalista valia também para o setor de aviação civil. Com liberdade para crescer e encorajada para competir, a Ladeco começou a expandir suas operações. O crescimento da empresa ocorreria de forma simultânea e como conseqüência do milagre econômico chileno que o país começava, timidamente, a construir.

Anúncio de lançamento da Ladeco no Brasil, dando destaque ao clássico 727-100. As cores da empresa representavam o cobre, uma homenagem às origens de suas operações no norte do Chile.

Um dos DC-3 da Ladeco curte sua aposentadoria sob o sol no aeroporto de Santiago – Los Cerrillos.

Em 1976, o primeiro 727-100 de segunda mão foi recebido e, em três anos, a frota de velhos Douglas a pistão foi totalmente substituída pelos trijatos da Boeing. Outros 727 foram adquiridos e a companhia então sentiu-se segura para aventurar-se além das fronteiras chilenas em vôos regulares de passageiros. Antes disso, é bom lembrar, as aeronaves da Ladeco somente cruzavam as fronteiras chilenas em serviços não-regulares de carga, operados pelos DC-6A, sobretudo para o Brasil.

A Ladeco chega ao Brasil

Em 1978, a empresa decidiu iniciar serviços regulares internacionais. O primeiro deles iria unir o Chile ao Paraguai e Brasil. Dois vôos semanais foram iniciados na rota Santiago/Assunção/São Paulo (Viracopos). Um terceiro vôo sem escalas entre Santiago e Viracopos foi inaugurado no ano seguinte, quando a empresa passou também a fazer sua escala final no Brasil no Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro. O sucesso foi tamanho que em dezembro de 1979 a companhia inaugurou a quarta freqüência semanal.

Em julho de 1981, a Ladeco estabeleceu um padrão de operação curioso em seu vôos para o Brasil. A empresa substituiu a escala de Viracopos, nos vôos Chile/Brasil, por um pouso em Congonhas. Os 727 decolavam então do aeroporto paulistano e prosseguiam para o Galeão. Nos vôos de retorno ao Chile, os 727-100 permaneceram utilizando a escala de Viracopos. Afinal, as limitações de pista em Congonhas não permitiriam ao 727-100 decolar com carga plena e voar sem escalas ao Chile. Assim, nessa fase das operações no Brasil, os vôos eram os seguintes: às quartas, o UC 110 partia às 9h30 de Santiago, fazia escala em Assunção entre 11h55 e 12h35 e chegava a Congonhas às 15h15. De lá partia para o Galeão, onde chegava às 16h50. Retornava como UC 111, deixando o Rio às 17h40, Viracopos às 19h20 e chegando a Santiago às 22h10.

O vôo UC 114 (sábados) saía de Santiago às 9h00 e prosseguia direto para Congonhas (chegada 13h30) e Galeão (15h05). De lá,

O Douglas DC-6 foi o maior tipo a pistão operado pela empresa. Era empregado em vôos cargueiros para o Brasil.

Os serviços para o Brasil foram inaugurados pelos Boeing 727-100. Aqui um deles é visto taxiando no aeroporto de Santiago – Pudahuel.

retornava como UC 115, deixando o Rio às 15h55, Viracopos às 17h35, Assunção às 18h55 e chegando a Santiago às 21h20.

Às sextas-feiras e domingos, os serviços eram numerados UC 100. Partida de Santiago às 9h30 direto para Congonhas (pouso às 13h30) e Galeão (15h35). Retornavam como UC 101, deixando a Cidade Maravilhosa às 17h40, Viracopos às 19h20 e voltando à base de Santiago às 22h10.

Os horários entre o Chile e o Brasil permitiam à empresa oferecer excelentes refeições a bordo: entre o Chile e o Brasil, um belo almoço era servido. Nos vôos rumo ao Chile, lautos jantares servidos em pratos de louça, talheres de verdade e guardanapos de linho eram o padrão de serviço oferecido a todos os passageiros. Sempre havia opções de vários pratos para os 119 assentos de classe econômica dos Boeing 727-100. Uma característica singular dos 727-100 da Ladeco foi a utilização de mesas colocadas em meio aos assentos do 727. A modificação, contudo, não era aprovada pela FAA: a mesa obstruía parcialmente as saídas de emergência e a idéia logo teve de ser descontinuada.

A Ladeco, mesmo na classe executiva, servia em um carrinho, carne assada, que era fatiada na frente do passageiro, um diferencial que efetivamente atraía o público viajante.

A foto mostra Helcio Estrella e Carlos André Spagat a bordo de um 727 da Ladeco. Note que a mesa colocada a bordo obstrui uma das saídas de emergência do 727. A foto, publicada na revista Flap, *levou a* FAA *a interditar a aeronave até que o dispositivo fosse desmontado.*

Nessa época, a Ladeco ainda não tinha duas classes de serviço. Mas, em retrospecto, se comparados aos padrões aeroculinários de hoje, aqueles vôos poderiam mesmo ser considerados de primeira classe. Desnecessário dizer que os excelentes vinhos chilenos a bordo completavam perfeitamente esse notável padrão gastronômico.

