



Crie um atalho do M&E no seu aparelho!

Toque  e selecione **Adicionar à tela de início**.



Notícias 

Blogs

Roadshow

Agenda

Cursos

Fotos e Vídeos 

M&E nas Redes



CONFIRA MAIS OPÇÕES DE
PACOTES E HOSPEDAGENS.

AVIAÇÃO / FOTOS

ESPECIAL: 10 anos da aviação brasileira sem a Varig; veja fotos e depoimentos



Por [Pedro Menezes](#) em 20/07/16 - 06:00



Uma das maiores e mais imponentes companhias aéreas brasileiras, a Varig nos deixou em 2006. Há exatos 10 anos, o Brasil se despedia de mais uma companhia de bandeira

Colaborou Luiz Marcos Fernandes



Desembarque de passageiros no B727 (Arquivo/Varig)

Quem diria que o dia 20 de julho de 2006, há exatos 10 anos, se tornaria tão importante para aviação comercial brasileira. Aquela quinta-feira ficaria marcada pelo encerramento oficial das atividades da Viação Aérea Rio-Grandense, a tão famosa Varig, dia em que perdemos uma das poucas companhias brasileiras de bandeira de nossa história. Foi naquele dia 20 de julho que toda sua parte estrutural e financeira, avaliada em US\$ 320 milhões, era vendida à Gol Linhas Aéreas, que estava inteiramente interessada nas suas operações internacionais, no programa de fidelidade Smiles e nos *slots* adquiridos no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo.

Para o ex-VP Comercial, ex-diretor para América do Sul da Varig e ex-presidente da Nordeste Linhas Aéreas (subsidiária), João Sabino, que atualmente trabalha na Abav, “a Varig era uma empresa de tendências, desde o primeiro equipamento computadorizado para realizar reservas, até grandes lançamentos, como toailete feminino, vendas de fuselagem e a forma de ganhar dinheiro com a publicidade. E lá tinha uma escola muito forte de capacitação e padronização, diferente dos tempos atuais, no qual a aviação ficou mais burocrática e mais egoísta com o passageiro”. Sabino não escondeu a saudade de trabalhar lá, com 31 anos de serviços prestados. “Quando entrei, eu tinha 18 anos e meu sonho era trabalhar na Varig. O meu maior tempo de dedicação e satisfação foi à frente da Nordeste Linhas Aéreas, onde fui presidente por três anos”.



Serviço de bordo nos DC-10-30, que servia as rotas intercontinentais (Arquivo/Varig)

Embora adquirida pela Gol, a Varig Brasil de código RG ainda voaria pelo espaço aéreo nacional e internacional por um bom tempo. Tanto é que, em 2010, cerca de quatro anos após a aquisição e fim das atividades, a bandeira ainda estava presente em operações para três destinos estrangeiros: Aruba, Bogotá e Caracas. Na época, em entrevista ao jornal *Estadão*, o então presidente da Gol, Constantino Junior, afirmava que a ex-gigante teria um papel fundamental na estrutura da companhia no âmbito nacional, muito por conta da exploração da marca. Embora com planos de se tornar a líder do setor, a Gol, na época, já negava que a aquisição da Varig

estaria voltada à conquista da liderança doméstica no país. Na verdade, eles miravam no fortalecimento natural da posição da empresa nos principais mercados nacionais.



Centro de manutenção na Ilha do Governador-RJ, no Aeroporto Internacional do Galeão, um dos maiores da América Latina (Arquivo/Varig)

Quem conhece bem a Varig é o comandante Ronaldo Jenkins, que passou pela empresa entre os anos de 1976 e 1991, antes de chegar à Tam. Pela Varig, Jenkins pilotou grandes aeronaves, como o próprio B737-200 e o DC-10. Nestes 15 anos de trajetória, e hoje

