



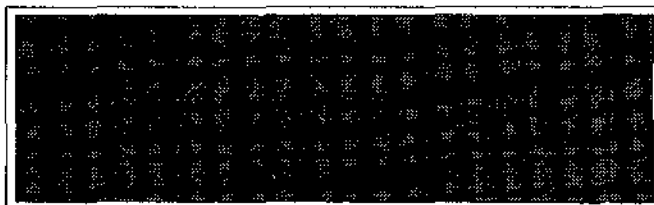
CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA

DIRETORIA LEGISLATIVA

DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO

SETOR DE TAQUIGRAFIA



NÚMERO: 81ª

ASSUNTO: Comemoração 70º ANIVERSÁRIO DA VASP

DATA: 31/10/03

HORA: 10 horas

LOCAL: CLDF

34 bandas



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

**TERCEIRA SECRETARIA
DIRETORIA LEGISLATIVA
DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO**

**SETOR DE TRAMITAÇÃO, ATA E SÚMULA
SETOR DE TAQUIGRAFIA**

1ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 4ª LEGISLATURA

**ATA DA 81ª
(OCTOGÉSIMA PRIMEIRA)**

**SESSÃO SOLENE
EM COMEMORAÇÃO AO
70º ANIVERSÁRIO DA
VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO - VASP,**

EM 31 DE OUTUBRO DE 2003.

I - SÚMULA

AUTORIA: Deputado Jorge Cauhy

LOCAL: Câmara Legislativa do Distrito Federal

INÍCIO: 10 horas



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

1 - ABERTURA

2 - COMPOSIÇÃO DA MESA

3 - PRONUNCIAMENTOS

4 - COMUNICADO DA PRESIDÊNCIA

5 - ENCERRAMENTO

II - DETALHAMENTO

**(O REGISTRO DESTA SESSÃO ESTÁ
DISPONÍVEL EM FITA VHS E CD-ROM)**

3
O PRESIDENTE DA CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL,
DEPUTADO BENÍCIO TAVARES

tem a honra de convidar para a Sessão Solene em homenagem

aos **70 ANOS DA VASP,**

proposta pelo Deputado **Jorge Cauhy,**

a realizar-se no dia 31 de outubro de 2003,

às 10 horas, no Plenário.

Traje: passeio completo
Uniforme correspondente

Gentileza confirmar presença
Telefones: 348-8270/8272 / Fax: 348-8273
e-mail: cerimonial@cl.df.gov.br



SESSÃO SOLENE EM HOMENAGEM AOS 70 ANOS DA VASP, PROPOSTA PELO DEPUTADO JORGE CAUHY

Data: 31 de outubro de 2003

Horário: 10h

Local: Plenário

ROTEIRO

- Chegada dos Deputados, demais autoridades e convidados
- Anúncio do início da Sessão pelo mestre-de-cerimônias
- Abertura da Sessão pelo Senhor Presidente
- Composição da Mesa de Honra
- Canto do Hino Nacional
- Palavras do autor do requerimento
- Palavras dos demais Deputados inscritos
- Palavras das autoridades componentes da mesa - a critério/Presidente
- Pronunciamento / Considerações do Presidente da Sessão
- Agradecimentos e encerramento da Sessão.



SESSÃO SOLENE EM HOMENAGEM AOS
70 ANOS DA **VASP**, PROPOSTA PELO
DEPUTADO JORGE CAUHY

Data: 31 de outubro de 2003
Horário: 10h
Local: Plenário

SCRIPT / PRESIDENTE

1. TENHO A HONRA DE DECLARAR ABERTOS OS TRABALHOS DESTA SESSÃO SOLENE EM HOMENAGEM AOS 70 ANOS DA VASP.

SOB A PROTEÇÃO DE DEUS INICIAMOS NOSSOS TRABALHOS.

2. CONVIDO A TOMAR ASSENTO À MESA:

(fichas a serem repassadas pelo Cerimonial)



3. INICIANDO A SESSÃO, ENTOAREMOS O HINO NACIONAL BRASILEIRO. ACOMPANHADO PELA BANDA DA POLÍCIA MILITAR SOB A REGÊNCIA TEN. WILU AM RAMOS
4. **PRONUNCIAMENTO DO AUTOR DA INICIATIVA.**
5. **PALAVRAS DE OUTROS DEPUTADOS INSCRITOS,**
6. **PALAVRAS DOS COMPONENTES DA MESA.**
7. **PRONUNCIAMENTO / CONSIDERAÇÕES FINAIS PRESIDENTE DA SESSÃO.**
8. **AO AGRADECER A PRESENÇA DAS ILUSTRES AUTORIDADES E CONVIDADOS QUE HONRARAM ESTA CASA COM SUAS PRESENÇAS, DECLARO ENCERRADA ESTA SESSÃO SOLENE.**