A Ladeco inovava também de outras maneiras bastante criativas – igualmente generosas. Como os 727 não eram equipados com sistemas de entretenimento de bordo, a Ladeco, durante um período, adotou um diferencial de produto surpreendente em alguns de seus vôos internacionais: distribuía reprodutores portáteis de áudio (também conhecidos por *walkmans*) e fones de ouvido aos passageiros. Uma variada opção de cassetes era então oferecida pelos comissários aos passageiros. A surpresa ficava reservada para o final do vôo: os passageiros eram então convidados a devolver os cassetes e encorajados a levar para casa os aparelhos, cortesia da Ladeco.

O primeiro Boeing 737-200 da empresa foi fotografado durante vôo de provas nos Estados Unidos. Este foi o primeiro jato comprado pela Ladeco diretamente a um fabricante.

Vôos altos

A empresa crescia no mercado doméstico e no internacional. A frota ia sendo lenta e gradativamente ampliada e renovada. Para vôos curtos, a empresa adquiriu um par de Fokker F.27-500 e, em 1980, encomendou junto à Boeing quatro 737-200 novos de fábrica. Sem descuidar da qualidade dos serviços de *catering*, a Ladeco conseguiu bons resultados em seus vôos internacionais e tratou de ampliar suas operações. Vôos para Guayaquil, Bogotá e Miami foram inaugurados em 1982, sempre com equipamento 727.

Com a inauguração do Aeroporto Internacional de Guarulhos, em janeiro de 1985, todos os vôos da empresa deixaram Congonhas e Viracopos e passaram a utilizar, nos serviços para São Paulo, exclusivamente o recém-inaugurado terminal. Nessa época, a Ladeco suprimiu dos serviços de e para o Brasil a escala em Assunção, cidade que passou a servir com vôos dedicados.

O anúncio mostra um cardápio típico da empresa nos vôos entre o Brasil e Chile. Um serviço de primeira, em classe econômica.

No mercado doméstico, a presença da Ladeco estava consolidada ao final dos anos 1980, tendo até superado a da LAN Chile. A empresa servia 13 cidades no Chile: Arica, Iquique, Calama, Antofagasta, La Serena, Santiago, Concepción, Chillán, Temuco, Valdivia, Puerto Montt, Balmaceda e Punta Arenas. Em 1988, a Ladeco transportou em vôos de cabotagem 410 mil passageiros ante 279 mil que viajaram pela LAN.

Em 1989, a companhia deu um salto em termos de frota de longo alcance ao incorporar dois Boeing 707-320 intercontinentais. Um deles, matriculado CC-CYA, era dedicado exclusivamente à carga. O outro, matrícula CC-CYB, era dedicado ao transporte de passageiros.

O Boeing 707 foi o equipamento escolhido para o início das operações regulares sem escalas entre Miami e Santiago do Chile. Às vezes, era empregado também nos vôos para o Brasil.

por pouco tempo: apenas cinco anos.

Em 1991 a Ladeco recebeu a maior aeronave que a companhia viria a operar: dois Boeing 757-200 utilizados a partir de então nos vôos para a América do Norte. Nas rotas brasileiras, pelos anos seguintes, a empresa alternaria, dependendo da demanda, nada menos que quatro tipos de aeronave: os Boeing 727-100, 737-300, 707-320C e 757-200.

Comum a todos esses tipos, uma característica pela qual a Ladeco sempre será lembrada: o generoso espaço das aeronaves. Antes mesmo da empresa introduzir o padrão de duas classes nos vôos internacionais, os jatos da Ladeco sempre foram os mais espaçosos entre os competidores. O Boeing 727-100, por exemplo, acomodava apenas 12 assentos na executiva (com pitch de 40 polegadas) e 78 na econômica. O 707 levava 16 assentos na executiva e 122 na econômica. Dois concorrentes diretos, apenas para efeito de comparação, configuravam seus 707 com 12+138 e 14+148 assentos.

Outra característica invejável da companhia era a qualidade de suas tripulações. De apresentação impecável, as comissárias de bordo pareciam ter sido todas recrutadas em concursos de beleza. Não apenas isso: o padrão de treinamento a que eram submetidas garantia um nível de atenção e delicadeza no trato com o público que pode mesmo ser considerado, sem exageros, excepcional.

Os diferenciais de atendimento sempre foram um dos pontos fortes da Ladeco em sua eterna batalha por um lugar ao sol. A empresa acabaria sendo absorvida por sua arqui-rival, a LAN Chile.

O Boeing 737-300 foi um dos muitos equipamentos que a Ladeco utilizou nos vôos para o Brasil já nos anos 1990.

