

VARIGLOG

Mais uma estrela se apagou

Flap Internacional relembra a intensa trajetória da companhia brasileira especializada em transporte de carga aérea e que esteve vinculada ao Grupo Varig durante muitos anos.

Por: Gianfranco Beting



O VBF, primeiro DC-3 cargueiro da companhia, é visto aqui em plena ação.



As origens no seio da Estrela Brasileira

Não se pode escrever sobre a VarigLog sem antes render uma homenagem à empresa-mãe e relembrar suas origens: a operação de voos cargueiros da própria Varig. Até o ano de 1944, a Varig confiava o transporte de carga a suas aeronaves de passageiros. Ou, muitas vezes, quando empregava os pequenos Klemm L-25, dedicava toda a capacidade dessas aeronaves primitivas ao transporte de malotes postais, correio ou pequenas encomendas e pacotes. No entanto, nesse ano de 1944, quando a Segunda Guerra aproximava-se de seu fim, a empresa gaúcha criou sua

Folheto mostra o "Eletrinha" promovido a cargueiro misto.



primeira linha cargueira dedicada. Novamente, a primazia coube à sua linha inaugural, conhecida como Linha da Lagoa: Porto Alegre-Pelotas-Rio Grande. Inaugurando o primeiro serviço exclusivamente dedicado à carga aérea da empresa, empregou-se equipamento Junkers F.13 ou os modernos Lockheed L-10A/E Electra, os populares "Eletrinha" bimotores. Estes (não confundir com os Electra L-188 empregados a partir de 1962) tinham capacidade para 880 quilos de carga paga.

Com o fim da Segunda Grande Guerra, o rápido crescimento da Varig permitiu a incorporação de aeronaves cargueiras "puras" convertidas de antigos modelos de passageiro e/ou transporte de tropas para missões exclusivamente cargueiras. Em 27 de janeiro de 1948, chegou o primeiro: matriculado PP-VBF, era um C-47 excedente de guerra, convertido ainda no exterior em cargueiro puro. Com sua introdução em serviço, começou a funcionar na Varig o Departamento de Promoção de Cargas, com a missão de incrementar o transporte de bens e produtos pelos ares.

O PP-VBF imediatamente passou a operar na rota que unia os polos industriais do sul do Brasil ao enorme mercado consumidor de São Paulo. Foi um sucesso imediato. O resultado animador levou à aquisição de uma aeronave mais adequada ao transporte de carga. Em 10 de maio, a Varig adquiriu o Curtiss C-46 Commando PP-VBI, car-