**SESSÃO SOLENE EM HOMENAGEM AOS
70 ANOS DA VASP, PROPOSTA PELO
DEPUTADO JORGE CAUHY**

Data: 31 de outubro de 2003
Horário: 10h
Local: Plenário

COMPOSIÇÃO DA MESA DE HONRA

- DEPUTADA ELIANA PEDROSA;
- DEPUTADO FEDERAL JOSÉ ROBERTO ARRUDA;
- PRESIDENTE DA VASP, WAGNER CANHEDO;
- DEPUTADO JORGE CAUHY;
- FERNANDO BRITES, PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E DA FEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS DO DF;
- MITRI MOUFARREGE, VICE-PRESIDENTE DA FECOMÉRCIO;
- RAIMUNDO FONTENELLE MELO, PRESIDENTE DO SINDICATO DAS EMPRESAS DE TURISMO NO DF;
- ERALDO ALVES DA CRUZ, VICE-PRESIDENTE NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA M INDÚSTRIA DE HOTEIS;
- EUGÊNIO ANTINORO, DIRETOR M F&AV.

Sexta-feira / Manhã

Hora: 10h00

Local: Câmara

Legislativa, plenário

Contato: 348-8270/8272

O Deputado Benício Tavares convida para a

sessão solene em homenagem aos 70 anos da

Vasp, proposta pelo deputado Jorge Cauby,

entrevistado rec.

Em anexo umas informações sobre a história da

VASP, veja o que vc consegue fazer.

9

VASP, uma história de conquistas criação da VASP

ATOS OFICIAIS

A VASP (Viação Aérea São Paulo) surgiu de um movimento espontâneo de empresários de São Paulo, com o objetivo de criar condições para expansão de seus negócios e ampliação de seus horizontes através do transporte aéreo.

A elite da sociedade paulistana foi reunida, como demonstram as assinaturas, à **Ma da Assembléia Geral de Constituição da Sociedade: Viação Aérea São Paulo - VASP**, da qual reproduzimos dois trechos primordiais:

"Aos quatro dias do mês de novembro de 1933, nesta cidade de São Paulo, à Rua Boa Vista, 25, sala 519, presentes os acionistas abaixo assinados, representando mais de dois terços do capital social foi aclamado presidente da assembleia o Dr. Vicente de Paula Vicente de Azevedo, que, assumindo a **presidência**, convidou para primeiro e segundo secretários, respectivamente, ao Dr. José Manaus de Camargo Aranha e Henrique V. de Santos Dumont, os quais tomaram lugar à mesa. O Dr. José Manoel de Camargo Aranha, em nome de seus companheiros incorporadores da sociedade, leu as listas de acionistas com "o capital de quatrocentos contos de réis" integralmente subscrito..."

"Em seguida, a assembleia elegeu por aclamação unânime a seguinte administração da sociedade: Presidente: Dr. **Heribaldo Siciliano**; vice-presidente: Dr. Antônio Carlos Couto de Barros; secretário geral: Dr. José Mariano de Camargo Aranha; tesoureiro: Fernando Guedes Galvão... Por proposta do presidente, em nome da diretoria eleita, ficou decidido, por aprovação unânime da assembleia, que os membros da diretoria do conselho fiscal e seus suplentes, não sejam remunerados até que, **verificados lucros líquidos** em balancete regular, a assembleia geral ordinária, ou extraordinária, para esse fim convocada, lhes fixe os respectivos vencimentos."

Ao final, constam as assinaturas de 43 acionistas - das 72 iniciais -, proprietários de ações nominais emitidas no valor de duzentos mil réis cada uma.

Assim, em 4 de novembro de 1933, foi fundada a VASP, empresa inicialmente **privada**, sendo que os primeiros aviões de sua frota, dois bimotores **Monospar** de fabricação inglesa, já haviam sido adquiridos e se encontravam no Brasil.

INÍCIO DAS ATIVIDADES

Em **12 de Novembro de 1933, durante cerimônia no aeródromo "Campo do Marte"**, na capital paulista, os dois aviões foram "batizados" com os nomes de Bartolomeu de Gusmão e Edu Chaves e as matrículas PP-SPA e PP-SPB, respectivamente, e tiveram início as atividades aéreas com as decolagens de um para Ribeirão Preto (SP) e outro para Uberaba (MG).

O pequeno bimotor, **Monospar - 6AL/MK II**, era fabricado pela General Aircraft - Inglaterra, equipado com dois motores **Pobjoy Niagara** de 90 HP, canadenses, tripulado por um piloto, capaz de transportar três passageiros e de voar a 120km/h, sendo de fácil manobrabilidade e podendo usar pistas pequenas.