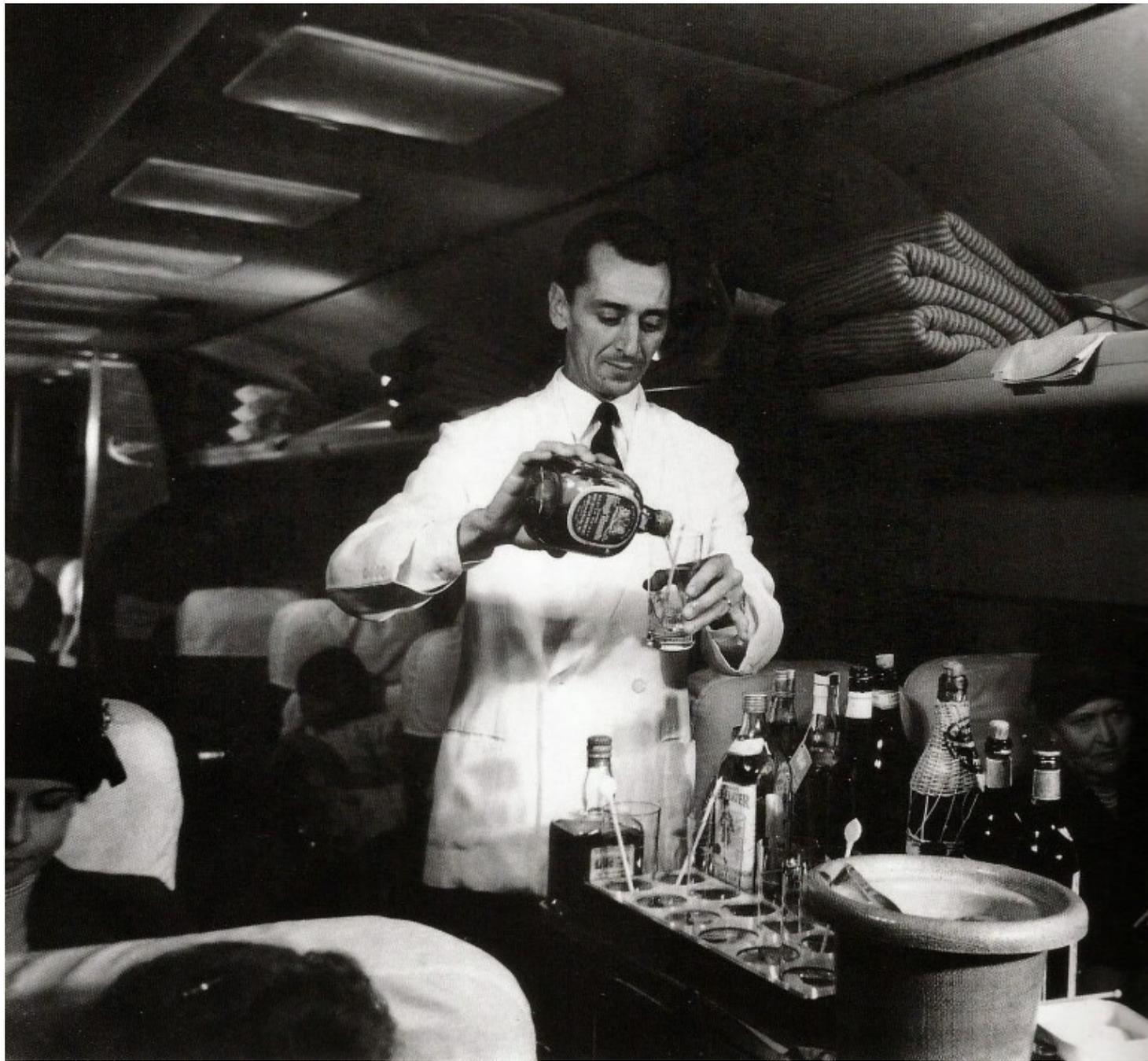
como diretor de Segurança e Operações de Voo da Abear, ele fala ao M&E sobre os tempos de ouro de uma das maiores companhias aéreas da história do Brasil. “A Varig era uma empresa do tempo do *glamour* e, hoje em dia, não existe mais este tipo de empresa, a não ser as do Oriente Médio, como a Qatar e Emirates. A Varig era uma empresa que era um indicativo do Brasil, as lojas no exterior eram consideradas embaixadas do Brasil. A Varig fornecia mais material turístico do país do que a própria embaixada no exterior”.