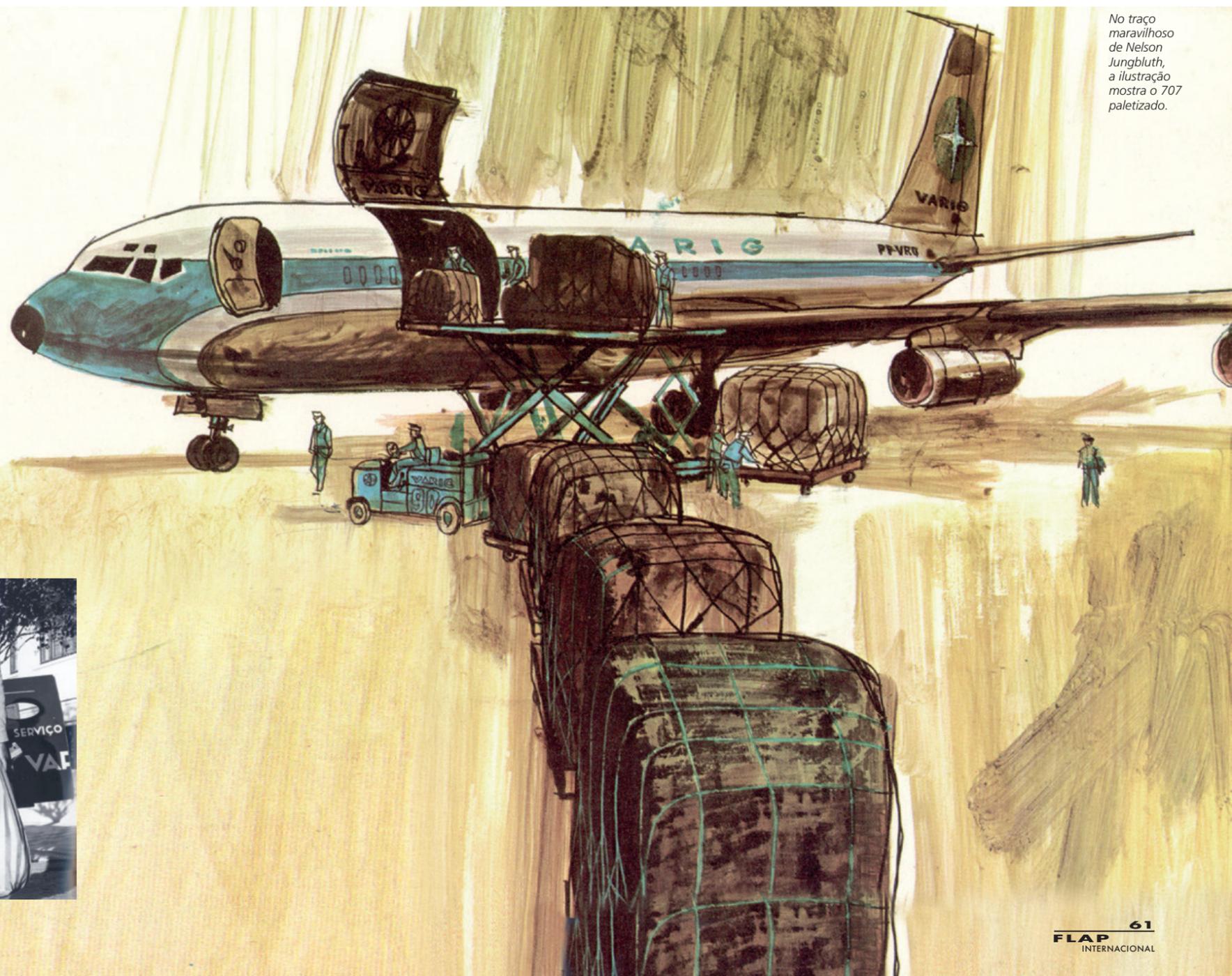


Um dos dois únicos Electra cargueiros da companhia é visto recebendo paletes no pátio de Congonhas.



gueiro puro. Essas aeronaves de fuselagem mais larga eram conhecidas pela sua grande capacidade de transportar carga. Levavam em cada voo 5.265 quilos, praticamente o dobro dos DC-3. Com os Commando, um sistema abrangente de voos cargueiros passou a ser oferecido em todos os mercados e ligações importantes do Brasil. Através do transporte de carga, a Varig obteve substancial aumento de receita pelas décadas seguintes. Ao final dos anos 1960, sete Boeing 707-320C (conversíveis passageiro/carga) estavam em operação. Alguns, a despeito de não ostentarem externamente nenhuma identificação como cargueiros, eram operados dessa maneira pela companhia.

Ao início dos anos 1970, aeronaves da Varig voavam de Tóquio a Tefé, de Paris a Parintins, Londres a Londrina. Nessa situação, dois princí-



No traço maravilhoso de Nelson Jungbluth, a ilustração mostra o 707 paletizado.

desde a
**PEQUENA
ENCOMENDA**
até a
**GRANDE
CARGA...**

FRAGIL



VARIG

transporta dia e noite, com sua grande frota de cargueiros aéreos, de Norte a Sul do país os mais variados artigos comerciais, industriais e de uso particular.

- Simplicidade no despacho
- Rapidez e garantia no transporte
- Imediata entrega a domicílio
- Cômodo serviço de reembolso

**MEDIANTE
UM SIMPLES
TELEFONEMA**

você terá em seu escritório um agente especializado da Varig para lhe fornecer todas as informações que desejar.

VARIG

32 anos de experiência no transporte aéreo de passageiros, correios e cargas.



CARGAS



Carregamento de carga.



Entrepoto de cargas em P. Alegre.

Um folheto mostra o C-46 Commando, principal cargueiro da primeira fase da companhia.

pios basilares para o sucesso de uma malha aérea cargueira foram conquistados: conectividade e capilaridade. A conectividade dava-se no hub do Galeão, de onde partiam e chegavam os voos internacionais e domésticos de longo curso. São Paulo, locomotiva econômica do Brasil, era muito bem servida: os voos all-cargo da Varig operavam desde Congonhas e Viracopos. A capilaridade era outra marca da companhia. Em 1970, a empresa servia regularmente 72 destinos domésticos e outros 23 nos mercados internacionais. Assim, um pacote de café embarcava num DC-3 da Varig em Marabá, para ser consumido em Miami; um vidro de perfume saía de Paris e era entregue em Paulo Afonso; uma peça de artesanato deixava Codó, levada por um Curtiss C-46, e ia parar em Caracas pelas asas de um Coronado 990.