Após os vôos inaugurais, a VASP, por imposição legal, não pôde dar continuidade às suas linhas nem comercializar suas atividades aéreas. Somente em 31 de março de 1934, pelo Decreto n.º 24070, lhe foi concedida autorização governamental para "estabelecer tráfego aéreo em território nacional" juntamente com a concessão das linhas: São Paulo/Ribeirão Preto/Uberaba (450km) e São Paulo/São Carlos/Rio Preto (450km), que foram retomadas de imediato.

Em novembro de 1934, a empresa recebe seu terceiro avião, um **De Havilland Dragon DH-84**, de fabricação inglesa, tripulado por dois pilotos, capaz de transportar 10 passageiros à velocidade de 180km/h. Esta aeronave passou a atender a linha São Paulo/Ribeirão Preto/Uberaba.

A ESTATIZAÇÃO

Apesar de ter tido um bom início e com novo aporte de 400:000\$000 (quatrocentos contos de réis), que dobrou seu capital inicial, a empresa, devido aos contínuos prejuízos operacionais que ascendiam a 12\$500 (doze mil e quinhentos réis) mensais, teve que pedir auxílio aos governos Estadual e Municipal antes de completar um ano de operação.

Ao apresentar suas pretensões, a VASP baseou-se na **subvenção** que era concedida aos demais serviços públicos, entre eles o transporte ferroviário, assim como no exemplo de outros países onde as empresas de

10

transporte aéreo pertenciam ao governo, que as favorecia com subvenções ou isenções tributárias,

Os Governos do Estado e do Município concordaram com os motivos, porém, optaram não por subsidiar, mas sim assumir o controle acionário da empresa, com plenos direitos de administração. Isso foi aceito pela diretoria e acionistas da VASP como única forma de **viabilizar** a empresa, que ainda era o principal objetivo de todos os fundadores.

Em Assembleia Geral Extraordinária, realizada em 10 de março de 1935, a VASP foi transformada em Sociedade de Capital Misto com o controle acionário pelo Poder Público, teve seu capital elevado para 3.000:000\$000 (três mil contos de réis), e somente depois, pelo Decreto Estadual n.º 7308 de 05 de julho de 1935, passou a receber uma subvenção anual de 500\$000 (quinhentos contos de réis).

Teve início então o ciclo da história da VASP como empresa estatal.

DÉCADAS/AERONAVES

DÉCADA DE 30 - O MONOSPAR E O JUNKER

Após os **Monospar** e o **DC Havilland**, foram adquiridos dois **Junkers JU-52/3**, trimotores de fabricação alemã para 20 passageiros, que foram recebidos na empresa em agosto de 1936, dando início à linha São Paulo/Rio de Janeiro/São Paulo.

O PP-SPD decolou de São Paulo, inaugurando o novo aeroporto da capital - **Congonhas** -, às 8h40 do dia 5 de agosto de 1936. No mesmo horário, o PP-SPE partia do Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro. Ambos levaram duas horas de voo para completar os respectivos percursos.

A nova linha, com seis frequências **semanais**, foi o embrião da ligação de maior densidade do transporte aéreo doméstico **brasileiro**, hoje operada pelos **Boeing 737-300** e **Fokker-100**, realizando o trecho em 35 minutos, com 80 frequências diárias e transportando dois milhões de passageiros por ano. Seu sucesso foi tão grande que, em 1937, as frequências foram duplicadas. Isto é, passaram a duas por dia, obrigando à ampliação da frota, com a incorporação do terceiro **JU-52**, em setembro daquele ano.

O quarto modelo **seria** incorporado em 1939, enquanto os outros três, encomendados à mesma época (1936), tiveram suas entregas retardadas pelo **surgimento** da 2ª Grande Guerra. Somente dois foram entregues em 1944.

O desempenho dos quatro **JU-52**, foi fundamental para a ampliação da malha, que teve início com o prolongamento da linha de São Paulo/Ribeirão Preto/Uberaba até Goiânia, cidade do Brasil Central, próxima à Brasília. Para a época esse feito foi um grande desafio, tanto que mereceu o incentivo de uma **subvenção** federal de 3\$000 (três mil réis) por quilômetro voado.

Em 1939, a **malha** expandiu-se para o sul do Brasil, ultrapassando os limites do estado de São Paulo, atingindo as cidades de Curitiba (PR) e Florianópolis (SC) para, no início de 1940, chegar a Porto Alegre (RS).

A nova empresa aérea fazia jus às tradições do povo paulista, responsável pelas Entradas e Bandeiras, incursões destemidas realizadas pelo Interior adentro, nos primeiros séculos de nossa existência, ultrapassando as demarcações do Tratado de Tordesilhas, rompendo florestas e vadeando rios e dando essa dimensão continental ao Brasil.