Convair 240 responsável pela Ponte Aérea Rio-São Paulo (Arquivo/Varig)

Para o comandante Jenkins, quando falavam de Brasil, falavam de Varig. “Se a Varig tivesse sobrevivido, teria se adaptado à realidade do setor, mas acredito que, enquanto viva, a companhia fez o seu papel, já que era uma referência nacional e internacional, com louça inglesa, talheres de prata e copos de cristal. A aérea tinha filosofia que hoje em dia não teria mais condição de ser aplicada, porque a aviação passou a ser um transporte de massa. No entanto, na época o Brasil se orgulhava de dominar o mercado internacional pelas asas da Varig e, hoje, esta participação estrangeira das companhias nacionais está na casa dos 20%, enquanto o restante está nas mãos das operadoras internacionais”.

Na época, o primeiro ministro do Turismo da era Lula, Walfrido dos Mares Guia, era um dos maiores defensores da permanência da Varig no mercado brasileiro, apesar de todo aquele processo de recuperação judicial que se arrastou por um bom tempo e deixou uma série de resquícios trabalhistas pelo caminho. O próprio presidente Luiz Inácio Lula da Silva, na época, classificava a empresa como uma “marca estratégica” para o Brasil. Ao lado do destino Bahia, a Varig era pioneira, não só nas viagens internacionais realizadas por uma companhia nacional, mas também na propagação da cultura brasileira no exterior. Hoje, após dez anos, a pergunta que fica é: o que mudou na aviação comercial brasileira com o fim das operações da Varig?



Serviço de bordo da Varig nos tempos de ouro da aviação (Arquivo/Varig)

O diretor executivo da Abracorp, Gervasio Tanabe, tem ao todo 17 anos de Varig e falou do atual momento da aviação brasileira sem a companhia. “Eu trabalhei na Varig entre 1988 e 2000 e, posteriormente, de 2001 a 2006. Claro que o fechamento teve um impacto grande na aviação comercial brasileira, principalmente em âmbito internacional. Na época, a empresa era soberana nos voos ao exterior e, com o fim das operações, o turismo e o mercado corporativo foram bastante prejudicados”, disse Tanabe.

Para Tanabe, “é claro que nos últimos dez anos o panorama da aviação no país mudou. A popularização deste meio de transporte e o maior poder aquisitivo da classe mais pobre permitiu que o volume de passageiros crescesse significativamente. Na época, o mercado de passageiros era de pouco mais de 30 milhões e atualmente já passa dos 100 milhões. Com isso mudou o perfil do passageiro, mudou o perfil dos serviços prestados e também das aeronaves. Na época um 737 levava 130 passageiros e atualmente temos equipamentos que são capazes de transportar bem mais do que isso. Claro que o fato do país ter uma empresa aérea de bandeira, como o caso da Varig era importante, mas atualmente o que se vê são novas alianças e parcerias para enfrentar a concorrência. São novos tempos da aviação”, disse Tanabe.





Tripulantes em frente à um MD11 (Arquivo/Varig)

A própria Gol, ao lado da Tam, que se tornou proprietária da Varig, foi uma das empresas responsáveis pela perda de mercado da empresa aérea de bandeira. Em meio a uma crise no transporte aéreo internacional, influenciado pelos ataques do 11 de setembro, a

Varig não conseguia reduzir as dívidas da empresa. Além disso, a companhia vinha perdendo muito espaço no mercado doméstico mediante ao crescimento de Tam e Gol.



Tripulação da Varig para mais um voo (Arquivo/Varig)

Para se ter uma noção da força internacional na época, a Varig tinha, em 2002, 89 voos internacionais, bem acima da Tam, empresa que tinha apenas 10 operações internacionais. Em 2006, este número tinha caído para 66 e a Tam já tinha 28. No dia 28 de julho de 2006, a Varig anunciava a demissão de 5.200 funcionários. O que poderia ser feito para salvar a Varig e sua dívida que ultrapassava os R\$ 4 bilhões? Uma fusão com a Tam até poderia ter saído do papel, mas fracassou, o que acabou com a esperança do Brasil de salvar a sua empresa de bandeira.