Em 1970, a Pioneira mais uma vez investiu

diretamente na frota cargueira ao trazer dois Lockheed L-188 Electra (PP-VLA e PP-VLB) adaptados especialmente para receber carga paletizada. Os Electra receberam reforços estruturais no piso do deque principal, que foi também dotado de rolamentos para receber os paletes – outra vez mais, um pioneirismo da Varig na carga aérea no Brasil. Isso agilizava o processo de carga e descarga, além de permitir controle mais preciso de peso e balanceamento na aeronave. Em 1975, a companhia recebeu um 727-100 puramente cargueiro (PP-VLS) e depois mais um (PP-VLW). Em meados dos anos 1970, a frota de cargueiros dedicados da Varig era de oito unidades: cinco Boeing 707-320C e mais três 727-100. Essas aeronaves passaram a ostentar em suas fuselagens a palavra “carga” em vermelho, posicionada sempre atrás das

A grande capacidade de porão dos wide-bodies da Pioneira foi um dos trunfos da Varig Cargo ao longo de décadas.



O anúncio da Varig dos anos 1950 mostra que naquela época a empresa já dava importância ao serviço de carga.



O Super G Constellation chegou a voar como cargueiro.

Anúncio publicado nos Estados Unidos mostra o 707 PP-VJZ operando como cargueiro, o avião acidentado em Orly em 1973.

asas. Dessa forma, a Pioneira rapidamente estabeleceu a primazia no transporte de carga na América do Sul. Ao final dos anos 1970 e início dos anos 1980, na medida em que a companhia recebia aeronaves DC-10-30, alguns 707 foram alocados para transportar carga de forma permanente. Entre os primeiros 707 dedicados

a voos cargueiros estavam o PP-VJT, PP-VJS, PP-VLP, PP-VLU. Um terceiro 727, PP-VLV, passou também a voar exclusivamente carga.

Em 1985, a Varig inaugurou seu enorme Terminal de Cargas (Teca) em Guarulhos, centralizando as operações domésticas e internacionais e ganhando com isso qualidade e eficiência nas operações. A explosão na demanda foi de tal ordem que a companhia decidiu converter dois de seus DC-10-30 de passageiros (PP-VMT e VMU) para cargueiros puros. Em 1987, foi a vez da base no Galeão ganhar seu Teca, uma área de 10.000 metros quadrados com capacidade de processar todo tipo de carga, a exemplo do que já ocorria em São Paulo. Some-se a essas aeronaves a enorme capacidade de carga dos dois 747-341 Combi da companhia, PP-VNH e PP-VNI, e percebe-se a posição hegemônica que a Varig conquistou na carga aérea no Brasil.

Em 1993 foi constituída a Varig Cargo, uma operação que começou a ganhar uma certa autonomia. Em agosto de 1997, esta divisão ganhou uma bonita identidade própria, desenvolvida pela Landor Associates. Os avanços não eram apenas cosméticos. Nascia ali o Varig Cargo Tracking. Através de internet, novidade na época, os clientes podiam rastrear a carga 24 horas, de qualquer computador conectado à rede, conferindo mais confiabilidade à companhia e aos seus clientes. Essa foi uma das medidas, parte de um ambicioso programa de investimento calculado em mais de 52 milhões de dólares, de modernização de serviços. Este incluiu também o estabelecimento de uma rede de franqueados, parceiros na logística em solo e na capilaridade de distribuição. Avanços como este confirmavam a Varig Cargo como a maior do continente e 24ª maior transportadora cargueira do mundo. São dessa época também alguns dos produtos diferenciados da empresa, como o Hora Certa e o Hora Certa Plus. Com essas modalidades de entrega porta a porta a companhia viu seu faturamento crescer rápido, em alguns exercícios mais de 25% ao ano.



O 727 foi o sustentáculo da Varig Cargo nas operações domésticas a partir dos anos 1970.