DÉCADA DE 40 - O DOUGLAS DC-3

A primeira metade da década de 40 foi conturbada pela 2ª Guerra Mundial, para onde se voltavam todas as atenções e esforços do mundo livre, na tentativa de derrotar o eixo **Nazi-Facista**.

Foram anos difíceis para o início do transporte aéreo, que **tinha** sua **possibilidade** de crescimento impedida pelas guerras que bloqueavam os céus europeu e asiático. Além disso, a **concentração** da indústria aeronáutica estava toda voltada para a produção de guerra, o que impossibilitava adquirir as aeronaves e dificultava a manutenção e reposição de equipamentos.

A VASP, por operar aviões de fabricação alemã, viu-se totalmente bloqueada e viveu anos difíceis que retardaram muito o seu crescimento. Com o término do conflito, a frota da aviação de transporte militar excedente, em especial os famosos Douglas C-47, cuja **versão** civil foi chamada de **DC-3**, inundou o mundo, e na VASP, não foi exceção. A empresa chegou a adquirir 27 destas aeronaves, das quais quatro foram recebidas em 1946 e mais treze ainda na década de 40.

Os famosos **DC-3** somaram-se aos **JU-52**, e depois os substituíram, dando à frota VASP maior oferta de assentos - pois transportavam em torno de 26 a 28 passageiros -, maior alcance e melhores recursos de apoio à navegação. Isso permitiu o desenvolvimento de novas linhas e a interiorização do país, alcançando, ao longo do tempo, a fronteira oeste e a Amazônia.

Ao término dos anos 40, a VASP tinha um capital de Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), sendo 75,9% estatal (Estado e Município) e 24,1% de investidores privados.

DÉCADA DE 50 - O SCANDIA (SAAB90A-2)

Embora a frota de **DC-3** continuasse voando e tivesse aumentado, os anos 50 foram a década do **Scandia**, não só pelo que a aeronave significou para a companhia em avanço técnico e resultados comerciais, mas pelo fato de ter sido a VASP a operadora de todas as 18 unidades fabricadas, dentre as quais o protótipo,

O **Scandia**, cuja ficha técnica transcrevemos abaixo, foi produzido pela SAAB, homologado em novembro de 1946 e utilizado, inicialmente, pela AB Aerotransport of Sueden (empresa sueca), em 1948 e logo após pela VASP, em 1950.

A VASP optou pelo **Scandia** principalmente pelo fato de decolar do aeroporto Santos Dumont sem restrições e também por ter um preço bem mais convidativo do que seu concorrente, o Convair-240.

FICHA TÉCNICA SAAB 90 SCANDIA

- o Bimotor, Asa Baixa, triciclo com trem de pouso totalmente retrátil, para transporte de passageiros e carga;
- o Dois motores Pratt Whitney R-2180-E1 Twin Wasp (14 cilindros em duas fileiras) 1400 HP/2800RPM
- o Vel. Cruz - 242 (mph) - 390 km/h
- o Alcance máx. - 2.400km
- o Peso máximo decolagem - 16.000kg
- o N.º. pax transportáveis - 24 a 32

Os primeiros **Scandia** foram incorporados à VASP de junho a dezembro de 1950. O primeiro, PP-SQC, chegou ao Brasil em 21 de junho de 1950, trasladado de Linköping (Suécia) via Paris, Lisboa, Dakar, Recife, Salvador e São Paulo por pilotos suecos e brasileiros.

TRIPULAÇÃO DO PP-SQC

- o Comandante Cap. Lars Anders Helostrand - sueco
- o Co-piloto Cassio Simões - brasileiro
- o Co-piloto Luís de Carvalho Landel - brasileiro
- o Navegador Karl Erik Arnald Bodel - sueco
- o Rádio Operador Júlio César Cavalcante Springer - brasileiro
- o Mecânico Simão Pecoraro - brasileiro

Considerados os recursos de apoio à navegação existentes à época, tanto em terra como a bordo, é importante registrar o significado deste e dos demais traslados dos **Scandia**, - mais adiante feito por tripulações totalmente brasileiras. Para efeito de alcance, eram colocados a bordo, na cabine de passageiros, 10 tanques de combustível que permitiam transpor o Atlântico com êxito total, sem que se registrasse um só acidente ou incidente,

Entre 1955 e 1958, a VASP adquiriu da ABA e da SAS todos os **Scandia** existentes, tornando-se a única proprietária e operadora desta aeronave.

