

Tony Estwood



Arquivo



Paulo Sampaio



Vito Cedini



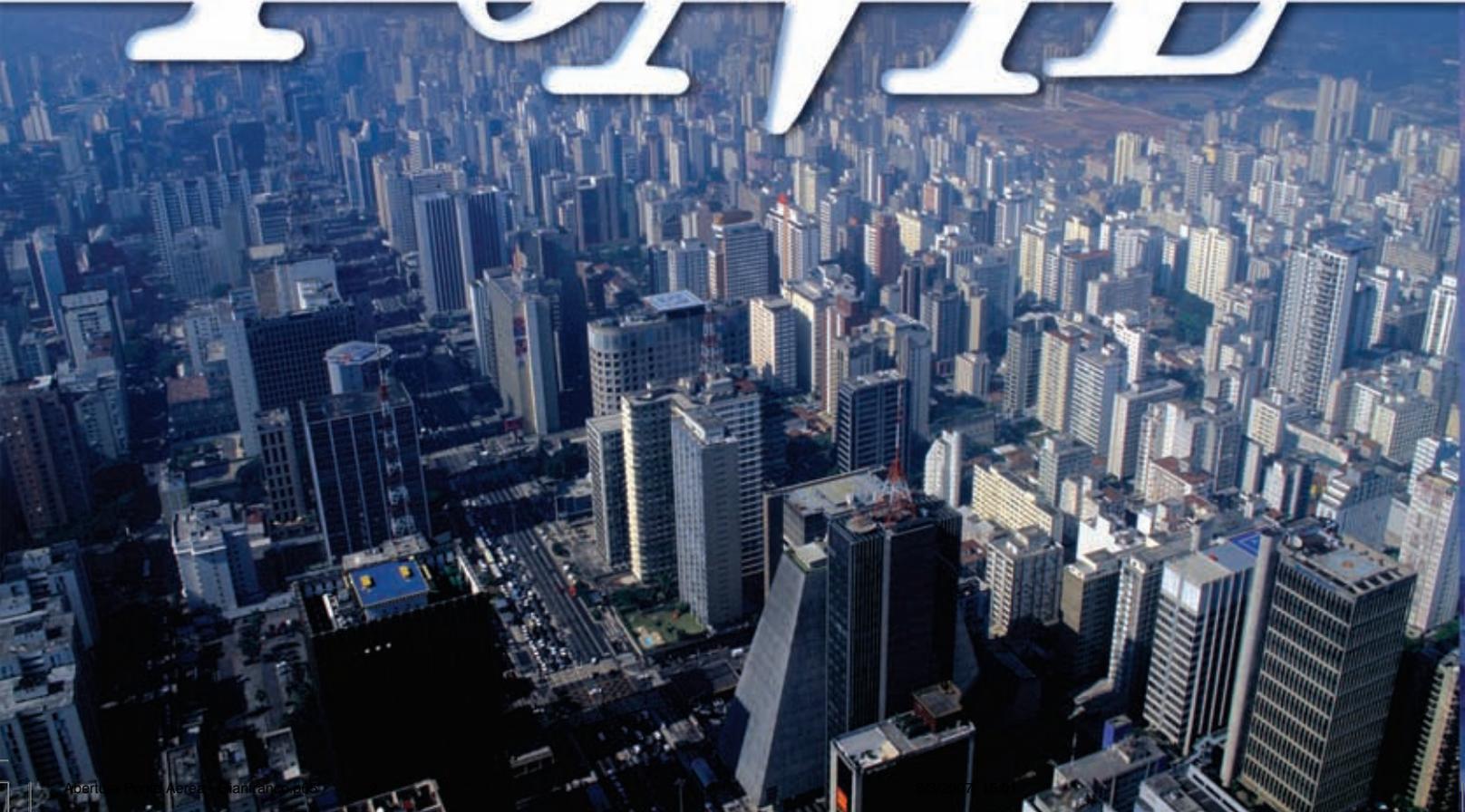
Gianfranco Beiring



Denir L. Caldeira

Gianfranco Beiring

POENTE





Denir L. Camargo



Denir L. Camargo



Gianfranco Beting



Gianfranco Beting



Gianfranco Beting



Gianfranco Beting

AÉREA

por: Gianfranco Beting

*QUARENTA ANOS DE HISTÓRIA
DA MAIOR INVENÇÃO
DA AVIAÇÃO COMERCIAL
BRASILEIRA*

Ao completar 70 anos, vôos regulares sem escalas entre Rio de Janeiro e São Paulo fazem parte da história nacional. O que nem todos sabem é que um dia três empresas brasileiras, ferrenhas competidoras, uniram-se e criaram um serviço inédito, que de tão moderno, eficiente e lógico, depois viria a ser copiado em outros países. A revista Flap presta agora uma homenagem a uma invenção 100% brasileira: a Ponte Aérea.

Gianfranco Beting

NASCE A LIGAÇÃO AÉREA ENTRE SÃO PAULO E RIO

No dia 5 de agosto de 1936, às 8h35 da manhã, os motores BMW de dois Junkers Ju-52-3m começaram a girar. O PP-SPD, batizado de "Cidade de São Paulo", iniciou o táxi para o campo do recém-inaugurado Aeroporto de Congonhas. A bordo, lotação completa: três tripulantes e 17 passageiros. Ao mesmo tempo, o outro Junkers, o PP-SPE, "Cidade do Rio de Janeiro", iniciou o táxi no aeroporto do Calabouço, hoje Santos Dumont. Manetes abertas, os Junkers vagarosamente foram ganhando velocidade, suas fuselagens de alumínio corrugado brilhando sob o sol, até que finalmente decolaram. Nascia naquele momento a mais movimentada, disputada e prestigiosa rota da aviação comercial brasileira: a ligação aérea dos 373 quilômetros que separam São Paulo do Rio de Janeiro.

Ao cabo de 100 minutos de vôo, tempo médio de duração da jornada a bordo dos Junkers, as serras, praías e rios entre as duas cidades deixaram de ser obstáculos. Converteram-se num espetáculo visível através das janelinhas dos Junkers, que voando a 250 quilômetros/hora eram muito mais rápidos do que os trens, que gastavam 15 horas de viagem. Ou até dois dias para fazer o trajeto de carro, numa precária estrada de terra.

A bordo desses dois vôos históricos viajavam convidados ilustres. Em São Paulo, embarcaram o prefeito da cidade, Fábio Prado, e o aviador Edu Chaves, entre outros. No Rio de Janeiro, o presidente da Vasp, Adalberto Bueno Netto, e José Bento Ribeiro Dantas, que se tornaria

Os dois Junkers que inauguraram os vôos entre as duas maiores cidades do Brasil.



A orgulhosa Vasp anuncia o início e, depois, o aniversário das ligações aéreas entre São Paulo e Rio.



Coleção: José Mazur Filho

presidente da Cruzeiro do Sul e então era representante comercial da Vasp no Rio.

Mas como este é mesmo um país singular, justo na inauguração desta rota algo de único aconteceu: os dois Junkers acidentaram-se durante o pouso. O PP-SPD chocou-se com uma pequena construção no pátio. O PP-SPE atropelou algumas carretas perdidas no meio do campo. Acabaram ligeiramente danificados, assim como a reputação de seus pilotos, todos eles alemães. As aeronaves só voltaram a voar em novembro daquele ano. A partir de então, vôos regulares foram inaugurados seis vezes por semana. Em julho de 1937, a Vasp inaugurou um segundo serviço diário em cada sentido, ampliado em 1939 para três vôos de ida e volta por dia. Em 1940, a Panair do Brasil entrou

na rota, operando diariamente com aeronaves Lockheed Electra 10E com capacidade para dez passageiros e dois tripulantes. Na mesma época, o Sindicato Condor, nacionalizado em 1942 e desde então conhecido como Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, já voava na rota.