Mudanças profundas

Todo esse crescimento ensejou a separação da atividade cargueira do seio da Varig e a criação de uma divisão de cargas mais independente. Assim, em outubro de 2000, foi constituída a VarigLog. Ao ter início o novo milênio, os resultados apresentados pela Varig nos anos anteriores deixavam muito a desejar: prejuízo acumulado de 163 milhões de reais entre 1995 e 1999. Como consequência, pela primeira vez em sua longa história a Varig teve que amargar uma sensível retração. Aviões foram devolvidos, planos de crescimento postergados ou simplesmente arquivados, colaboradores demitidos, rotas riscadas do mapa. A Fundação Ruben Berta (FRB), que era quem na prática controlava as decisões dos executivos contratados para a gestão da Varig, começou a trabalhar para realizar mudanças significativas no grupo. Passados alguns meses de grande agitação nos corredores do poder da Pioneira, a FRB decidiu trocar seus principais executivos. Fernando Pinto foi substituído pelo engenheiro Ozires Silva, ex-presidente da Embraer, ratificado no cargo em 28 de janeiro de 2000. Junto com Ozires, uma nova diretoria assumiu o controle da companhia, em substituição praticamente total da administração anterior. E as mudanças não ficariam

restritas à troca dos executivos. Em assembleia geral extraordinária, realizada em 28 de janeiro, decidiu-se por uma profunda mudança organizacional em todo o grupo, na prática levando a uma grande cisão. Foi aprovada a reestruturação das empresas do grupo, segundo proposta da FRB-Par Investimentos (holding criada para administrar os investimentos da Fundação Ruben Berta), sem contudo alterar a composição acionária.

Foram criadas três companhias: a Varig S.A., responsável pela administração da Varig Brasil, Varig Logística (VarigLog) e Pluna Uruguay; Varig Participações em Transportes Aéreos (VPTA), responsável pela Rio-Sul, Nordeste e Rotatur; Varig Participações em Serviços Complementares (VPSC), supervisionando a administração da Rede Tropical de Hotéis, Varig Travel, Amadeus e Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo (Sata). A Varig deixava assim de ter subsidiárias, que passaram para o controle destas duas entidades. Além disso, a FRB decidiu fundar a operação de carga de todas as companhias associadas, consolidando-as numa nova empresa em 25 de agosto de 2000. Nascia assim a VarigLog, que iria fazer seus primeiros voos em janeiro de 2001.

Taxiando em Viracopos, o Boeing 707 PP-VJS transformado de avião de passageiros em cargueiro puro.



FIRST CLASS PRODUCTS DESERVE FIRST CLASS AIR CARGO SERVICE

Discover new markets for your first class products. Then ship via VARIG and discover how easy it is to deliver them quickly in first class condition. VARIG's extensive route system, including unparalleled South American routes, links Latin America with major markets on five continents. Add palletized jet freighter service, a sophisticated communications network, and an international staff of air freight specialists and you have VARIG First Class Air Cargo Service. Your products deserve it.



Gianfranco Beiring



Gianfranco Belting

Nos seus últimos anos de vida operacional, vemos o veterano PP-VLS esperando por carga no pátio de Guarulhos.

Uma nova empresa de longa tradição

Ao nascer, a VarigLog já era líder de um mercado que a própria empresa havia ajudado a criar. Seu primeiro presidente foi José Carlos Rocha Lima, que tinha ocupado o mesmo cargo na Vaspex e já havia sido presidente dos Correios. A frota dispunha de dez trijatos: cinco 727-100F (PP-VLD, VLE, VLG, VLS, VLV), dois 727-200F (PP-VQU, PP-VQV) e três DC-10-30(F): PP-VMT, PP-VMU, PP-VQY. Além desses, capacidade adicional era transferida para os porões dos aviões de passageiros da Varig, aumentando enormemente a oferta e capilaridade da operação. Mais que isso: a força que a marca da Varig, como um todo, emprestava à jovem marca VarigLog era um

fator que tornava a operação cargueira do grupo ainda mais poderosa.

O faturamento da companhia no ano de 2000 foi de 461 milhões de dólares, um salto de 15% sobre o ano anterior. Entre as razões desse crescimento estava o fato de que a empresa agora cuidava de toda a gestão logística e não mais apenas da parte aérea do transporte de cargas. Com uma extensa rede de pontos de venda franqueados (143 no dia do lançamento), servia diretamente ou através de acordos interline 70 países, sua cobertura abrangia 4.500 municípios e esperava fechar 2001 com mais de 500 lojas em todo o Brasil.

A campanha publicitária mudou radicalmente com a nova pintura e o DC-10-30 foi usado para ilustrar a campanha.

Inclua a VARIG LOG nos planos de expansão da sua empresa: você pode chegar a 4.800 cidades no Brasil e 210 países.