Como, primeiro bimotor triciclo da aviação comercial brasileira, o **Scandia** chamou a atenção pela sua aparência, conforto e fino acabamento interior. Além disso, atraía todas as atenções quando, no pátio de estacionamento, fazia uso do seu reverso para dar marcha à ré, manobra até então inusitada nos aeroportos brasileiros.

Graças à frota de **Scandia**, nossos destinos e frequências foram ampliados, sendo que, só no eixo Rio/São Paulo, passamos a operar 15 vezes ao dia, ao mesmo tempo que atingíamos as capitais Campo Grande, Cuiabá, Belo Horizonte, Vitória, Salvador, Recife e Natal.

Em outubro de 1958, a VASP entra na era da aviação à reação ao receber seu primeiro turbo hélice, um Viscount-701, quadrimotor de fabricação inglesa, que viria a ser a estrela do início da década seguinte.

12

DÉCADA DE 60 - AVIÕES À REAÇÃO - A TRANSIÇÃO

A chegada dos **Viscount-701** deu início à transição para as aeronaves à reação, isto é, turbo hélices e jatos puros, que passaram a caracterizar a frota VASP nesta década e na seguinte.

No entanto, a aquisição, em 7 de janeiro de 1962, do grupo Lloyd Aéreo, composto pelas empresas Lloyd Aéreo Nacional (LAN), Navegação Aérea Brasileira (NAB) e Transportes Aéreos Bandeirantes (TAB), resultou na incorporação de vários tipos de aeronaves à frota VASP, tornando-a uma "verdadeira Babel".

Assim, além dos **DC-3**, **Scandia** e **Viscount**, convivemos na primeira metade dos anos 60, com oito **C46 - Curtiss Commando**, oito **DC-4 Skymaster** e quatro **DC-6**, sendo que somente estes últimos ultrapassaram o final da década, indo até 1977.

Em 1965, com o cancelamento das linhas da Panair do Brasil, empresa herdeira da NYRBA (Nova York/Rio/Buenos Aires) e detentora de excelentes concessões de linhas internacionais, ocorreu a primeira grande batalha da VASP para ingressar no Transporte Aéreo Internacional.

Contudo, nem através do Banco do Estado de São Paulo, que se ofereceu para assumir o controle acionário da empresa e nem mesmo usando todo o peso político e econômico do estado de São Paulo, a VASP conseguiu evitar a cessação das linhas da Panair para a Europa e o Oriente Médio à Varig.

Isto ocorreu sob a alegação governamental de "ser esta a única empresa do país equipada em condições de competir com as companhias estrangeiras e assumir o controle dos vôos no espaço de poucas horas, bem como, honrar compromissos de bilhetes já vendidos, no valor de um milhão de dólares". Foram vãs as tentativas da presidência da VASP e do Governo de São Paulo de conseguir qualquer concessão internacional advinda da cessação das atividades da Panair do Brasil.

Voltando à transição de equipamentos, enquanto eram desativadas as aeronaves convencionais, foram agregados à frota VASP os seguintes aviões à reação em 1967: dois **BAC-1-11**, jatos puros de fabricação inglesa, oito **YS11 Samurai**, turbo hélice de fabricação japonesa e finalmente quatro **Boeing 737-200**, jato puro de fabricação americana que deram início a uma frota, até hoje existente, de 21 aeronaves deste tipo e que ainda são a espinha dorsal da companhia.

Com a aquisição das empresas e aeronaves já citadas, a VASP passou a servir 32 cidades em 21 estados e dois territórios, o que significava estar presente em todo o território nacional, através de intensa atividade, como demonstram os números de 1969:

- o Km voados 17.803.778
- o H voadas 43.905
- o Ass/km ofertados 554.984.000
- o Pax transportados 691.320
- o N.º de funcionários 3.849 (469 aeronautas)

Neste ano de 1969, foram desativados os **Viscount-701**, o último **Scandia**; o PP-SAR, realizou seu vôo derradeiro em 24 de Julho, efetivando a rota São Paulo/Londrina/Maringá/São Paulo, enquanto os dois **BAC-111** foram retirados de operação e negociados. A frota VASP ingressa nos anos 70 integrada por **DC-6**, **Viscount-827**, **YS-11** e **Boeing 737-200**.

DÉCADAS DE 1970 a 1990 - O JATO

Ainda na década de 70 foram desativados os **DC-6**, **Viscount** e **YS-11**. A frota passou a ser composta somente de aeronaves a jato e a crescer com a aquisição de novos **B-737-200**, **B-727** e **Airbus A-300**.

Este perfil prevaleceu de 1970 a 1990, o que nos permitiu resumir esses 20 anos em um só capítulo e descrevê-los com os altos e baixos característicos da Indústria de Transporte Aéreo. Nesse tempo também cristalizou-se a idéia de privatização da empresa, ditada não só pela evolução da política econômica, como pela pressão da Autoridade Aeronáutica que cunhou o slogan "se não privatizar não cresce", e ainda pela exaustão do Governo de São Paulo em aportar enormes quantias para garantir o funcionamento da empresa.