Essa aeronave permitiu a inauguração de uma nova rota unindo sem escalas Santiago a Miami, eliminando a escala em Guayaquil. Em alguns dias da semana, esse vôo prosseguia até Nova York. A Ladeco dominava então 11% do tráfego entre o Chile e os Estados Unidos, mesmo enfrentando competidores de peso: Eastern, PanAm e, claro, a LAN Chile. Antes da década acabar, em 1989 a Ladeco aumentou de quatro para cinco as freqüências semanais entre Chile e Brasil.

Novos tipos

Em 1990 a Ladeco começou a complementar e, depois, substituir seus veteranos Boeing 727 por outras aeronaves. Um Boeing 737-300 foi arrendado e a frota de Boeing 737-200, originalmente utilizada nos serviços domésticos, começou a ser empregada também em serviços sul-americanos. Nesse mesmo ano, a empresa recebeu o primeiro de quatro BAC 1-11 das séries 200 e 300 que viria a operar em serviços domésticos e internacionais de etapa curta, como, por exemplo, Santiago/Mendoza. O quarteto de jatos ingleses operou

Nuvens negras

Com a década apenas começando, a empresa decolou num ousado plano de expansão de rotas e freqüências. Inaugurou novos destinos na América do Norte (Washington DC, Montreal, Cidade do México, Cancún), Caribe (Havana, Punta Cana, Montego Bay), América Central (Cidade da Guatemala, San José de Costa Rica) e América do Sul (Buenos Aires e Montevidéu).

O crescimento acelerado da empresa acabou por exaurir seu caixa e colocá-la em rota de colisão com a arqui-rival LAN Chile. Se, por um lado, o fato de ser a segunda empresa aérea de bandeira do país obrigava a Ladeco a sempre criar novas maneiras de surpreender o viajante, essa condição representava enormes desafios. Por fim, a situação chegou a um nível tal de endividamento que a companhia precisou

Iván Siminic

Depois de comprada pela LAN, a Ladeco adotou uma identidade visual que utilizava ícones da imagem corporativa da LAN.

encontrar aliados capazes de injetar recursos que garantissem a continuidade das operações.

O salvador da pátria foi o Grupo Iberia, que injetou recursos e, com eles, adquiriu 37,4% das ações da empresa. Com fôlego renovado, a companhia tratou de modificar horários e racionalizar a utilização das aeronaves. Um bom exemplo foi o estabelecimento de uma aliança com a norte-americana Carnival Airlines.
A empresa cedeu um de seus A300 (N222KW) e passou a operá-lo com as cores da Ladeco exclusivamente nos vôos entre Miami/Nova York e Miami/Washington, DC. O 757 da Ladeco então retornava para o Chile diretamente de Miami. Essa foi apenas uma das táticas que os controladores da empresa empregaram para tentar fazê-la equiparar-se à LAN Chile nos mercados internacionais. No doméstico, a Ladeco permanecia na liderança, mas a LAN rapidamente reduzia a diferença. O surgimento de novas empresas domésticas levou a uma maior oferta e, conseqüentemente, redução de receita. Guerras tarifárias derrubavam o preço dos bilhetes e os resultados da companhia.

A estratégia mostrou-se inadequada para reverter a fortuna da empresa. Os balanços não fechavam mais. Numa posição diametralmente oposta estava agora o Grupo LAN. Privatizada, a empresa dispunha de capital e talento para crescer. Se as leis de mercado um dia haviam permitido à Ladeco um rápido crescimento, o reverso da moeda mostrou-se cruelmente.
A Iberia vendeu suas ações à LAN, que, em seguida, aproximou-se do Grupo Corpora, que detinha 56,3% dos papéis da Ladeco e deu a cartada final. A outrora orgulhosa Ladeco teve a totalidade (99,41%) de seu controle acionário adquirido pela arqui-rival LAN Chile em 1997.

A marca e o nome Ladeco, de 41 anos de tradição, não desapareceram de imediato. A LAN aproveitou o respeito que o nome Ladeco inspirava e reservou um espaço para a empresa, que passou a concentrar toda a sua frota e pessoal como operadora 100% doméstica. No caso dos serviços internacionais, a mudança foi total. Os Boeing 757 foram devolvidos, os 727 definitivamente aposentados e os vôos para o Brasil, a partir de meados de1996, passaram a ser operados exclusivamente por aeronaves da LAN, que transferiu suas tripulações e aeronaves utilizadas em serviços domésticos para as linhas internacionais. Uma nova identidade corporativa foi adotada em 1998, simbolizando a associação entre as duas empresas anteriormente rivais. Finalmente, em 2001, um dos mais tradicionais nomes da aviação latino-americana foi varrido do céu: a Ladeco – Líneas Aéreas del Cobre transformou-se na LAN Express, subsidiária do Grupo LAN, cuja missão é voar somente pelo azul céu chileno.

Cláudio Cáceres de Godoy

O Boeing 757 foi o maior modelo utilizado pela LAN no mercado brasileiro.

A empresa arrendou da Carnival Airlines aeronaves Airbus A300 para as rotações entre Miami /Washington e Miami/Nova York.