Após o fim da Segunda Guerra, a aviação comercial cresceu vertiginosamente no Brasil. Novas empresas surgiram, aproveitando o material excedente de guerra, que colocou no mercado algumas centenas de aeronaves a preços convidativos e, principalmente, os pilotos formados para a ativa e reserva da FAB. Em questão de meses, muitas outras companhias passaram a disputar passageiros entre Rio e São Paulo: Aerovias Brasil, Linhas Aéreas Brasileiras - LAB, Linhas Aéreas Natal, Linhas Aéreas Paulistas - LAP, Lóide Aéreo Nacional, Real e Varig. Os tipos de aeronaves utilizadas na rota eram quase tão variados quanto suas operadoras: os conhecidos Douglas DC-2, DC-3/C-47, DC-4; os robustos Curtiss C-46 Commando e até aeronaves menos conhecidas, como o Bristol 170 Wayfarer.

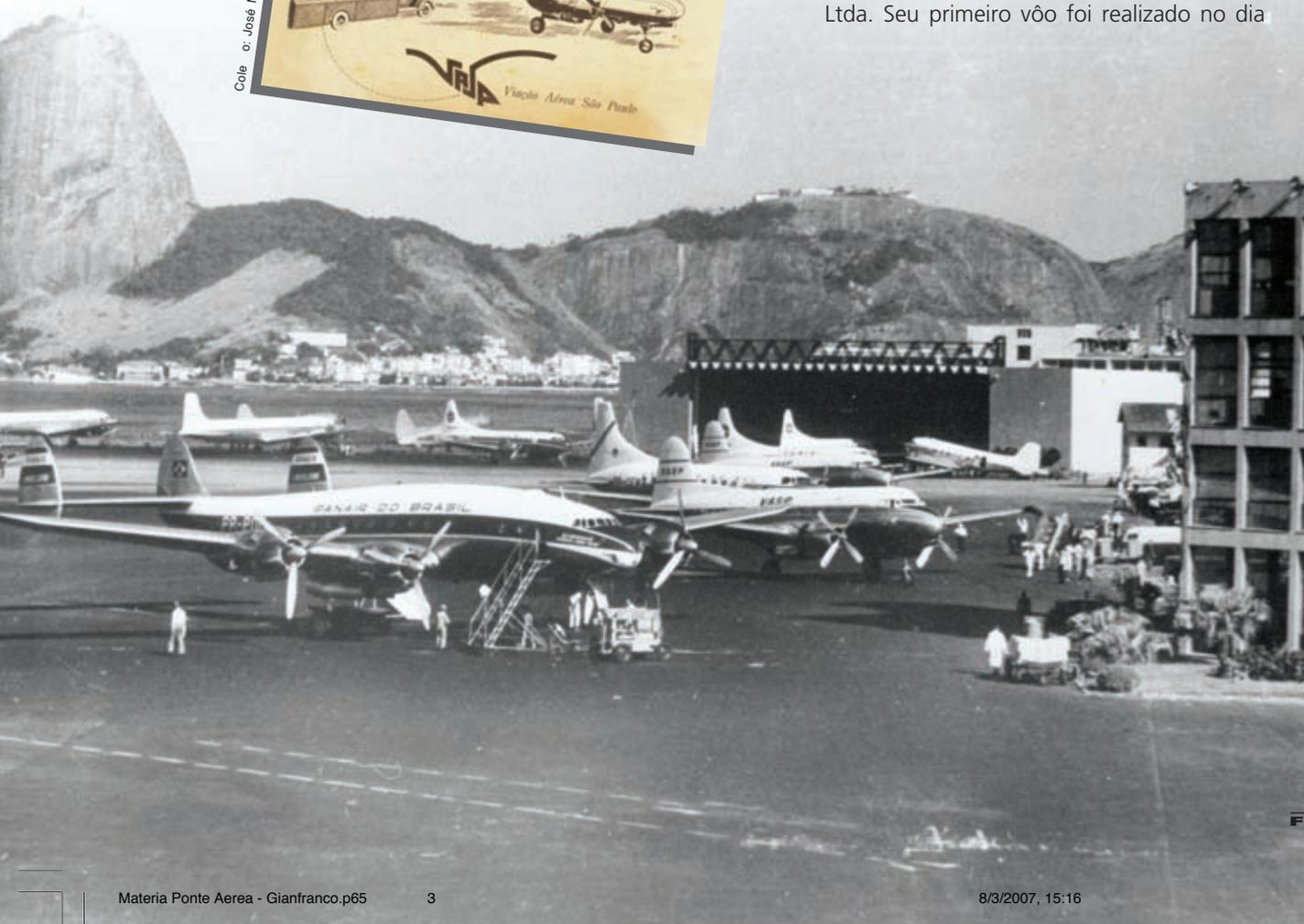
COMPETIÇÃO É A MÃE DA INVENÇÃO

O pós-guerra e os anos 1950 de forma geral foram tempos de novas oportunidades, com um número incrível de novas empresas aéreas sendo fundadas. Entre dezenas de empresas surgidas, uma detacava-se das demais pela rapidez estonteante de seu crescimento: a Real - Redes Estaduais Aéreas Ltda. Seu primeiro vôo foi realizado no dia

Cena nostálgica do Santos Dumont nos primeiros anos da ponte, no início da década de 1960.



Cole o: José Mazur Filho



Infrero

7 de fevereiro de 1946, operando entre Congonhas e Santos Dumont. Pilotava a aeronave o comandante Linneu Gomes, um dos proprietários da empresa, que tempos depois viria a ser o presidente da companhia. Nos anos seguintes, a Real, impulsionada pelo dinamismo e atrevimento de Linneu, escreveria um dos capítulos mais espetaculares da história de nossa aviação.

Ao ser fundada, a Real tinha uma frota de dois Douglas C-47 e logo no primeiro ano já operava quatro vôos de ida e volta entre São Paulo e Rio de Janeiro. Em 1948 a empresa iniciou sua decolagem ao adquirir uma concorrente, a Linhas Aéreas Wright. Dois anos depois foi a vez da Linhas Aéreas Natal e, com essas duas adições, a frota da Real chegou a 20 Douglas DC-3/C-47. A sede de crescer de Linneu estava longe de se esgotar. Com a compra da Transcontinental Brasileira em 1951, da Aerovias Brasil em 1954 e da Nacional em 1956, a frota da Real chegou a 117 aviões. Entre eles 86 Douglas DC-3/C-47, maior frota do mundo desses modelos, além de seis Convair 340 e 12 Convair 440 Metropolitan.

Com menos de nove anos de vida, a Real já era a maior empresa aérea do Brasil. Ocupava o sétimo lugar no ranking da IATA, a mais alta posição já ocupada por uma empresa aérea brasileira. Somente na ligação entre Rio e São Paulo, a empresa operava 15 vôos diários em cada sentido, líder incontestável na rota. Ousada, a Real fazia de tudo para conquistar novos passageiros. Práticas como pagar um "cafezinho" aos carregadores de malas dos aeroportos que conseguissem convencer os passageiros, no trajeto entre as

*Partida para
S o Paulo
no vôo da
ponte aérea
das 14h30.*



calçadas e os guichês e balcões, a trocar seus bilhetes de outras empresas por vôos na Real.

DECOLA UMA REVOLUÇÃO

Corria o ano de 1959. O Brasil de Juscelino, da bossa nova, do tergal e da calça rancheiro experimentava ares de renovação cultural, econômica e social. O futuro chegaria em cinco anos ao invés de 50, prometia o presidente JK. São Paulo já era a maior cidade do Brasil, sua importância crescendo junto com sua industrialização. O Rio era a capital federal e centro político e cultural do país. A ligação entre as duas cidades era o verdadeiro eixo ao redor do qual o país se movia.