Enquanto Tam e Gol disputavam o mercado doméstico e internacional, logo após a falência da Varig, em março de 2008 David Neeleman era afastado da presidência da JetBlue, e anunciava seus planos de fundar uma nova companhia aérea low-cost no Brasil. Mesmo sem nome definido, a futura Azul já tinha uma encomenda de 36 aeronaves do tipo E-195 da Embraer com opção de 40 unidades em um contrato estimado de US\$ 3 bilhões.

Estes são
os wide-bodies
mais inteligentes.
Por isso
a Varig escolheu
os três.



Nada mais lógico e racional para os dias de hoje do que exigir o máximo de adequação entre os meios de transporte e os segmentos do mercado usuário. Por isso a Varig incluiu na sua frota, os três mais aperfeiçoados aviões do tipo wide-body (aviões de grande porte) da atualidade: Airbus A300, DC10-30 e Boeing 747-200B. Aviões inteligentes pelo rendimento, capacidade, qualidade e autonomia, o que representa custo coerente com o momento econômico. Estas novas aeronaves atenderão a demanda natural de mercado, além de criar demanda de suporte, desenvolvendo ainda mais a aviação comercial brasileira, sempre fiel ao alto conceito de funcionalidade, aliado ao conforto que caracteriza os aviões wide-bodies e os serviços da Varig. Um tipo de jato para cada tipo de viagem: solução inteligente para equipamentos inteligentes.


VARIG
A maneira mais elegante e inteligente de voar.

Publicidade da Varig mostrava a frota moderna para a época (Arquivo/Varig)

A Avianca Brasil, por sua vez, iniciou suas atividades como empresa de táxi-aéreo, conhecida ainda como OceanAir. Em 2002 recebeu autorização do DAC (atual ANAC) para operar linhas em colaboração com a Rio Sul, do antigo grupo VARIG, de quem herdou rotas e aeronaves. Em 26 abril de 2010, o nome foi definitivamente trocado para Avianca (Brasil), com a imediata padronização de cores. A partir dali, a nova era da aviação comercial brasileira ganhava forma, com quatro companhias aéreas preparadas para atuar: Avianca, Azul, Gol e Tam

10 curiosidades sobre a Varig:

- Os primeiros pilotos eram todos alemães;
- 427 aeronaves foram operadas entre 1927 e 2006;
- Foi a primeira empresa a operar jatos no Brasil com um Caravelle matriculado PP-VJC na rota Rio-NY;
- Os Boeing 707s foram os que voaram por mais tempo com a incorporação da Real Aerovias e da Panair;
- Os Boeing 737-300 foram as aeronaves operadas em maior número. Ao todo foram 47;
- Conquistou o título de melhor pintura aérea do mundo: azul, branco e a famosa estrela (rosa-dos-ventos);
- Teve participação ativa na construção da Capital Federal, com inúmeros voos cargueiros transportando milhares de toneladas de material até a então remota região do Planalto Central;
- Todos os seus voos para o Japão faziam escala em Los Angeles, tornando-a a companhia brasileira mais conhecida entre os passageiros japoneses e norte-americanos.
- Transportou todos os presidentes brasileiros desde Getúlio Vargas até Fernando Henrique Cardoso.
- Os B767s foram as aeronaves de maior importância em sua história. Eles conseguiam voar para Europa e América do Norte sem escalas e com baixo custo de operação.

Veja também:





Virgin Australia introduz conexão wi-fi a bordo a partir de 2017

22/07/16



Latam inicia venda de bilhetes para Recife-Miami com tarifas a partir de R\$ 599

22/07/16



Feirão CVC retoma com 30% de desconto nos pacotes para saídas até setembro

22/07/16

FOLHA DO TURISMO

me
&
mercado & eventos

Visite também:

[Agências e Operadoras](#)

[Aviação](#)

[Cruzeiros](#)

[Curiosidades](#)

[Destinos](#)

Institucional:

[Sobre o Grupo](#)

[Sobre el Grupo](#)

[About the Group](#)

[Expediente](#)

[Fale Conosco](#)

Empregos

Como anunciar

Hotelaria

Parques e Atrações

Política

Serviços

Tecnologia

Vai e Vem

Copyright © 2016 Mercado e Eventos. Todos os direitos reservados

Desenvolvimento: