

Aspectos Históricos da Aviação Civil Brasileira

Maria Bernadete Miranda ¹

“Quanto mais nos elevamos, menores parecemos aos olhos daqueles que não sabem voar.”

Friedrich Nietzsche

1. Aviação Civil no Brasil

A aviação iniciou-se no Brasil com um voo de Edmond Plauchut, a 22 de outubro de 1911. O aviador, que fora mecânico de Santos Dumont em Paris, decolou da Praça Mauá, voou sobre a avenida central e caiu no mar, da altura de 80 (oitenta) metros, ao chegar à Ilha do Governador.

Era então bem grande o entusiasmo pela aviação. Na redação do jornal “A Noite”, no dia 14 de outubro, fundava-se o Aeroclubes Brasileiro, que em janeiro do ano seguinte teria sua escola de aviação. Aí, como muitos outros, aprendeu a voar o primeiro ás da aviação brasileira, o capitão Ricardo Kirk, que seria também o primeiro brasileiro a morrer em desastre de aviação, em 28 de fevereiro de 1915.

Em 17 de junho de 1922, os portugueses, Gago Coutinho e Sacadura Cabral chegaram ao Brasil, concluindo seu voo pioneiro, da Europa para a América do Sul. E em 1927 seria terminada com êxito, a travessia do Atlântico, pelos aviadores brasileiros, João Ribeiro de Barros e Newton Braga, no avião “Jaú”, hoje recolhido ao Museu Ipiranga.

Iniciou-se a aviação comercial brasileira em 1927. A primeira empresa no Brasil a transportar passageiros foi a “*Condor Syndikat*”, no hidroavião “*Atlântico*”, ainda com a matrícula alemã D-1012. A 1º de janeiro desse ano transportou do Rio de Janeiro para Florianópolis o então Ministro da Viação e Obras Públicas, Vitor Konder e outras pessoas. A 22 de fevereiro, iniciava-se a primeira linha regular, a chamada “Linha da Lagoa”, entre Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande. Em junho de 1927, era fundada a Viação Aérea Rio-Grandense (VARIG), sendo transferido para a nova empresa o avião “*Atlântico*”, que recebeu o prefixo nacional P-BAAA. Em 1º de dezembro do mesmo ano, a “*Condor Syndikat*”, que acabara de inaugurar sua linha Rio-Porto Alegre era nacionalizada, com o

¹ Mestrado e Doutorado em Direito das Relações Sociais, sub-área Direito Empresarial, pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Professora de Direito Empresarial e Advogada.

nome de “Sindicato Condor Limitada”, mas tomaria, durante a Segunda Guerra Mundial, o nome de Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul (absorvida nos anos 80 pela VARIG). Em novembro de 1927, inaugurando a linha para a América do Sul da nova companhia francesa Aeropostale chegava ao Rio de Janeiro, Jean Mermoz, que se tornaria o mais famoso aviador da época.

Em 1929, a Nova Iorque – Rio – Buenos Aires Line (Nyrba) iniciava o serviço aéreo entre essas duas cidades e o Brasil, tendo sido fundada no Brasil a Nyrba do Brasil S.A., com linha semanal entre Belém e Santos, e que se transformaria na Panair do Brasil, extinta em 1965.

A fundação do Aerolóide Iguazu, com linha inicial São Paulo – Curitiba e logo se estendendo a Florianópolis, marcou o ano de 1933. Em novembro de 1933 era fundada por 72 (setenta e dois) empresários, a Viação Aérea São Paulo – VASP, que iniciaria em 1936 o voo regular entre Rio e São Paulo, a linha de maior tráfego da aviação brasileira.

A extensão do país e a precariedade de outros meios de transportes fizeram com que a aviação comercial tivesse uma expansão excepcional no Brasil. Em 1960, o país tinha a maior rede comercial do mundo em volume de tráfego depois dos Estados Unidos. Na década de 1950, operavam 16 (dezesesseis) empresas brasileiras, algumas com apenas dois ou três aviões e fazendo principalmente ligações regionais. Destacava-se na Amazônia, a então SAVA S.A. – Serviços Aéreos do Vale Amazônico, com sede em Belém, fundada pelo Comandante Muniz e que com a ajuda do seu amigo e futuro Brigadeiro e Ministro da Aeronáutica, Eduardo Gomes, conseguiu a concessão presidencial para voos regulares de passageiros e cargas.

A crise e estímulo do governo federal às fusões de empresas reduziram esses números para apenas quatro grandes empresas comerciais (VARIG, VASP, Transbrasil e Cruzeiro). Muitas cidades pequenas saíram do mapa aeronáutico, mas ainda nessa mesma década organizaram-se novas empresas regionais, utilizando inicialmente os aviões turbohélices fabricados no Brasil pela Embraer, bandeirante EMB-110.

A VARIG absorveu a Cruzeiro e adquiriu outras pequenas regionais, se transformando no início desse século XXI como a maior transportadora da América Latina e a então regional TAM, dirigida pelo Comandante Adolfo Rolim Amaro – falecido em julho de 2001 em acidente de helicóptero no Paraguai, se transformou na segunda maior empresa do continente sul-americano. VASP e Gol também se destacam como empresas comerciais. A Transbrasil paralisou suas atividades no final de 2001.

2. História da VASP no Brasil

A VASP não conseguiu sustentar o crescimento. Deixou de pagar obrigações, salários, leasings e até taxas de navegação. Canibalizou os MD-11 a céu aberto em Guarulhos e foi cancelando as rotas internacionais. A frota foi reduzida, restando os antigos 737-200 e os cansados A300 para servir uma rede doméstica menor do que a empresa operava em 1990. O VASP Air System foi desfeito.

Em setembro de 2004, o Departamento de Aviação Civil (DAC) suspendeu as operações de oito aeronaves da VASP. Por medida de segurança, os aviões 737-200 de prefixos **PP-SMA, PP-SMB, PP-SMC, PP-SMP, PP-SMQ, PP-SMR, PP-SMS e PP-SMT** foram proibidos de voar até cumprirem as exigências técnicas de revisões e modificações obrigatórias - as ADs (Airworthiness Directives) - estabelecidas pelo fabricante. Sem dinheiro para fazer os trabalhos, a VASP decidiu encostar os jatos que, em seguida, começaram a ser canibalizados para oferecer peças aos outros 737 ainda em operação.

Com uma imagem arranhada e uma frota obsoleta, a empresa foi perdendo terreno, sobretudo após a entrada da Gol no mercado. A VASP operou em novembro de 2004 apenas 18% dos voos programados. Em setembro de 2004, quando enfrentou a primeira paralisação de funcionários e começou a ter problemas para abastecer suas aeronaves, a fatia de mercado da companhia aérea era de apenas 8% (oito por cento) e dois meses depois, de 1,39% (Hum, trinta e nove por cento). A ocupação também estava aquém do desejado: as únicas 3 (três) aeronaves da VASP que voaram no mês saíram com 47% (quarenta e sete) dos assentos vendidos.

A VASP parou de voar no final de janeiro de 2005, quando o DAC cassou sua autorização de operação. Suas aeronaves hoje estão paradas por aeroportos de todo o país, sendo testemunhas de uma triste página da história da aviação comercial brasileira. Hoje falida.

A empresa esteve em processo de recuperação judicial entre 1º de julho de 2005 e 4 de setembro de 2008, para que tivesse alguma possibilidade de retornar suas operações.

A VASP realizou em 26 de julho de 2006 uma Assembleia de Credores, quando foi aprovado o plano de recuperação da empresa, com previsão de retomar as atividades com cargas e passageiros dentro de um prazo de 8 a 10 meses, com 12 novas aeronaves, adquiridas por meio de leasing. O juiz homologou no dia 24 de agosto de 2006 o seu plano

de recuperação judicial, reafirmando a empresa retomar suas atividades dentro de um período de 8 a 10 meses. Mas isto não aconteceu até hoje.

Uma nova Assembleia de Credores foi realizada em 17 de julho de 2008, para que os credores pudessem opinar pela manutenção ou não da empresa em recuperação judicial. O resultado foi a sugestão pela decretação da falência da companhia.

Em 4 de setembro de 2008, sentença proferida pelo juiz da 1ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais de São Paulo, onde tramitava a Recuperação Judicial, decretou a falência da companhia,² com dívidas estimadas em 5 bilhões de reais.³

Durante o período de recuperação judicial, a VASP sobreviveu fazendo manutenção de aeronaves para outras companhias aéreas, como a VarigLog e a BRA, bem como da locação de alguns imóveis não operacionais espalhados pelo Brasil. No entanto, uma Reintegração de Posse obtida pela INFRAERO, em agosto de 2008, que determinou a devolução de diversas áreas em vários aeroportos brasileiros até então operadas pela VASP, que incluíam as oficinas e hangares, inviabilizou a atividade de manutenção até então efetuada.

Em agosto de 2011, quatro aviões que permaneciam em Congonhas foram desmontados para serem vendidos como sucata.

Em novembro de 2012, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) suspendeu a decisão da justiça paulista que decretou a falência da empresa em 2008. Segundo o ministro Massami Uyeda, a suspensão se deve ao fato de interesses individuais de alguns credores terem impedido que o plano de recuperação judicial da empresa fosse executado.⁴ Os ministros da 3ª Turma do STJ concluíram que a recuperação judicial não era mais possível e a empresa novamente foi declarada falida em 6 de junho de 2013.⁵

A VASPEX era uma subsidiária da empresa aérea VASP de despacho imediato de correspondências, documentos e objetos. Entrou em recuperação judicial, mas acabou falindo junto à VASP em 4 de setembro de 2008. Operava aviões Boeing 727 e 737-200 para quase todo o Brasil. Foi criada para operar junto com a VASP entregando

² Justiça de São Paulo decreta falência da Vasp. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2008/09/442743-justica-de-sao-paulo-decreta-falencia-da-vasp.shtml> Acesso em 09/09/2010.

³ **Leilão de avião e sucatas da Vasp será no dia 6; veja fotos - 27/01/2012 - 11h37.** Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2012/01/1040258-leilao-de-aviao-e-sucatas-da-vasp-sera-no-dia-6-veja-fotos.shtml>. Acesso em 27/01/2012.

⁴ **STJ Suspende Falência da VASP.** Disponível em: <http://www.ebc.com.br/2012/11/stj-suspende-falencia-da-vasp>. Acesso em 05/03/2012.

⁵ **STJ Confirma Falência da VASP.** Disponível em: <http://exame.abril.com.br/negocios/noticias/stj-confirma-falencia-da-vasp-3>. Acesso em: 15/06/2013.

encomendas do tipo (porta-a-porta) com bastante sucesso no Brasil. Comentava-se antes da falência, que a Vasp tinha planos de adquirir algumas aeronaves Embraer 190, mas a negociação não foi feita.

3. História da VARIG no Brasil

No que tange a VARIG, em Novembro de 2001, a companhia recebeu o primeiro Boeing 777-200ER de uma encomenda de três. As novas aeronaves tinham a mais sofisticada tecnologia e com um sistema de entretenimento individual, no qual o passageiro podia escolher o que queria assistir em uma tela individual na própria poltrona. Esse tipo de sistema não existia em nenhum outro avião da empresa. A Varig veio a receber em 2005, mais Boeing 777-200 usados, provenientes da United Airlines e British Airways.

Os novos aviões foram colocados nas rotas para Miami, Nova Iorque, Frankfurt, Madri, Paris, Amsterdam e Londres, revezando com o MD-11.

Apesar de todas as inovações, a Varig não estava nada bem. A diretoria não tomava qualquer atitude para evitar a crise e reduzir as dívidas da empresa. Além disso, a Varig vinha perdendo muito espaço no mercado doméstico mediante ao crescimento implacável da TAM Linhas Aéreas e Gol Transportes Aéreos, que adotou o modelo *low cost* e conquistou o público brasileiro, com suas passagens baratas. As linhas aéreas Rio Sul e a Nordeste também vinham perdendo espaço no mercado regional frente as concorrentes TRIP Linhas Aéreas e Total Linhas Aéreas.

O mercado aéreo estava sofrendo perdas. O Governo Federal, tinha uma dívida de mais de 4 bilhões de Reais com o Grupo Varig. Mas em vez de pagar a dívida, tentou promover uma fusão com a TAM Linhas Aéreas, em 2003. Apesar das primeiras providências serem tomadas para a fusão, o projeto fracassou.

Em 2004, a Varig recebeu o último tipo de avião da sua história. Foram encomendados quatro Boeing 757-200, ex-Iberia para serem utilizados nas rotas-tronco domésticas e América do Sul.

Por mais de quinze anos a empresa apresentou balanços financeiros negativos, além de ter mudado de comando mais de cinco vezes num período de seis anos. Com dívidas estimadas em mais de sete bilhões de Reais, as dificuldades enfrentadas pela empresa foram, supostamente, reflexo do congelamento das tarifas aéreas nas décadas de 1980 e 1990, complementadas por uma administração ineficiente.

Em 2003, o *Wikileaks* divulgou um conjunto de documentos secretos do Governo que indicava que, ao invés de pagar as dívidas que o Governo Federal tinha com o Grupo Varig (cerca de 4,7 bilhões de Reais), o Governo Lula optou em promover uma fusão entre a Varig e a TAM, como se fosse parte de um projeto para reduzir os custos operacionais de um setor que ainda sofria as consequências dos ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, mas que não resultou êxito.

Em 22 de junho de 2005, a justiça brasileira deferiu o pedido de recuperação judicial protocolado em 17 de junho do mesmo ano pela Varig. Com essa decisão, a empresa teve bens protegidos de ações judiciais por 180 dias, mas dispôs de um prazo de 60 dias para apresentar um plano de viabilidade e de recuperação a seus credores. As dívidas da Varig, inscritas no balanço de 2004, chegavam a 5,7 bilhões de Reais. Em novembro de 2005 a TAP Portugal, em conjunção com investidores brasileiros, formalizam a compra das subsidiárias VarigLog e Varig Engenharia e Manutenção (VEM), garantindo o pagamento de credores internacionais.

No mês seguinte, a Fundação Ruben Berta (FRB) fecha um acordo para transferir para Docas Investimentos 67 % das ações ordinárias da FRB-Par Investimentos, proprietária da Varig. A justiça do Rio de Janeiro, no entanto, suspende a operação, justificando que a troca de controle teria de passar primeiro pela aprovação dos credores. A FRB é afastada da gestão da Varig, enquanto os credores rejeitam a oferta da Docas Investimentos e aprovam um plano de reestruturação da companhia. Por meio do plano de emergência - elaborado com a finalidade de sustentar o fluxo de caixa da empresa até meados de julho/agosto de 2006 - a Varig tenta conseguir mais prazo com os credores para quitar suas dívidas.

Em abril de 2006 a VarigLog oferece 350 milhões de US dólares pela empresa, mas a proposta é recusada pelos credores. Uma nova oferta de 400 milhões é feita, mas sem uma definição da empresa, retirada no mês seguinte. No dia 9 de maio uma nova assembleia dos credores define os termos de leilão da Varig, que poderia ser vendida integralmente (a Varig Operações, que cuida dos voos nacionais e internacionais) ou separada (a Varig Regional, que cuida das operações domésticas). Os preços mínimos na época eram, respectivamente, US\$ 860 milhões e US\$ 700 milhões.

Após outra proposta de compra feita pela VarigLog, uma nova assembleia foi realizada em 17 de junho de 2006. Os credores da primeira classe da empresa, formada pelos trabalhadores, aprovaram a oferta. Mas os da segunda classe, que conjuga fundos de

pensão e o Banco do Brasil, e da terceira classe, reunindo empresas públicas e de leasing, rejeitaram a proposta. Foram mais de 20 votos contrários só na terceira classe, a maior parte deles advindos de empresas estrangeiras. Este resultado inviabilizou a realização de um novo leilão da Varig, e como consequência a justiça pode vir a decretar a insolvência da empresa.

Em 20 de julho de 2006, a empresa foi vendida por 24 milhões de dólares, em leilão, para a Varig Logística, que assumiu 245 milhões de Reais em bilhetes emitidos e o passivo (milhas acumuladas) de 70 milhões de Reais do *Smiles*. A VarigLog se comprometeu a emitir debêntures de 100 milhões de Reais, que poderiam ser convertidas em 10 % de participação na nova empresa para funcionários e credores com garantias, como o Instituto Aerus de Seguridade Social, fundo de pensão dos empregados da empresa. A VarigLog foi a única empresa a participar do leilão. Segundo analistas, o risco de sucessão de dívidas foi o principal fator que afastou o interesse de outras empresas nos leilões da Varig. Um dos deveres do novo dono seria garantir um fluxo de caixa anual de 19,6 milhões de Reais usado para pagar os credores da "Velha Varig" nos próximos 20 anos.

Em 28 de julho de 2006, começaram as demissões na empresa, totalizando somente neste dia mais de 5.000 postos de trabalho cortados, sem o pagamento das verbas rescisórias, que estavam arroladas no plano de recuperação judicial, bem como os quatro meses de salários atrasados e dívidas diversas com os empregados. Dezenas de aviões ficaram retidos no hangar da VEM no Galeão sem poder voar. Alguns outros aviões ficaram parados por outros locais do Brasil e do mundo, como o Boeing 777-200 PP-VRE que ficou parado em Nova Iorque e o PP-VRJ em Salvador. A 3 de agosto de 2006, a Varig operou seu último voo internacional. Nesse dia os voos da Varig foram proibidos de pousar em Lisboa, Paris, Madri, Londres, Roma, Zurique e Beirute. O único lugar onde os voos puderam pousar foi em Frankfurt. Dois MD-11, que decolaram para São Paulo e Rio de Janeiro terminando os voos internacionais da Varig. Os passageiros remanescentes voltaram em voos da Lufthansa.

Em 28 de novembro de 2006, a Varig anunciou que ia operar mais sete rotas entre 18 de dezembro e 4 de março. Desta forma, a empresa passou a voar para 12 destinos nacionais e quatro internacionais: Belo Horizonte, Florianópolis, Porto Seguro, Rio de Janeiro, São Paulo, Brasília, Salvador, Fortaleza, Recife, Porto Alegre,

Curitiba e Manaus (nacionais), e Caracas, Bogotá, Buenos Aires e Frankfurt (internacionais).

Em 14 de dezembro de 2006, a Varig recebeu o *Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo* (CHETA) da Anac e as demais concessões para funcionamento, iniciando, em definitivo, a nova Varig.

Em 9 de abril de 2007 a VRG Linhas Aéreas S/A foi comprada pela Gol Transportes Aéreos, por meio de uma subsidiária desta, a GTI S.A. A compra foi feita dessa forma para evitar a transferência das dívidas da Varig para a Gol.

Em setembro de 2009, o juiz Luiz Roberto Ayoub, titular da 1ª Vara Empresarial do Rio, decretou o fim da recuperação judicial da Varig antiga, que estava operando com a bandeira Flex Linhas Aéreas. De acordo com ele, as obrigações do plano de reestruturação foram cumpridas no prazo de dois anos. A partir da publicação dessa sentença, o que ocorreu no dia 1º, Ayoub informa que a Flex tinha um prazo de 10 dias para a transição da gestão da companhia, que voltou para a Fundação Rubem Berta, acionista majoritária da Flex, com 87% do capital. A fundação havia sido afastada da gestão da Flex por Ayoub em dezembro de 2005. A Flex Linhas Aéreas em sua curta existência operou com apenas um Boeing 737-300. Neste período realizou apenas alguns voos para a Gol/Varig, por meio de acordo. O último voo ocorreu em novembro de 2009, simbolizando assim o fim da empresa.

No dia 20 de agosto de 2010, a Justiça do Rio de Janeiro decretou falência da antiga Varig, além de mais duas empresas do grupo, a Rio Sul Linhas Aéreas e a Nordeste Linhas Aéreas. O comunicado oficial foi feito pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ). Segundo o tribunal, o pedido foi feito pelo próprio administrador e gestor judicial do grupo, Licks Associados, que alegou que a Viação Aérea Rio Grandense não tinha condições de pagar suas dívidas.

A antiga Varig faliu sem ver o fim da ação que cobrava da união cerca de R\$ 4 bilhões por perdas com o congelamento de tarifas nas décadas de 1980 e 1990. Após o ano de 2003 até o último dia de existência da Varig, o Governo do Brasil devia à Varig cerca de R\$ 7,0 bilhões que, se fossem pagos, provavelmente a Varig não teria falido, assim como as empresas VASP e Transbrasil também não teriam falido, já que as mesmas cobravam dívidas pelo mesmo motivo da união. A empresa ganhou a questão no Superior Tribunal de Justiça (STJ), mas a disputa judicial seguiu para o Supremo Tribunal Federal, onde ainda não foi julgada.

A falência da Velha Varig, decretada no dia 20 de agosto de 2010, foi suspensa pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ). A corte, ao analisar um recurso da Fundação Ruben Berta, controladora da empresa com 87 % dos papéis da Flex, concedeu o que juridicamente se chama de efeito suspensivo à falência, até que o mérito do pedido que contesta a quebra seja julgado. Na prática, a companhia aérea volta ao status de empresa em recuperação judicial, pois o próprio tribunal já havia suspenso o encerramento da recuperação, determinado em setembro de 2009 pela primeira instância da Justiça do Rio.

VRG Linhas Aéreas, GOL, Varig ou Nova Varig é uma companhia aérea brasileira que surgiu após o fim das operações da antiga Varig, em 2006, e começou a operar, no mesmo ano, após a venda da parte saudável da Varig para a Varig Log. Em 2007, a VRG Linhas Aéreas foi vendida para a Gol Linhas Aéreas e em 2008 as marcas Varig e Gol foram unificadas numa única razão social. A companhia opera desde 2008 utilizando o nome GOL Linhas Aéreas (e em alguns voos utiliza o nome "VARIG" e "SMILES") a logomarca oficial da companhia aérea (atualmente) em todas as aeronaves é a marca da GOL Linhas Aéreas.

A denominação social da GOL Linhas Aéreas é VRG Linhas Aéreas S/A e a empresa esta sediada na Praça Comandante Linneu Gomes em São Paulo.

Atualmente a Gol/Varig possui uma das frotas mais modernas do país, sendo a idade média das aeronaves em operação de 7 anos.

Em 9 de abril de 2007 a VRG Linhas Aéreas S/A foi comprada pela Gol Transportes Aéreos, por meio de uma subsidiária desta, a GTI S.A. A compra foi feita dessa forma para evitar a transferência das dívidas da Varig para a Gol.

Em outubro de 2013, foi anunciada que a Gol iria descontinuar a marca até Abril de 2014, pintando todos os aviões da marca Varig nas cores da Gol Linhas Aéreas. Não foram divulgados detalhes sobre a mudança.

4. História da AZUL no Brasil

Atualmente, com mais de seis anos desde sua criação, a **Azul** mudou o panorama da aviação comercial brasileira. Criada e comandada por David Neeleman, norte-americano nascido no Brasil, que também foi o fundador da companhia JetBlue, dos Estados Unidos. O início das operações se deu em 15 de dezembro de 2008. Pessoas chaves: David

Neeleman, CEO da empresa, presidente é Antonoaldo Neves e seu COO (Chief Operating Officer) é Flavio Costa.

Apesar de nova, já detinha, em dezembro de 2011, 9,77% de participação no mercado, o que lhe dava a terceira colocação entre as companhias aéreas do país. A intenção inicial era de ter uma frota composta exclusivamente de Embraer E-Jets, e para tanto, encomendou 76 aeronaves, sendo 36 encomendas confirmadas e 40 com opção de compra e direito de compra. Porém, em 2009, sentindo a necessidade de atender cidades menores com voos de pequenas distâncias, encomendou aviões ATR-72, que entraram em operação a partir de 2010.

O nome da companhia aérea foi escolhido através de um concurso na internet, denominado "Você Escolhe", que durou 30 dias e resultou em milhares de participantes. Embora *Samba* tenha sido o nome mais votado, a empresa optou pelo nome *Azul*. A disputa foi tão acirrada entre as duas opções, que a nova empresa decidiu premiar com o passe vitalício tanto o internauta que propôs pela primeira vez o nome Azul, quanto o que propôs Samba. Os dois vão poder viajar de graça, com um acompanhante, por toda a vida.

No dia 28 de maio de 2012, a Azul e a TRIP Linhas Aéreas anunciaram uma fusão. TRIP Linhas Aéreas, que então era a maior empresa aérea com segmento regional na América Latina. Após a aprovação, a nova empresa passou a representar 15% do mercado. Com a fusão, a Azul passou a ter um mercado maior na região norte e aeroportos regionais, como o Aeroporto da Pampulha em Belo Horizonte, assim como passará a ter voos saindo do Aeroporto Internacional de Guarulhos. A fusão foi aprovada pela ANAC e pelo CADE em 2013. Até a aprovação ambas empresas mantiveram seus voos separadamente, e a partir do fim de 2013, os voos antes operados com o código T4, da TRIP, passaram a ser operados com o código AD, da Azul. A razão social da nova empresa é AZUL TRIP S/A, e opera sob a marca Azul. O fim da marca TRIP deu-se no final do ano de 2013, quando a nova pintura da Azul foi lançada, desde então a nova logomarca e nova pintura vem sendo implantadas gradativamente nas aeronaves, anúncios e lojas. Para marcar a fusão, um Embraer 195 foi pintado nas cores das duas empresas e um Embraer e um ATR serão mantidos com as cores originais da TRIP. Juntas, Azul e Trip somam **126 aeronaves** servindo mais de 100 destinos, com aproximadamente **900 voos diários**.

Após o último passo para a integração da TRIP Linhas Aéreas e seus funcionários, a Azul retomou seus planos pré-fusão, entre eles o processo de internacionalização e expansão da companhia. Entre os planos, estão incluídos a compra de aeronaves maiores,

como os Airbus A330, para o início dos voos internacionais da companhia, inicialmente para Nova York, Orlando e Fort Lauderdale, na Flórida, hubs da JetBlue, outra companhia fundada por David Neelman, e a partir desses destinos, oferecer conexões para outras regiões dos Estados Unidos, através de acordo com a JetBlue. As aeronaves escolhidas para os voos internacionais de longa distância foram os Airbus A330-200, que começaram a chegar em 2014, e os Airbus A350-900, que podem chegar em 2017.

Os A330 irão realizar voos domésticos e internacionais de longa distância para os Estados Unidos a partir de dezembro de 2014, e com os A350 a Azul estuda iniciar serviços intercontinentais para a Europa. O primeiro A330, chegou em junho de 2014, veio da companhia Gulf Air, do Bahrein, e contará com duas classes de serviço. Em 2015 as aeronaves serão reconfiguradas para o padrão da Azul, contando com Classe Executiva, Premium Economy (Espaço Azul) e Econômica.

Com o anúncio das novas operações internacionais, a Azul se tornou a companhia aérea de bandeira do Brasil (*Flag Carrier*), ostentando, em algumas aeronaves, o título "*Brasil's Flag Carrier*", abaixo da logo da Azul, e o nome "*Brasil*" em destaque. Uma das aeronaves Airbus A330-200 recebidas pela empresa, carrega a frase "*Brasil's Flag Carrier*" embaixo do logotipo da companhia.

“Uma vez que você tenha experimentado voar, você andará pela terra com seus olhos voltados para céu, pois lá você esteve e para lá você desejará voltar.”

Leonardo da Vinci

Referências Bibliográficas

AZUL. História da azul linhas aéreas. Disponível em: <http://www.voeazul.com.br/sobre-azul>. Acesso em: 15/9/2014.

BRASIL. **STJ Suspende Falência da VASP.** Disponível em: <http://www.ebc.com.br/2012/11/stj-suspende-falencia-da-vasp>. Acesso em 05/03/2012.

_____. **STJ Confirma Falência da VASP.** Disponível em: <http://exame.abril.com.br/negocios/noticias/stj-confirma-falencia-da-vasp-3>. Acesso em: 15/06/2013.

CONJUR. Consultou jurídico. Decisão a favor da Varig reacende aspectos da falência. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2014-mar-25/paulo-calazans-decisao-favor-varig-reacende-aspectos-falencia>. Acesso em: 22/09/2014.

SÃO PAULO. **Justiça de São Paulo decreta falência da Vasp.** Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2008/09/442743-justica-de-sao-paulo-decreta-falencia-da-vasp.shtml>. Acesso em 09/09/2010.

_____. **Leilão de avião e sucatas da Vasp será no dia 6; veja fotos - 27/01/2012 - 11h37.** Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2012/01/1040258-leilao-de-aviao-e-sucatas-da-vasp-sera-no-dia-6-veja-fotos.shtml>. Acesso em 27/01/2012.

WIKIPÉDIA. **Varig (1927 – 2006).** Disponível em: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Varig_\(1927_-_2006\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/Varig_(1927_-_2006)). Acesso em: 10/09/2014.