Ações mais agressivas como as praticadas pela Real não passavam despercebidas pelas concorrentes. Em princípio de 1959, três gerentes no Aeroporto de Congonhas, Carlos Ivan Siqueira (Varig), Juarez Xavier de Azevedo (Cruzeiro do Sul) e Antônio Deléo (Vasp), começaram a se preocupar com essas e outras táticas da Real. Num fim de tarde, reuniram-se numa mesa do restaurante do aeroporto, gravatas afrouxadas, discutindo as práticas heterodoxas da Real. Concluíram que precisavam trabalhar em conjunto para deter os avanços da empresa de Linneu.

Mas havia outro motivo para sugerir uma maior união entre essas três empresas. Em 1959 aconteceu uma cisão política. Vasp, Cruzeiro e Varig haviam se desligado do SNEA - Sindicato Nacional de Empresas Aéreas, ao passo que a Real, a Panair e o Lóide permaneceram afiliadas.

Combinadas, Vasp, Cruzeiro e Varig ope-

*Interior do
Convair
240: mais
confortável
do que hoje!*



ravam mais de 25 vôos ao dia com destino ao Rio de Janeiro. O problema é que os vôos das três empresas muitas vezes decolavam para a Cidade Maravilhosa simultaneamente, com baixa ocupação. A seguir, passavam-se até duas ou três horas sem que outros vôos saíssem rumo ao Rio. Não faria mais sentido coordenar as decolagens evitando a sobreposição? Melhor ainda: não seria possível permitir aos passageiros embarcar no primeiro vôo disponível, sem necessidade de trocar ou ter de fazer reserva, fosse qual fosse a empresa? Eureka: nascia um conceito tão genial que, tempos depois, seria copiado no mundo inteiro.

Siqueira, Azevedo e Deléo perceberam que a idéia trazia várias vantagens. Para o passageiro, que teria liberdade para embarcar no primeiro lugar disponível, esperando o mínimo de tempo no solo. E, claro, para as três empresas aéreas, que voariam com menos lugares vazios. Assim e sem contar com autorização prévia das respectivas diretorias, os três gerentes de aeroporto começaram a agir. Retardando alguns vôos, fusionando outros, ajeitando um pouquinho aqui e acolá, foram na prática moldando as operações de maneira a escalonar racionalmente as frequências. Concordaram em eliminar a necessidade de endossos entre si. Ao final do dia, as três empresas reuniam-se e "ajeitavam" a receita em caixa, casando o faturamento com o número de passageiros efetivamente transportados por cada uma.

Da noite para o dia, os aviões das três companhias começaram a sair lotados. Passageiros que antes tinham de esperar até três,

quatro horas, passaram a embarcar em minutos, no primeiro vôo disponível. Essa genial idéia acabou sendo "descoberta" por um passageiro muito especial. Ao chegar numa manhã ao aeroporto de Congonhas, foi informado que poderia embarcar num Scandia da Vasp que sairia minutos depois, ao invés de ter de esperar mais de uma hora pelo Convair da Varig onde tinha lugar marcado. Esse viajante surpreendeu-se com as explicações do pessoal de terra e aprovou de imediato a idéia. O passageiro era Ruben Berta.

NASCE A PONTE AÉREA

Dias depois dessa surpreendente experiência, Berta reuniu-se nos escritórios da Cruzeiro do Sul, no Rio de Janeiro, com os presidentes da Vasp, brigadeiro Oswaldo Pamplona, e da própria Cruzeiro, Dr. José Roberto Ribeiro Dantas.

Berta expôs o plano e sugeriu que as três empresas adotassem oficialmente o que os três gerentes faziam em Congonhas informalmente. O conceito foi imediatamente aprovado. Secundados por assessores, os três presidentes elaboraram a toque de caixa um plano de ação, apresentado dias depois ao brigadeiro Dario Azambuja, então diretor-geral do DAC. As empresas fizeram um pedido expresso ao DAC: sigilo total. A Real não poderia saber nada de antemão sobre essa invenção. Depois de analisar cuidadosamente os planos das três empresas, o DAC deu luz verde para o início da nova operação.

Nas semanas seguintes, as equipes dirigidas por Siqueira, Azevedo e Deléo empenharam-se

O DC-6 era utilizado na ponte em vôos de tr nsito.



nos preparativos comerciais e operacionais. Em sigilo, na madrugada de 5 de julho de 1959, construíram, literalmente da noite para o dia, guichês nos saguões de Congonhas e Santos Dumont. Com o dia raiando, colocaram letreiros com uma modernosa logomarca, uma bossa nova aeronáutica que iria mudar o panorama da aviação brasileira. Com a decolagem de um Convair 240 da Varig rumo ao Rio de Janeiro, nascia a ponte aérea.

Diz a lenda que o nome foi sugerido pelo próprio Berta. A inspiração teria vindo do termo *air bridge*, cunhado pelos norte-americanos durante a operação aérea que permitiu a sobrevivência de Berlim Ocidental cercada pelos soviéticos nos anos após o término da Segunda Guerra. Assim, oficialmente, no dia 6 de julho de 1959 nasceu a ponte aérea. As três empresas começaram a ligar as duas maiores cidades do Brasil com vôos escalonados alternadamente a cada 30 minutos durante o dia, com redução pela metade das frequências no período noturno e nos fins de semana. Nos horários de pico, o intervalo entre os vôos podia ser até inferior aos



Os Connie da Panair n o voaram muito tempo na ponte.



Convair e, depois, Electra: os dois principais tipos a hélice que a Varig usou na ponte.

30 minutos. Os equipamentos utilizados inicialmente foram o Convair 240 pela Varig (40 assentos), os Convair 240, 340 e 440 pela Cruzeiro (de 40 a 44 assentos) e o Saab Scandia pela Vasp (32 ou 36 assentos).

Promovendo a novidade numa época em que tudo era novo, uma campanha publicitária foi lançada, com anúncios em jornais, revistas e até comerciais na TV. Um dos filmes tinha como protagonistas, ou melhor, "garotos-propaganda", um casal formado por um jovem e franzino ator que contracenava com uma bela moçoila: Walmor Chagas e Eva Wilma.

A Real foi pega desprevenida, mas reagiu imediatamente. Linneu contra-atacou com a Super Ponte Real, utilizando os confortáveis Convair 440 Metropolitan de 52 assentos. No melhor estilo "bateu-levou", Linneu afirmou para a imprensa: "se essa tal de

ponte aérea colocar vôos de meia em meia hora, a Real vai fazer vôos a cada 15 minutos". Bravatas à parte, deu no que deu: a Super Ponte Real durou apenas alguns meses; a ponte aérea mais de 40 anos.

CONSOLIDAÇÃO E EVOLUÇÃO

O serviço foi um sucesso imediato. Em 1960, primeiro ano cheio de operação da ponte, o total chegou a 387.735 passageiros. No ano seguinte, aconteceu uma grande reviravolta no mercado doméstico. A Varig absorveu a Real, transformando-se na maior empresa aérea do Brasil e efetivamente acabando com a competição na ponte aérea. Para se ter uma idéia da importância dessa aquisição, que mudou completamente o cenário da aviação brasileira, basta exami-



Tony Eastwood

nar a divisão de mercado entre as principais empresas aéreas brasileiras em 1960. Num só golpe, a Varig passou a dominar metade da aviação comercial brasileira, percentual que, com pequenas alterações, manteria até os anos 1990.

Em 1964, outras mudanças. Duas novas parceiras entraram no *pool* de empresas: a Panair do Brasil e a Sadia, operando respectivamente com o Lockheed L-049 Constellation e o com o Handley-Page Dart Herald. Foram inaugurados também os Vôos Econômicos, oferecendo 30% de desconto, utilizando equipamento Super C-46 Commando (Varig) e DC-4 (Vasp). Esses serviços duraram apenas alguns meses. Com a súbita “falência” da Panair em 1965, um remanejamento de capacidade foi instituído, divisão que seria inalterada até 1990: a Varig ficou com 52%, a Vasp com 22%, a Cruzeiro com 19% e a Sadia, depois Transbrasil, com os 7% restantes.

ARES DE RENOVAÇÃO

Estávamos em meados dos anos 1960 e os aviões a pistão já eram considerados obsoletos. Com exceção dos L-188 Electra da Varig, os motores radiais a pistão eram maioria absoluta. As empresas operadoras da ponte perceberam que era preciso renovar suas frotas e começar a substituir os velhos Convair e Scandia por aeronaves turboélice. A primeira a colocar um novo avião na linha foi a Cruzeiro, que em julho de 1967 recebeu o PP-CTA, primeiro de quatro NAMC YS-11A arrendados e depois complementados por oito aeronaves do tipo adquiridas diretamente do fabricante. Depois foi a Varig, que encomendou dez Hawker Siddeley HS-748, conhecidos aqui como Avro. A pioneira optou

Tony Eastwood

pelo turboélice inglês depois de testar em serviço uma aeronave (PP-VJQ) por um período de dois meses, entre dezembro de 1965 e janeiro de 1966. O primeiro a integrar definitivamente a frota da Varig, matriculado PP-VDN, foi entregue em outubro de 1967.

Finalmente foi a vez da Vasp. A empresa, que desde 1963 empregava na ponte os Viscount 701, optou pelo mesmo tipo de aeronave selecionado pela Cruzeiro. Em outubro de 1968 a empresa paulista recebeu o PP-SMI, seu primeiro YS-11, chamado pela Vasp de Samurai. Em 1970, um último tipo de turboélice foi incorporado pelo *pool* de empresas operando a ponte. Com a quebra da Paraense em 29 de maio de 1970, o governo federal recebeu quatro Fairchild Hiller FH-227, de 44 assentos, herdados pela União da massa falida da empresa. As aeronaves foram arrendadas pelo *pool* ao preço (unitário) de 11 mil dólares ao mês, rateados proporcionalmente à oferta entre os participantes. Por decisão das próprias operadoras, a Varig foi encarregada de restaurar e operar as aeronaves, que acabaram pintadas nas cores básicas da pioneira, sem contudo trazer títulos ou logomarcas. Os aviões foram operados por tripulações da Varig exclusivamente na ponte aérea. E, embora fossem conhecidos pelo nome de batismo criado pela extinta Paraense, Hirondelle, o apelido que pegou foi Boko Moko, um personagem famoso em comerciais de guaraná da época.

NASCE UM SOBERANO

Os anos 1970 começaram com seis tipos de aeronaves servindo na ponte. A Vasp com os Viscount 701 e Samurai; a Cruzeiro com o YS-11; a Sadia com o Dart Herald; a Varig com os HS 748 Avro, FH-227 Hirondelle e, principalmente, com uma aeronave cuja história seria para sempre associada à ponte aérea: o Lockheed L-188 Electra.

O Scandia foi o principal equipamento da Vasp nos primeiros anos dos servi os.





A ponte investiu em propaganda nos primeiros anos de suas operações – enquanto teve concorrência.

Desde 1962, quando chegaram ao Brasil, os Electra da Varig já eram utilizados na ponte. Inicialmente, apenas em três ligações diárias em cada sentido. Desde o princípio, já eram os maiores, mais velozes e confortáveis entre todos os equipamentos em operação na rota.

Em 1973, dois acidentes fatais envolvendo os Samurai da Vasp atraíram as atenções da opinião pública e das autoridades. Logo após os desastres, começou a ganhar corpo uma nova idéia para os serviços da ponte: a padronização de equipamentos. Em 1975, a Varig começou a receber uma frota de dez jatos Boeing 737-200, substituindo nos serviços

domésticos parte de sua frota de dez Electra. O DAC juntou dois mais dois e decretou que a partir de 1º de março de 1975 todos os operadores da ponte aérea se viam obrigados a operar somente aeronaves turboélice e quadrimotores. A Vasp poderia utilizar seus Viscount V827 e a Varig, seus Electra. No caso da Sadia e da Cruzeiro, que não possuíam equipamento com essas características, uma solução se fazia necessária. Cogitou-se na época que as duas empresas poderiam até vir a comprar Electra. No fim das contas, Sadia e Cruzeiro passaram a arrendar os Electra da Varig, que eram operados com tripulação técnica da companhia gaúcha e tripulação de cabine das próprias empresas do pool. Em 15 de novembro de 1975, quando a Vasp desativou o seu último Viscount V827 (PP-SRH) de 85 lugares, a ponte aérea passou a ser exclusivamente servida pelos Electra, que comportavam até 90 passageiros. Justamente naquele ano, a marca de 1 milhão de passageiros transportados ao ano foi alcançada ou, mais precisamente, 1.014.305 passageiros usaram a ponte em 1975, nada menos que 2.778 viajantes por dia.

Nesse mesmo ano, a Fundação Ruben Berta, controladora da Varig, adquiriu a Cruzeiro do Sul. Somando os percentuais de participação na ponte aérea de ambas, o grupo Varig ficou com nada menos que 71% da mais movimentada e lucrativa rota nacional. Na prática, era agora a ponte aérea uma operação dividida entre três empresas, mas a ponte seguiu operando com os códigos das quatro companhias: Cruzeiro (SC), Varig (RG), Vasp (VP) e Transbrasil (QD, depois alterado para TR).

Operação digna de respeito e de alto prestígio, diga-se. E quando há tanto prestígio envolvido, ciúme e diferenças acabam aflorando entre os participantes. As duas sobreviventes, Vasp e Transbrasil, exigiram



Viscount 701, ou "Vaiquinho", um dos veteranos na ponte.

junto à Varig que a pintura dos Electra deveria ser alterada para um padrão neutro ou eventualmente para uma pintura própria, exclusiva da ponte aérea. Ficou acertado então que quatro aeronaves teriam os logotipos e logomarcas da Varig apagadas, sem apresentar identificação de empresa alguma, apesar de ainda manterem a pintura básica da Varig. Assim, entre 1975 e 1979, quatro aeronaves (PP-VLC, VJN, VJU, VJW) voaram sem o Ícaro e a rosa-dos-ventos nas derivas.

Pode-se dizer que esta foi a época de ouro da ponte. Em primeiro lugar, porque a padronização de aeronaves proporcionava

não durou muito, apesar de ser relativamente popular. Mas competição mesmo só começaria dois anos depois, com o surgimento dos chamados Serviços Complementares, autorizados pelo DAC. Em 11 de setembro de 1989, uma então pequena mas ambiciosa empresa regional, que lembrava um pouco a Real de Linneu Gomes, entrou no disputado mercado entre Santos Dumont e Congonhas. Essa empresa era também dirigida por um ambicioso presidente, a exemplo de Linneu. Uma vez concedida a autorização para operar, a companhia inaugurou seu próprio serviço, chamado pela empresa de... Adivinhe?

Denir L. Camargo



A Sadia entrou no pool com o turboélice Dart Herald.

maior eficiência operacional. Isso sem falar no tradicional excelente serviço de bordo da Varig, no espaço pessoal inigualável a bordo dos veteranos Lockheed e, não menos importante, na segurança operacional dos inesquecíveis Electra. O sucesso era tal que, para fazer frente à crescente demanda, em 1977 a Varig comprou mais dois Electra. Chegaram diretamente da Colômbia o PP-VLX e PP-VLY, anteriormente operados pela Aerocondor. Em 1986, vieram os dois últimos, PP-VNJ e VNK, anteriormente operados pela Tame do Equador. Em dias de pico os 14 Electra operavam até 66 vôos diários, 33 em cada um dos sentidos.

UM POUCO DE COMPETIÇÃO

Em abril de 1987, a ponte aérea iniciou uma nova ligação, entre Congonhas e Galeão, utilizando Boeing 737-300 da Vasp. A "pontinha", como foi chamada na época,



O Corujão foi um dos primeiros servi os da Sadia na linha.

Cole o: José Mazur Filho



Denir L. Camargo

Os saudosos Avro da Varig substituíram os Convair 240 na ponte.

Super Ponte TAM. Só faltou batizar um dos dois F.27 Mk. 600 dedicados ao serviço (PT-LAJ e PT-LAK) de comandante Linneu Gomes... O fato é que seu presidente, o comandante Rolim Adolfo Amaro, sabia que seus F.27 não eram páreo para os Electra. Tratou então de diferenciar seu serviço. Pela primeira vez, colocou os comandantes na porta dos aviões, recebendo os passageiros, literalmente, com tapetes vermelhos estendidos. A bordo, uísque escocês, vinhos e tábuas de queijos, pães e frios, pois as *galley*s dos Fokker não tinham fornos. O fato é que, com seis vôos diários em cada sentido, pela primeira vez a TAM se fez notar perante o público mais qualificado a voar no céu brasileiro.

A Rio-Sul também entrou na rota, em janeiro de 1990, escrevendo uma página especial: foi a primeira (e até hoje única) empresa aérea brasileira a operar com um equipamento nacional na linha. Inicialmente, utilizou os EMB-120 Brasília nas ligações, batizadas pomposamente de Top Service Rio-Sul Nova Geração. Nos folhetos e anúncios promovendo o novo serviço, a empresa não especificava o modelo utilizado. Dizia apenas que as viagens eram feitas em "modernas aeronaves turboélicas".

A Rio-Sul ainda escreveria uma outra página bonita da história das ligações entre São Paulo e Rio. No dia 6 de abril de 2002, precisamente às 7h42, com a decolagem do Embraer ERJ-145 de matrícula PT-SPO de Congonhas para Santos Dumont, a empresa do grupo Varig



inaugurou os primeiros serviços a jato operados por aeronaves brasileiras na ponte. Lotado, o voo SL 9579 pousou em Santos Dumont às 8h18, cumprindo a etapa em 35 minutos de voo. Ao mesmo tempo que o PT-SPO decolava de Congonhas, o PT-SPJ operava no sentido inverso, completando o voo Rio-Sul 9560 às 9h28, após 40 minutos de voo.

CREPÚSCULO DOS ANOS DOURADOS

Nada é eterno, nem mesmo os Electra. A manutenção dos Electra ficava cada vez mais cara e freqüente. Uma alternativa precisava ser buscada para substituir os venerandos quadrimotores. A Boeing queria vender seus jatos 737-300 e não economizou esforços para provar que o jato poderia operar em segurança no Santos Dumont. Em setembro de 1984, já havia realizado vôos de demonstração com o 737-300 de prefixo N309P, nas cores da empresa norte-americana Piedmont. Na ocasião, o 737 realizou uma série de vôos entre Congonhas e Santos Dumont, transportando jornalistas e executivos das empresas aéreas brasileiras. Em 1986 tanto a Vasp como a Transbrasil receberam seus primeiros 737-300 e imediatamente começaram a pressionar o DAC para que autorizasse

"Vaic o", o V827 da Vasp, foi o derradeiro modelo operado pela empresa no pool.



a operação dos jatos na ponte. Junto com os jatos, as empresas pleiteavam maior participação na divisão dos resultados da ponte.

A Varig, que começou a receber seus próprios 737-300 em 1987, tratou de buscar uma opinião isenta para definir se seriam seguras ou não as operações dos 737-300 na ponte. Contratou a Flight Safety Foundation (FSF) para que esta estudasse tecnicamente o assunto e desse um parecer isento, definitivo. Ao cabo de meses, tendo, inclusive, deslocado um 737-300 para vôos de teste, a FSF deu seu parecer: com pista seca, as operações no Santos Dumont eram "marginais". Com pista molhada, a FSF concluiu que as condições de segurança eram "questionáveis". Ou seja: com pista molhada, a FSF não recomendava a utilização dos 737 com o tipo de asfalto com baixo poder de fricção usado nas pistas de SDU na época.

Mas o crescimento projetado de tráfego, cedo ou tarde, decretaria a necessidade de evolução. Estudos feitos pela Varig na época demonstravam que, mantidas as taxas de crescimento do tráfego de então, por volta de 1995 seriam necessárias decolagens com intervalos de 15 minutos no máximo, uma impossibilidade de ordem prática. O fim do Electra foi definido quando em 1990 as pistas do Santos Dumont e de Congonhas receberam uma nova cobertura asfáltica, de alta porosidade e capacidade de escoamento de água, além de maior capacidade de fricção, características capazes de diminuir sensivelmente as corridas de pouso das aeronaves. Os presidentes Wagner Canhedo, da Vasp, e Omar Fontana, da Transbrasil, fecharam o cerco ao DAC, pressionando para colocar os Boeing na rota. Essa pressão política, o asfalto novo e o crescimento no número de passageiros fizeram com que a inevitável decisão fosse tomada: sai Electra, entra jato.

ADEUS VELHO GUERREIRO

Chegou o dia 11 de novembro de 1991, uma segunda-feira. A bordo do 737-300 de prefixo PP-SOL, comandado por Adilson Dias e João Flávio Guião Leite, embarcaram convidados ilustres como o Rei Pelé e Malu Mader. Às 6h33, o voo Vasp 601 iniciou o *push-back* no pátio de Congonhas. Às 6h39, o Boeing decolou da pista 17 e, exatamente 37 minutos depois, às 7h16, suas rodas tocavam a pista 02R no Santos Dumont. A era do jato havia chegado definitivamente à ponte aérea. No aeroporto carioca, a primeira decolagem foi da Varig. O 737 de prefixo PP-VOT, pilotado pelos comandantes Braga e Mattos, decolou pontualmente às 7h00 e, 43 minutos depois, tocava em solo paulistano. Ao final daquele dia, foram operados 16 vôos com Boeing 737, oito serviços em cada sentido. Juntos, esses dois Boeing decretaram o início da aposentadoria dos Electra no Brasil.

Gradativamente, os Electra foram sendo retirados de serviço e levados aos hangares da

Os clássicos DC-6 da empresa, herdados do Lóide, voaram na ponte.



Varig em Porto Alegre e Congonhas. O primeiro a sair de operação foi o PP-VLA, em 17 de novembro. Depois, o PP-VJV e o PP-VLY. Em 26 de novembro, a Transbrasil colocou o PT-TEH na ponte aérea, no lugar de mais um Electra.

Os estudos da época previam que os 14 Electra utilizados na ponte (oito voando, um de reserva em cada ponta e mais quatro no solo, em manutenção ou rodizio operacional) teriam de ser substituídos por dez Boeing 737-300, sendo cinco da Varig, três da Vasp e dois da Transbrasil. O número de aeronaves de cada empresa também representaria a nova partilha no faturamento dos vôos da ponte: Varig com 50%, Vasp com 30% e Transbrasil com os 20% restantes, refletindo aproximadamente a participação de cada empresa no mercado doméstico brasileiro naquele período. Mas, como na prática a teoria é outra, os Boeing mostraram-se mais capazes e robustos do que o esperado, digníssimos sucessores dos Electra. Por exemplo: se no papel

Os Samurai YS-11 substituíram os cansados Scandia.



Denir L. Camargo

acreditava-se que seriam necessários pelo menos 40 minutos de solo entre os vôos, tempo para o resfriamento dos freios, exigidos ao limite nas curtas pistas, os Boeing 737 mostraram-se melhores que a encomenda, capazes de executar *turn-arounds* em menos de 30 minutos. Ao final, as três operadoras descobriram que os 14 Electra podiam ser substituídos por apenas seis Boeing 737, sendo três da Varig, dois da Vasp e um da Transbrasil.

UMA PONTE ENTRE AS PESSOAS

Em relação à ponte aérea, o que nunca faltou foram opiniões apaixonadas. Como rota mais importante e de maior movimento do país, sempre foi natural encontrar personalidades, esportistas, empresários e celebridades a bordo. E embora todos esses disputassem o título de viajante mais freqüente, quem levou esse troféu para casa foi um humilde funcionário do jornal *O Globo* da sucursal de

Tai o Boko Moko – Fairchild Hiller FH-227, heran a da fal ncia da Paraense.



São Paulo. Oswaldo Alves dos Santos voava duas vezes ao dia, sábados, domingos e feriados, levando fotolitos do jornal para o Rio. No total, quando da aposentadoria dos Electra, "Seu" Oswaldo, como era conhecido por todos, tinha a invejável marca de 12 mil vôos na ponte. "Foi com este avião que eu criei quatro filhos, dois deles já na faculdade", resumia de forma simplória "Seu" Oswaldo.

São incontáveis as histórias de amor, intriga e até traição que tiveram a ponte aérea como pano de fundo. Como aquela da *socialite* paulistana que foi ao Rio para dar uma escapadinha do maridão. Deixou para voltar no último

vôo, mas não conseguiu lugar. Saiu aos prantos pelo saguão, implorando para "comprar" um *boarding pass* dos passageiros já checados. Ela dizia que tinha que voltar de qualquer modo para São Paulo. E não escondia seu plano: para seu incauto maridão, ela tinha apenas saído com "umas amigas"...

O publicitário Mauro Salles era um apaixonado pelo Electra, para quem cada avião tinha características tão únicas que formavam até uma certa personalidade. O humorista José de Vasconcellos anotava todos os dados de cada vôo numa cadernetinha: comandante, horários de pouso e decola-

Infraero



Denir L. Camargo

gem, o que foi servido, assento ocupado, etc.

Eu mesmo tenho uma inesquecível: estava paquerando uma moça que jogava difícil. Uma noite, saímos para jantar. Estacionei em Congonhas e ela perguntou: "Ué? Não vamos jantar?". Eu respondi: "Claro que sim. Só que vamos jantar em Ipanema". Pouco mais de 50 minutos depois, as portas do PP-VJU se abriram para a quente noite carioca. Na manhã seguinte, a tempo de pegar firme no batente, o mesmo VJU nos trouxe de volta. Com a missão cumprida.

Mas não apenas os passageiros tinham histórias para contar. Aeroviários e aeronautas não esquecem os anos da ponte aérea. Eram 52 tripulações dedicadas, 260 profissionais que não trocavam o ir e voltar entre Rio e São Paulo nos Electra por nada. Ao todo, a ponte empregava mais de 800 pessoas diretamente, sendo 110 nos aeroportos, outro tanto de pilotos e nada menos que 400 profissionais de manutenção, operação e treinamento.

Ponte nos anos 1970: mais ágil e cômoda do que nos dias de hoje!

há competição – salutar para o público, acirrada para as empresas, que deixaram de obter lucros fáceis nos serviços. Embora os vôos da Gol, Varig e TAM sejam numerosos, são ligações freqüentes, mas não formam mais uma verdadeira ponte aérea: bilhetes podem até ser endossados, mas não são automaticamente aceitos.

O conceito original da ponte aérea ficou na saudade, assim como os Scandia, Convair, Viscount e Electra. Ficaram na memória também a Real, Cruzeiro, Vasp e Transbrasil,

tragadas pelo tempo, como o ruído dos motores radiais e turboélices. Hoje, ligam as duas cidades eficientes mas impessoais Airbus e Boeing. Foi-se a época da conveniência de chegar ao aeroporto e embarcar. Pode parecer incrível, mas computando a espera habitual em solo nos dias de hoje, os constantes congestionamentos nos pátios de SDU e CGH, chega-se à conclusão de que o tempo total de viagem atualmente nos jatos é quase sempre maior do que no tempo dos turboélices Electra!

Gianfranco Beiring



Um 737-300 da Transbrasil era dedicado ponte: no começo, em 1991/1992, eram o PT-TEF, PT-TEG ou PT-TEH, por possuírem motores mais potentes.

A TAM colocou, assim que pôde, seus novíssimos e confortáveis A319 entre Rio e S o Paulo.



Gianfranco Beiring



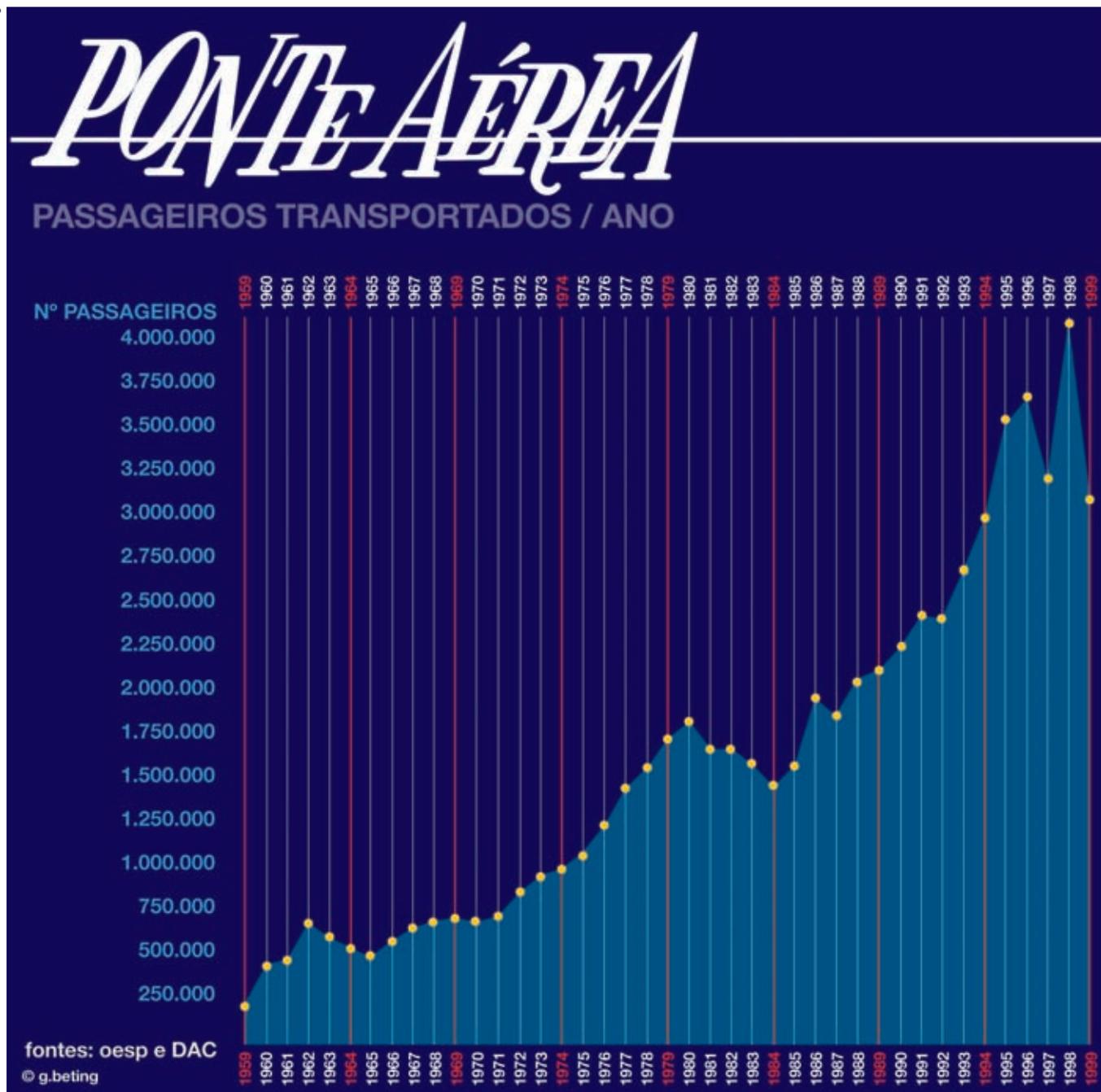
GRAND FINALE

Eu daria tudo para voltar no tempo, digamos, para 1967 e, por uma última vez, ver os vôos da ponte aérea chegando e saindo, ouvir a música produzida pelos Convair, Herald, Avro, Samurai, Viscount e Electra. E por falar em música, o momento mais mágico da ponte aérea aconteceu em 1991, durante um show de Tom Jobim no Aterro do Flamengo. Nosso músico maior, sabidamente apaixonado por tudo que voava, iniciava os primeiros acordes de *Samba do Avião* (Minha alma canta, vejo o Rio de Janeiro, estou morrendo de saudade, Rio seu mar, praias sem fim, Rio você que foi feito pra mim), quando um Electra, em aproximação para o Santos Dumont, passou

baixinho, sobrevoando o show. Tom parou um instante, olhou para cima e, nessa hora, como por magia, o comandante do L-188 piscou as luzes de pouso, saudando o maestro e seu público. Foi o adeus de Jobim e do Brasil aos Electra da ponte aérea. Mais: foi o adeus a uma era muito mais elegante, humana. Tempos que não voltam mais. Os anos da ponte aérea, a maior invenção da aviação comercial brasileira de todos os tempos.

O autor gostaria de agradecer a colaboração de dois homens que escreveram belas páginas de nossa aviação comercial: Harro Fouquet e Cleômenes Mengatti, que prestaram contribuições inestimáveis na preparação desta matéria.

Gianfranco Beting



Gente como os comandantes Tadeu Buchrieser e Sérgio Lott, que, pilotando os últimos vôos dos Electra em 1992, pensaram seriamente em se aposentar juntamente com os aviões. Tanto os passageiros como os profissionais da ponte formavam uma grande família, as pessoas se conheciam. Os *habitués* já reconheciam os pilotos ao formar a fila para embarque na escadinha e comentavam: "Ah, nosso piloto vai ser o comandante Mario Rosses... Esse sempre pouisa macio". Mais que uma grande família, a ponte aérea era uma instituição nacional.

SERVIÇO DE BORDO

Com quase 40 anos de serviços ininterruptos, fica impossível definir um padrão único de *catering* na ponte aérea. Seu primeiro regulamento, em 1959, limitava o serviço de bordo a apenas "água e cafezinho", proibindo as três operadoras de distribuir simples sanduíches aos passageiros. Na prática, essa regra logo caiu e refeições ligeiras passaram a embarcar e ocupar as *galleys*. O padrão de serviço variava muito de horário para horário, de equipamento para equipamento e, evidente, entre as empresas. "Variava também de acordo com as condições econômicas do país", assinala Harro Fouquet, ex-diretor da Varig e lenda viva da aviação comercial brasileira. Fouquet lembra que,

Electra, soberano absoluto entre 1975 e 1992: que saudade!

durante o reinado do Electra, cafés da manhã, lanches, almoços frios, chás da tarde, *happy-hours* e jantares alternavam-se de acordo com o relógio. No fim do dia, executivos tomavam o primeiro uisquinho pós-expediente nas asas da ponte.

O ótimo padrão de *catering* da Varig, dona de quase 3/4 dos vôos, ditava o elevado nível dos serviços prestados. Nos vôos operados pela Sadia/Transbrasil e Vasp, o *catering* era providenciado por cada empresa. Copos, bandejas e talheres, decorados com as marcas de cada operadora, marcavam as diferenças. No geral, pode-se dizer que o serviço era no mínimo satisfatório. Na verdade, se comparado à pobreza dos dias de hoje, era mesmo notável. Bebidas alcoólicas como campari, gim, uísque, vinho e cerveja, sobretudo nos horários do almoço e a partir das 17h00, eram oferecidas junto com as refeições. Aliadas ao maior espaço interno dos Electra, um nível de conforto pessoal até hoje inigualado, quem voou naquela época sente saudade. E como

Gianfranco Beiring



O lounge era o lugar mais disputado a bordo dos Electra.



Gianfranco Beiring

tudo que é bom um dia acaba, no início de 1992 essa era estava com seus dias contados.

CAI O PANO

Um período maravilhoso chegava ao fim. O veterano Lockheed era o último remanescente dos anos de ouro, a era romântica da aviação, como diziam alguns. A troca, porém, não foi unanimidade. O humorista Jô Soares definiu assim a situação: "de que adianta ganhar 15 minutos a menos de voo se eu vou perder 15 centímetros de espaço na poltrona?". No domingo, 5 de janeiro de 1992, somente três Electra operaram: PP-VNJ, PP-VLX e o PP-VJN. Este último, cumprindo o voo VP651, transportou os derradeiros passageiros pagantes em aeronaves Electra no Brasil. Após decolar do Rio às 11h42, pousou em Congonhas às 12h35. Uma era brilhante acabou no momento em que o último dos quatro Allison parou de girar. No dia seguinte, aconteceu uma grande e merecida festa de



A Rio-Sul teve a primazia de operar a primeira aeronave brasileira na ponte: o EMB-120 Brasília.

despedida. A Varig convidou passageiros frequentes e personalidades para os últimos voos de despedida, que foram cumpridos pelo PP-VJO e PP-VJN. As redes de TV marcaram a data, jornais dedicaram páginas inteiras ao adeus. Ao final da manhã, o PP-VJN fez algumas passagens rasantes após o último voo dos convidados. Pousou e foi taxiando para os hangares da Varig em Congonhas. Com suas hélices quase parando, deixou para trás uma época que não volta mais. Tempo de bossa nova. Tempo em que se voava com elegância e conforto. Tempo de admirar, através da janela de um Electra, o espetáculo de sobrevoar baixinho a restinga da Marambaia, o Corcovado, o Pão de Açúcar. Tempo de conversas e paqueras no lounge, a simpática salinha de seis lugares, localizada no fundo da fuselagem. Tempo que não volta, como não voltam mais os Electra.

Um período de ouro servido por uma aeronave espetacular. Durante sua vida na

Em 2002, a Rio-Sul colocou os ERJ-145 para voar na ponte Varig/Rio-Sul.



Gianfranco Beiring

21/12/1991: meu voo de despedida na ponte, a bordo do PP-VLY.



Gianfranco Beiring

Cole o: José Mazur Filho



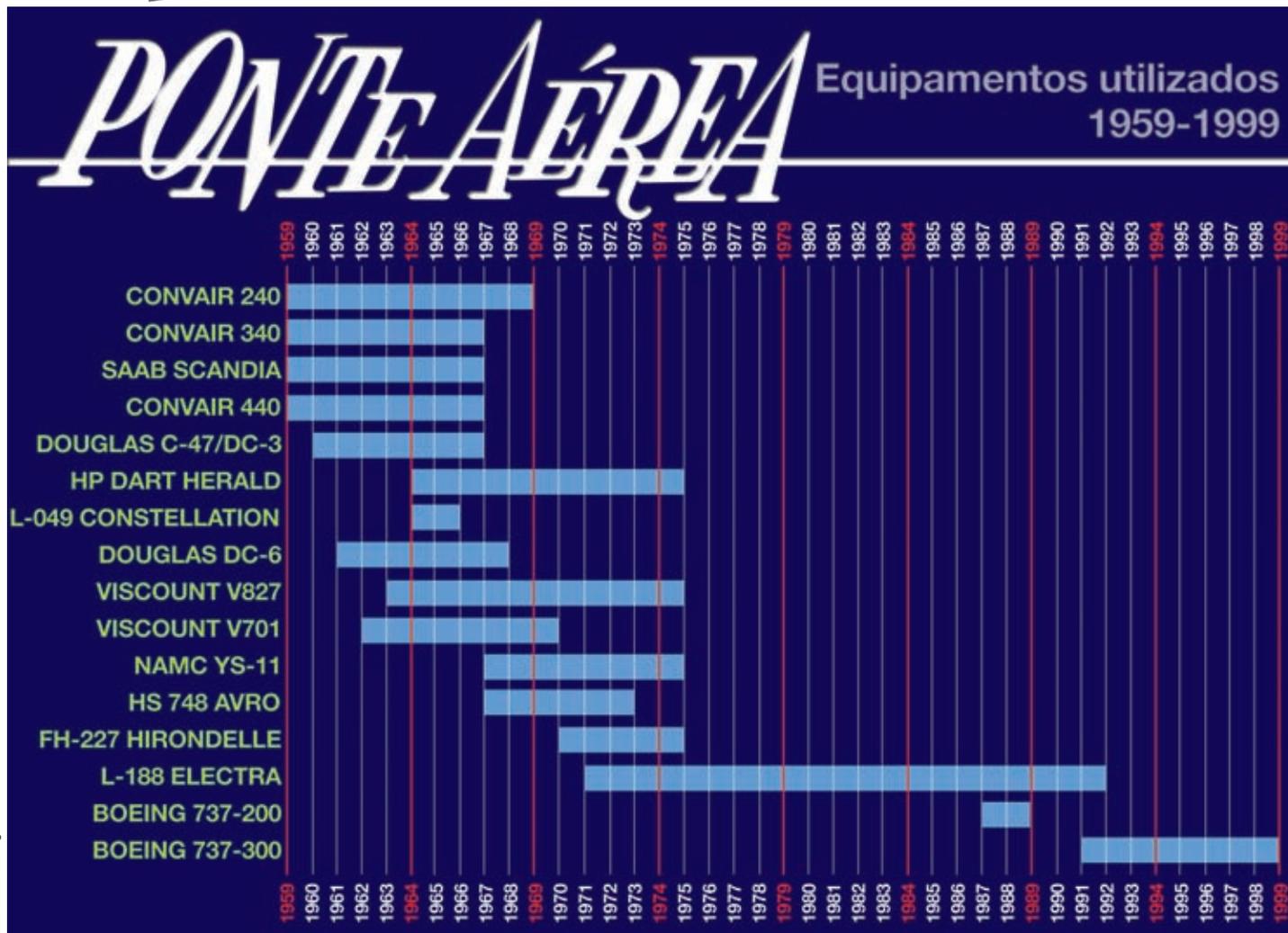
O primeiro jato na ponte foi o 737-300 da Vasp, que unia Congonhas ao Galeão.

Varig, que começou em 2 de setembro de 1962, quando os comandantes Moscoso e Heinz Plato aterrissaram com o PP-VJM no Brasil, os 15 L-188 Electra que a Varig operou nunca estiveram envolvidos num único acidente. Somente um, o PP-VJP, foi perdido: foi durante um voo de treino, ao fazer um pouso duro demais em Porto Alegre. Sua fuselagem sofreu avarias estruturais que resultaram em sua aposentadoria forçada. Nenhum dos Electra, em tantos anos de operação, machucou um dedinho sequer de passageiros e tripulantes.

Os números de sua operação no Brasil foram tão magníficos como seu recorde de segurança. De 1962 a 1992, fizeram em média 36 mil viagens na ponte cada um, totalizando somente na ponte mais de 500 mil vôos. Foram 217 milhões de quilômetros voados, 2,4 milhões de passageiros transportados por cada um dos 14 exemplares. Foram 777.140 horas no ar ou 88,7 anos ininterruptos, o suficiente para 540 viagens de ida e volta à Lua. Consumiram 952 milhões de litros de combustível.

Depois de aposentados, os Electra foram colocados à venda. Esperando compradores,

Dezesseis tipos diferentes voaram na ponte aérea.



Gianfranco Beting

ao Brasil, hoje descansa eternamente no museu do Campo dos Afonsos, único exemplar que resta no Brasil. Dos 169 Electra construídos, menos de dez ainda operam regularmente, sobretudo em vôos de combate a incêndios ou no transporte de carga.

FIM DA PONTE

Até a substituição dos Electra, nenhuma grande novidade aconteceu na ponte desde 1975. Isso começou a mudar em 1990, quando a TAM finalmente entrou na era do jato com o Fokker 100: a empresa logo tratou de empregá-lo na Super Ponte TAM. Depois de décadas, efetivamente havia competição à altura da ponte aérea tradicional.

Em 13 de fevereiro de 1998, a ponte aérea, pela primeira vez desde sua fundação, teve de deixar o Santos Dumont. Naquele dia, um incêndio destruiu boa parte do velho terminal do aeroporto, deixando suas instalações impróprias para o uso público. A solução foi transferir às pressas os serviços para o Galeão, que acomodou sem maiores problemas os serviços, pois tinha – e ainda tem – capacidade ociosa. O terminal de SDU foi reformado às pressas, mas mesmo assim a ponte só voltou a operar no aeroporto em

No fim, Varig e TAM enfrentavam-se ferrenhamente na mais disputada rota brasileira.

15 de agosto de 1998. Nessa mesma data, a Varig desligou-se oficialmente da ponte aérea e, separadamente, começou a operar a ponte Varig/Rio-Sul. A Vasp e a Transbrasil operaram por algum tempo em *pool*, mas essa colaboração não durou muito, até porque ambas já enfrentavam seus próprios problemas internos. Foi assim, tão na surdina quanto começou, que a ponte aérea acabou sendo oficialmente extinta em 1999 e substituída por um sistema de ligações freqüentes.

Em março de 1999 a TAM colocou os A319-100 em operação, entrando em competição com os 737-300 e 737-500 da Varig e Rio-Sul. A Transbrasil, refletindo sua delicada situação, foi reduzindo seus serviços até que, em 4 de dezembro de 2001, parou de voar. A Vasp também começou a enfrentar problemas e por vezes se viu sem aeronaves para cumprir os vôos. Em alguns períodos, usou até os 737-200 (pousando no Aeroporto Tom Jobim) ou então simplesmente abandonou temporariamente os serviços.

Em 2002, a Gol foi autorizada a entrar nas ligações SDU-CGH com seus modernos 737-700 Next Generation e logo depois iniciou serviços na rota. Portanto, hoje não há mais o esquema original de ponte aérea, um *pool* de empresas operando na rota. Em seu lugar

Sai Electra, entra jato: foto feita no dia 11/11/1991, início das operações do 737-300 na ponte.



Gianfranco Beiting



Gianfranco Beiting