Para a VARIG LOG a carga mais preciosa a ser transportada é a sua EMPRESA. Transporte de todo tipo de carga como perecíveis, animais vivos, valores, equipamentos para shows e eventos, entre outros, para qualquer lugar do Brasil ou do exterior. Tudo com muita agilidade, graças a uma completa estrutura que inclui:

- A maior malha rotas aérea da América Latina.
- Ampla cobertura no mercado com mais de 210 países e 4.800 cidades no Brasil.
- Assumimos exclusivamente cargas de grande porte.
- Rede nos principais países do Brasil e exterior.

Antes de enviar a sua carga, fale conosco e confira as soluções logísticas que somente a VARIG LOG pode oferecer.

Central de Atendimento: 0300 788 7003 - Brasil - (11) 3119 7003 - São Paulo - www.variglog.com



SAMI CHUI

O DC-10 é visto "cruzando os números" em mais uma chegada pontual e confiável em Los Angeles.

Um novo produto, o Velog, foi apresentado como sucessor do Hora Certa. Era um serviço de carga expressa, com retirada e entrega das mercadorias de maneira door-to-door (porta a porta). Logo, respondia por aproximadamente 20% do faturamento total da companhia. Mas nem tudo era um mar de rosas. Em seu segundo ano de existência, ocorreu a única perda operacional da empresa. Em 18 de março de 2002, uma segunda-feira, o voo VLO 9051 havia partido de Fortaleza, feito escalas em Recife e Salvador e prosseguia para a capital mineira. Ao pousar em Confins, por razões não divulgadas, a aeronave não manteve a trajetória alinhada com o centro da pista. O avião saiu do asfalto, o trem de pouso direito cedeu à carga excessiva e a aeronave acabou parando, muito danificada, no gramado adjacente, sem deixar vítimas. Em decorrência dos

danos sofridos, o 727 PP-VLV foi dado como irrecuperável. O detalhe é que o PP-VLV havia sido o primeiro 727 a receber a nova pintura cargo do grupo Varig. O ano foi concluído com a marca de 574.334 toneladas transportadas, com aproveitamento de 68%. Um dos pontos altos foi a criação de um voo unindo a "calha norte" do País: Manaus-Fortaleza-Recife, duas vezes por semana. Ao encerrar esse exercício, contava com 1.270 funcionários.

Gradualmente, a companhia ia consolidando seu crescimento. Em 2003, por exemplo, o faturamento foi de 403 milhões de dólares. Nessa época, os DC-10 operavam três frequências semanais para a Europa (Frankfurt, Madri, Amsterdã) e oito para os Estados Unidos (Los Angeles, Miami e Nova Iorque), além de serviços constantes para o México, Bogotá, Caracas, Buenos Aires e Santiago.



O MD-11 foi o flagship da companhia nos seus últimos anos sob administração da Varig.

No ano seguinte, 2004, a companhia transportou 132.000 toneladas de carga doméstica e 171.000 toneladas de carga internacional, 303.000 toneladas no total, com 74% de aproveitamento. A folha cresceu para um total de 1.388 funcionários. Mas nem tudo eram boas notícias: com a situação da Varig agravando-se visivelmente, os efeitos logo começaram a surgir. Uma diminuição sensível na frota de aeronaves PAX da Pioneira significava que a VarigLog passava a ter menor capacidade de transporte e capilaridade.

Em 2005, muitas mudanças na frota. Em parceria com a Vera Cruz, passou a arrendar sete aeronaves Cessna Caravan e operá-las em linhas de alimentação, sobretudo no período noturno, com ênfase em mercados no sul e sudeste do Brasil. Todas as noites, os Caravan alimentavam e distribuía carga aos jatos da VarigLog em Guarulhos. Naquele ano, as aeronaves que viriam a ser as estrelas da frota foram incorporadas. Eram dois MD-11F: o primeiro, matriculado PR-LGD, foi entregue em 18 de março e o segundo, PR-LGE, em 15 de junho. Com capacidade para 85 toneladas, esses seriam os maiores aviões da frota. Nesse ano, a frota de 727-100 sofreu mais uma redução, quando o PP-VLD foi retirado definitivamente de serviço. Agora, restavam apenas três 727-100 em operação: os veteraníssimos PP-VLE, PP-VLG e PP-VLS. Ainda assim, apesar de todo esse crescimento, o número de funcionários, que em 2004 chegou a 1.824, em 2005 caiu para 1.622, uma redução de 11%. Foram transportadas 305.000 toneladas ao longo do ano, um recorde para a companhia. Mas a situação da Varig agora era desesperadora. A tradicional Pioneira experimentava uma situação de enorme e rápida deterioração nas suas finanças. O ano de 2005 ficaria marcado na vida da VarigLog como o último exercício da empresa sob comando da Fundação Ruben Berta.

Sob nova administração

Em 2006, a Varig entrou em fase terminal, com dívidas estimadas em mais de 7 bilhões de reais. A Pioneira enfrentava sérias dificuldades para manter em dia o pagamento de suas despesas correntes, como por exemplo ter de pagar combustível praticamente na boca do tanque. Uma das saídas encontradas pela FRB para trazer parte do enorme capital que era necessário – em volume e urgência desesperadora – foi a venda da VarigLog.

Em princípios de abril, a diretoria da Varig decidiu recomendar ao seu Conselho de Administração que aceitasse a proposta no valor de 400 milhões

Para complementar os 727-100 e DC-10, um par de 727-200F foi recebido inicialmente.



Gianfranco Beiring

de dólares, feita por um consórcio de investidores brasileiros e norte-americanos, a Volo do Brasil. A compradora era uma sociedade de propósito específico criada para atuar no segmento da logística de transportes, resultado de uma associação entre os empresários brasileiros Marco Antonio Audi, Marcos Hafel e Luis Eduardo Gallo, juntamente com o fundo de investimentos norte-americano Matlin Patterson. A Volo do Brasil controlaria 95% do capital votante da VarigLog.

Em nota oficial, a VarigLog informou que a transação seria realizada com recursos próprios e que não seria financiada por créditos oficiais. “Sendo assim, uma solução de mercado, de acordo com a

grandeza da aviação civil brasileira.” Na mesma nota, a VarigLog informava: “esta transação manterá a Varig em funcionamento, com a manutenção de suas rotas nacionais e internacionais operando dentro do padrão de qualidade que a tornou uma empresa líder de mercado... A VarigLog e a Varig estão certas de terem encontrado uma solução para a continuidade dos serviços da Varig e aguardam agora a aprovação de credores e órgãos regulatórios para concretizar a transação”. Este comunicado foi divulgado em 14 de abril de 2006. Uma era na aviação brasileira se encerrava assim, de forma melancólica.

Rei morto, rei posto. Não havia tempo a perder. E com novos donos, surgiu uma nova mentalidade. Uma das primeiras e mais controvertidas medidas foi a de alugar uma imponente sede, ocupando todos os andares de um edifício de alto padrão no bairro da Vila Olímpia, em São Paulo. Desde essa sede, a VarigLog resolveu investir em qualidade. Começou a trabalhar na obtenção do Iata Operational Safety Audit (IOSA), certificação que atesta excelência operacional. Ficou decidido que os trijatos 727 deveriam ser aposentados e sucessivamente os três últimos exemplares da série 100 foram retirados de operação, colocando um ponto final na carreira desse tipo de avião no Brasil.

No entanto, a Anac não aprovou a transferência do controle societário para a Volo, por entender que o controle efetivo estaria nas mãos do fundo estrangeiro, contrariando a legislação nacional. Em junho, pressionada pela Casa Civil, a Anac recuou e deu luz verde à transferência do controle acionário da VarigLog. Dessa forma, criou-se uma situação rara, na qual uma antiga subsidiária adquiriu a antiga empresa-mãe. Esse arranjo não duraria muito. Aparentemente, os sócios, tão logo colocaram as mãos na empresa, parecem ter tido visões completamente divergentes daquilo que deveria ser feito. Inicialmente de forma velada, mas rapidamente

Operados como alimentadores, os Cessna Caravan foram usados por pouco tempo.



Gianfranco Beiring



Principal palco da VarigLog, o anúncio mostra o hub de Guarulhos.

A VarigLog foi a referência no setor de carga aérea no Brasil por décadas.



ganhando as manchetes de jornais, os três sócios brasileiros e chinês naturalizado brasileiro Lap Wai Chan (representante do fundo de investimento americano Matlin Patterson) começaram a expor opiniões e visões diferentes – quando não antagônicas. Isso pode ser comprovado conforme entrevista concedida por Marco Antonio Audi ao autor desta matéria em 2008:

“No dia 14 de dezembro de 2006, recebemos o Cheta da Nova Varig. No dia 20 de dezembro, porém, nossos sócios do fundo Matlin Patterson nos deram uma péssima notícia: não temos mais dinheiro para investir na Varig. Até aquele dia, dos 485 milhões que tomamos emprestado, havíamos gasto 211 milhões. Nós tínhamos ainda 270 milhões no caixa. Só que, naquele dia, percebi que não teria escolha a não ser vender a Varig. Senão, nós iríamos quebrar. E quebrar bonito. E ia levar tudo junto, VarigLog, tudo. Aí não teve jeito: tivemos que tratar de vender a companhia.”

A empresa fechou aquele seu primeiro ano de operações, 2006, com 211.000 toneladas transportadas. E, sem que nenhum acordo fosse firmado entre os sócios, a situação da VarigLog estava ameaçada pela insolvência da própria Varig. Sem outras alternativas, em março de 2007, a Varig foi vendida para a Gol mediante pagamento de 98 milhões de dólares em dinheiro e mais 172 milhões de dólares em ações, além de um montante a ser emitido em debêntures (títulos de dívida). Começou aí outra fase da briga judicial entre o fundo Matlin Patterson e os sócios brasileiros. Dessa vez, em função do dinheiro a ser pago pela Gol. Cada um tinha suas próprias ideias sobre o que fazer com o dinheiro. Chan queria enviá-lo para o Matlin Patterson como retorno ao investimento feito na companhia aérea brasileira, pois isso, segundo ele, estava previsto nos contratos de financiamento. Audi pretendia reter o capital no caixa da VarigLog, para garantir a execução do “plano de negócios da empresa”, como afirmava. Desde então, por sucessivas decisões judiciais, o controle da companhia saltou das mãos

de um para o outro. Isso, é claro, trouxe profundos impactos na condução do negócio.

De toda forma, a companhia prosseguiu em seu ambicioso plano de renovação de frota: entre fevereiro e julho de 2007, seis jatos 757-200F foram incorporados: PR-LGF, LGG, LGH, LGI, LGJ, LGK. Acompanhados pelos Boeing 727 e MD-11 remanescentes, esses jatos passaram a realizar um extensivo sistema de linhas cargueiras que contemplava, entre outras, as seguintes rotas: Campinas-Buenos Aires-



Folheto mostra um dos últimos produtos lançados pela companhia.

Santiago-Campinas, Manaus-Guarulhos-Manaus, Campinas-Manaus-Campinas, Guarulhos-Porto Alegre-Guarulhos, Guarulhos-Salvador-Recife-Guarulhos, Guarulhos-Fortaleza-Belém-Manaus-Brasília-Guarulhos e Guarulhos-Galeão-Brasília-Galeão-Guarulhos.

Mayday!

A empresa andava aos solavancos, devido à cisão em sua cúpula. Logo a situação ficou insustentável. Cinco aviões foram devolvidos em rápida sucessão durante o ano de 2008: o 757 PR-LGK foi embora em março, o 757 PR-LGG em abril, o MD-11 PR-LGE em maio e o MD-11 PR-LGD em novembro. Em janeiro de 2009, foi a vez do 757 PR-LGF deixar a companhia.

Em 3 de março de 2009, sem honrar pagamentos, a VarigLog entrou em recuperação judicial. O 757 PR-LGI foi devolvido em julho seguinte. Assim, dos seis Boeing 757 recebidos, ficaram somente dois, o PR-LGH e PR-LGJ. O número de colaboradores despencou para menos da metade: apenas 640 profissionais. Ao longo do ano, o tráfego naturalmente caiu. A companhia transportou apenas 51.129 toneladas, com 66% de aproveitamento. Os voos foram limitados às rotas Campinas-Fortaleza (cinco vezes por semana) e Campinas-Manaus (dez vezes por semana, sendo duas delas via Belém).

A crise e a briga entre sócios na VarigLog era manchete quase diária nos jornais. O Tribunal de Justiça de São Paulo determinou, em maio de 2009, o afastamento dos sócios brasileiros. Tanta publicidade logo atraiu a atenção de um dinâmico empresário do setor. Em 24 de julho de 2009, foi anunciado que German Efromovich, controlador do grupo Synergy, havia assinado um contrato de opção de compra da VarigLog. Efromovich, dono

da Avianca e Tampa Cargo, na Colômbia, iria administrar a empresa até a solução de pendências judiciais que envolviam os sócios. O empresário prometia aportar cerca de 30 milhões de dólares na companhia para sanear problemas financeiros de curto prazo. Em agosto, o fundo Matlin Patterson jogou a toalha, aparentemente desistindo de reaver o dinheiro investido. Uma irmã de Chan, a chinesa naturalizada brasileira Chan Lup Wai Ohira, assumiu o controle da VarigLog. O negócio foi fechado em agosto de 2009, por meio da Velog Corporation, uma offshore com sede no Panamá, de propriedade dela. Por simbólicos 100 dólares, o fundo americano vendeu a empresa para Chan Lup. Foi acertado que, caso conseguisse reerguer a empresa e tirá-la do processo de recuperação judicial, Efromovich iria exercer o direito de compra previsto em contrato.

Em 11 de setembro, German Efromovich apresentou em assembleia de credores uma proposta definitiva para adquirir a VarigLog. Efromovich comprometeu-se a adquirir a companhia sob a condição de que os credores aprovassem um plano de recuperação que previa deságios de até 90% no pagamento das dívidas, dependendo da característica do credor. Os credores pediram mais prazo para apreciar o plano de Efromovich.

Na prática, os dois últimos Boeing 757 recebidos originalmente, PR-LGH e PR-LGJ, deixaram a companhia em março e abril de 2010, respectivamente. Contando com empréstimos-tampão e com a credibilidade do grupo Synergy, novas aeronaves foram incorporadas: o Boeing 757 PR-LGN em 26 de maio de 2010, arrendado da Aviation Capital Group; e o 737-408SF PR-LGR foi recebido em novembro de 2010.

A VarigLog era agora apenas a sombra do que fora um dia. Em 2010, a empresa transportou

Um 727-200 da empresa fez uma apresentação impressionante na EAB 2004 no aeroporto de Sorocaba.



Marcelo Juppel



O 757 foi o último grande orgulho da VarigLog.

apenas 53.000 toneladas, com aproveitamento de 71%. Voava apenas duas linhas: Manaus-Guarulhos-Belém-Manaus e Fortaleza-Salvador-Recife-Fortaleza. Contando com apenas 700 funcionários, a malha reduzida trazia um prejuízo mensal de 5 milhões de reais, segundo fontes do mercado.

Em 2011, o penúltimo 727 foi aposentado. O PP-VQU operou seu último serviço, o VLO6515, na etapa FOR-GIG no dia 7 de janeiro. Antes do ano acabar, em 28 de novembro, um segundo 737-435SF, matriculado PR-LGS, foi recebido.

Cai o pano

Logo que 2012 começou, a situação ficou crítica para a companhia. German Efromovich percebeu que não seria possível sanear a companhia e decidiu não investir mais na mesma. A notícia foi dada a Lup Ohira. Sem alternativas e sem encontrar um salvador, a companhia anunciou que iria interromper suas atividades de voo. A empresa contabilizava um passivo estimado pelo mercado em ao menos 450 milhões de reais, considerando-se números de meados de 2009. Assim, em 31 de janeiro, os últimos jatos silenciaram seus motores: o 727-200 PP-VQV, os dois 737 e o único 757. Em 1º de fevereiro, no site da empresa, podia ser lida a seguinte nota:

Caros Colaboradores,

A Varig Logística S.A. (VarigLog), em Recuperação Judicial, comunica que efetuou de forma antecipada, nesta data, o pagamento de salário referente ao mês de janeiro/2012. Informa ainda que está suspendendo parcialmente as suas operações a partir de hoje. Assim, os contratos de trabalho ficarão suspensos até novas deliberações. Alguns funcionários poderão ser convocados, através de seus gestores, a dar continuidade às atividades administrativas/jurídicas necessárias. As informações serão atualizadas no site da VarigLog.

A DIRETORIA

São Paulo, 01 de fevereiro de 2012.

Na prática, porém, o que se viu nos dias seguintes foram apenas mais e mais promessas de se encontrar mais um salvador. Enquanto isso, os últimos aviões eram retomados pelos seus arrendadores. O 737 PR-LGS, que havia parado em Manaus, foi levado a Miami em 24 de fevereiro de 2012. O PR-LGR deixou Recife em seu voo de traslado a Flórida em 29 de fevereiro. Para esta que um dia foi uma altaneira companhia, fundada com base nas sólidas tradições criadas por décadas de bons serviços prestados pela divisão de carga da Pioneira e depois, pela Varig Cargo, este nada mais era do que um triste e melancólico capítulo final. ■

O 737-400 foi o último equipamento da companhia.