Estes anos também testemunham o esforço da empresa para ingressar no Transporte Aéreo Internacional, sempre obstado pela Autoridade Aeronáutica, pela condição de estatal da empresa (Estado de São Paulo como acionista majoritário e controlador) que, segundo o governo Federal, conduziria à uma concorrência desigual, face às demais empresas brasileiras voando para o exterior serem privadas.

13

Assim sendo, o crescimento da VASP neste período restringiu-se ao setor doméstico, com pequenas incursões em vôos não regulares (fretamentos) para países vizinhos da América do Sul, para o Caribe e para Miami, além da padronização de sua frota com aeronaves à jato.

No final da década de 80, a VASP possuía uma frota de 23 B-737-200, quatro B-727-200, três Airbus, mais dois B-727 cargueiros que, em 1989, voaram 80.000h transportando quatro milhões de passageiros.

A PRIVATIZAÇÃO

Além das incertezas e marginalidade dos resultados, características da Indústria de Transporte Aéreo, a condição de estatal da VASP, sujeita à troca de direção à cada período governamental e a conseqüente descontinuidade administrativa, levou-a a obter resultados negativos seguidos, mesmo com aportes financeiros do estado de São Paulo. Essas somas atingiram US\$ 650.000.000 (seiscentos e cinquenta milhões de dólares), somente nos anos 80, fazendo com que ela se torna-se cada vez mais frágil às investidas privatistas,

A partir de 1988, o governo paulista assumiu o compromisso de privatizar a empresa e a criar as condições legais, políticas e financeiras para tal, contratando avaliações das conceituadas consultoras Price Waterhouse e Coopers & Lybrand, obtendo o aval necessário do legislativo estadual e logrando a renegociação de US\$ 260.000.000 (duzentos e sessenta milhões de dólares), mais o aporte de US\$ 50.000.000 (cinquenta milhões de dólares) em 1990, viabilizando o início do processo de privatização.

Ainda assim, o resultado de 1989 apresentou um prejuízo de 51 milhões de dólares em um faturamento de 426 milhões de dólares.

Às vésperas da privatização, a VASP possuía uma frota de 32 aeronaves, um contingente de 7.300 funcionários e era a segunda empresa do país, embora só atuasse no transporte doméstico.

Finalmente, em 1º de outubro de 1990, através de um leilão, o consórcio VOE/CANHEDO, constituído pelo Grupo Canhedo e funcionários da VASP, adquiriu, por US\$ 44.000.000 (quarenta e quatro milhões de dólares), 60% das ações ordinárias da empresa, passando a ter o controle da empresa.

DISCURSO DO DEPUTADO
JORGE CAUHY POR OCASIÃO DOS
70 ANOS DA VASP

Senhor Presidente, senhoras e senhores deputados, autoridades, familiares de Wagner Canhedo, companheiros, amigos, senhoras e senhores:

Não sei se inicio meu pronunciamento falando primeiramente da VASP, pelos seus 70 anos, ou de Wagner Canhedo, responsável por esta conquista singular. Na dúvida, creio que será melhor falar dos dois ao mesmo tempo, mesmo porquê seria impossível falar de Wagner sem a VASP e tampouco falar da VASP sem o Wagner. Em comum os dois têm muito, primeiramente porque são vencedores e ser vencedor nos dias atuais está se tornando tarefa cada vez mais difícil e árdua.

Wagner canhedo Azevedo, nascido em 20 de janeiro de 1936, na cidade de Potirendaba, interior do estado de São Paulo, filho de Alzira e Joaquim Canhedo, casado com Izaure Azevedo há mais de cinquenta anos. Deste amor nasceram os filhos Wagner Filho, Ulisses Canhedo, César Canhedo e o caçula Rodolfo Canhedo. Os netos, ahhh os netos são muitos, e tenho certeza, todos se espelham nesta figura batalhadora e amiga de todas as horas. Foi o pai de Wagner que, trabalhando desde a juventude no setor de transportes rodoviários, o iniciou no trabalho, sempre valorizando a competência e a responsabilidade profissional. Já na juventude e após incansáveis jornadas de labuta, Wagner comprou uma pequena fazenda no interior do Paraná, onde iniciou sua primeira atividade como transportador, levando madeira para o estado de São Paulo. Com a novidade do inicio da construção de Brasília, este jovem empreendedor não teve dúvidas, mudou-se para a futura capital da república transportando grande parte da madeira utilizada nas construções de nossa Capital. Há época, já possuía uma pequena, porém ativa frota de caminhões. A aviação civil, ainda que em pequena escala também já fazia parte da vida de Wagner. Ainda muito jovem já era piloto privado e na década de 60 comprou seu primeiro avião, um Cessna 210, que veio a contribuir para a consolidação de seus negócios, dando-lhe maior mobilidade e afirmando de vez sua paixão pelo voo.

A partir deste momento, o grupo empresarial comandado por Wagner começou a ganhar dimensões de destaque. Tornou-se o maior revendedor de madeira do Distrito Federal e abriu também uma concessionária Scania Vabis. Fundou ainda a Viação Planalto, VIPLAN, hoje uma das maiores empresas de transporte urbano da capital federal. Implantou também a Wadel, uma empresa de transportes rodoviários, atualmente contando com mais de 300 caminhões-tanque rodando por todo o país. E Wagner não parou por aí. Seu

espírito empreendedor o incentivava a tacadas cada vez mais ousadas, dignas da história de todo vencedor. A Condor e a lotaxi, empresas do transporte terrestre, a Navepar, no setor de transporte fluvial e a Brata - Brasília Táxi Aéreo, seu primeiro empreendimento no ramo da aviação. Não esqueceu tampouco do campo agropecuário, e implantou a Vale do Araguaia, fazendas que hoje contam com mais de 250 mil hectares de terras férteis onde pastam mais de 150 mil cabeças de gado. E no ramo hoteleiro adquiriu o Hotel Nacional de Brasília que dispensa aqui maiores apresentações.

A Vasp por sua vez, foi fundada em 4 de novembro de 1933 por um grupo de empresários paulistas, e tinha como missão primeira o transporte de passageiros, malotes e correspondência. Seus primeiros dois aviões, o Vasp 1 e o Vasp 2, eram aeronaves bimotores, de fabricação inglesa, que transportavam, além do piloto, mais três passageiros. Sua primeira sede, era localizada à rua Boa Vista, no centro da capital paulista. As primeiras linhas ligavam São Paulo às cidades interioranas como São Carlos e São José do Rio Preto, com três viagens semanais. Em 1934, um ano após o início de suas atividades, a VASP adquiriu mais uma aeronave, do tipo Dragon DH, para oito passageiros e o piloto e passou a fazer a rota São Paulo-Uberaba, prolongando seu percurso até Goiânia, a recém inaugurada capital de Goiás. Mas, desde seu início, a VASP foi acometida de dificuldades. Manutenção caríssima, combustível a custo elevado e outros fatores foram determinantes para que, em 1936 a VASP se transformasse em uma estatal, sob o controle do governo paulista e o governo da cidade de São Paulo.

Muitas mudanças começaram a acontecer dentro da empresa, como a ampliação de sua frota, o aumento da capacidade de transporte de passageiros, com a aquisição constante de aeronaves mais modernas e velozes e o aumento de rotas com destinos para o Nordeste e Amazônia. No início dos anos 60, a VASP adquiriu a Lóide Aéreo Brasileiro e se torna uma das maiores empresas do transporte aéreo da América do Sul e do Brasil, atendendo mais de 72 cidades em 21 estados brasileiros e em dois territórios. Na época a companhia já detinha mais de 25% de todo o mercado de transporte aéreo brasileiro. Em 1968 a VASP inaugura sua era do jato, importando da Inglaterra modernos bimotores, com capacidade para transportar 74 passageiros. Em 1969 a empresa passou a viver novos tempos com a chegada dos primeiros cinco jatos Boeing 737-200, aeronaves que viriam mais tarde a se constituir na espinha dorsal de sua frota.

Durante a década de 70 foi introduzida na empresa uma série de novos sistemas de apoio, desenvolvidos em grande parte com tecnologia da própria VASP. O toll-free, contato telefônico sem pagamento pelo cliente, impressão automática dos cartões de embarque, além dos terminais de vídeo nos aeroportos foram exemplos da preocupação primeira da VASP no atendimento e bem-estar do cliente. Os anos 80 trouxeram os primeiros AIRBUS A-300, capazes de transportar até 240 passageiros e mais de 30 toneladas de carga. No final dos anos 80, a VASP atendia praticamente todo o território nacional e possuía uma respeitável frota de 23 jatos que, em 1989, voaram 80.000 horas transportando 4 milhões de passageiros. Nem mesmo seu enorme sucesso junto ao público fez com que a VASP decolasse definitivamente e os tempos prósperos e revezes pareciam disputar o jogo da empresa minuto a minuto. Uma das razões para tamanha inconstância era a falta de continuidade das administrações que se alteravam ao sabor das modificações na política e na sucessão dos governos no Estado de São Paulo, seu principal acionista e controlador. Estas incertezas atingiram um montante deficitário de aproximadamente 650 milhões de dólares somente nos anos 80 fazendo com que o governo paulista assumisse o compromisso de privatizar a empresa e criar condições políticas, legais e financeiras para tal. Às vésperas de sua privatização, a VASP possuía uma frota de 32 aeronaves e 7.300 funcionários. Era a segunda maior empresa aérea do país, embora só atuasse no transporte doméstico.

Finalmente em 1º de outubro de 1990, através de um leilão, o consórcio voe/canhedo, constituído pelo Grupo Canhedo e funcionários da VASP, adquiriu por 44 milhões de dólares, 60% das ações ordinárias da empresa, passando a assumir seu controle. A partir daí, tendo Wagner Canhedo à frente, a VASP iniciou um processo de grande expansão. Wagner iniciou uma luta ferrenha para obter licença junto ao Governo Brasileiro para operar linhas internacionais. Alcançado o objetivo, a empresa passou a operar com linhas para os Estados Unidos, Europa e Extremo Oriente. Wagner implantou também na América do Sul a VASP AIR SYSTEM, após ter adquirido o controle acionário de três empresas sul-americanas. Esta operação merece aqui destaque pelo seu empreendedorismo e admirável audácia.

As dívidas da empresa, assumidas por ocasião da privatização, paulatinamente iam diminuindo e tudo parecia apontar para um êxito cada vez maior. Todavia, no final da década de 90, o Governo Brasileiro começou a dar sinais de que não iria conseguir sustentar o valor da moeda brasileira em relação ao Dólar. Veio então a súbita desvalorização que pegou não somente a VASP de

surpresa, mas, tenho certeza, a todos nós. Este acontecimento obrigou o grupo Canhedo a devolver algumas de suas aeronaves e a cancelar temporariamente às viagens ao exterior que dobraram seu preço. Esta estratégia, já no ano de 2000, determinou o retorno da VASP à suas origens e fazia parte de um grande plano de reestruturação com vistas à recuperação da empresa, o que realmente aconteceu, fazendo com que a VASP voltasse a ter lucratividade. Entre os anos de 2000 e 2002, a VASP apresentou balanços positivos, com faturamento anual superior a 1 bilhão de dólares, comprovando desta forma o acerto das medidas tomadas para o seu reequilíbrio administrativo-financeiro.

Em 2002, pelo sexto ano consecutivo, a VASP recebeu do Departamento de Aviação Civil, o título da empresa aérea mais pontual do Brasil e também a empresa de melhor índice de regularidade e eficiência operacional. A empresa é apontada ainda como a companhia que possui o menor número de reclamações no Brasil. Hoje, a VASP que no próximo dia 4 de novembro comemora 70 anos de existência, apresenta uma frota ativa de 32 aeronaves, 4.600 funcionários e uma malha de rotas que cobre todas as capitais do Brasil com exceção de Palmas, no Tocantins e Boa Vista, em Roraima.

Senhoras e senhores presentes: sei que alonguei um pouco meu pronunciamento, mas não poderia descrever estes dois campeões, estes vencedores sem que estas palavras fossem proferidas. Dizem que na vida há três tipos de pessoas: as que não sabem o que aconteceu, as que vêem as coisas acontecendo e as que fazem tudo acontecer. Wagner, caro amigo, está aqui diante de você, não só um companheiro e amigo, está aqui diante de você uma pessoa que acima de tudo é seu profundo admirador porque você Wagner é daquelas pessoas que fazem as coisas acontecerem, você amigo é um batalhador, a sua vida é seu maior testemunho, e todo grande batalhador é sem dúvida vencedor. Você é vencedor, amigo, você Wagner Canhedo é exemplo e os exemplos arrastam. Arraste com você esta Nação que precisa urgentemente de mais Wagners vencedores. Que Deus abençoe a você e a VASP. Muito Obrigado!

Senhor Presidente, senhoras e senhores deputados, autoridades, familiares de Wagner Canhedo, companheiros, amigos, senhoras e senhores:

Não sei se inicio meu pronunciamento falando primeiramente da VASP, pelos seus 70 anos, ou de Wagner Canhedo, responsável por esta conquista singular. Na dúvida, creio que será melhor falar dos dois ao mesmo tempo, mesmo porquê seria impossível falar de Wagner sem a VASP e tampouco falar da VASP sem o Wagner. Em comum os dois têm muito, primeiramente porque são vencedores e ser vencedor nos dias atuais está se tornando tarefa cada vez mais difícil e árdua.

Wagner canhedo Azevedo, nascido em 20 de janeiro de 1936, na cidade de Potirendaba, interior do estado de São Paulo, filho de Alzira e Joaquim Canhedo, casado com Izaura Azevedo há mais de cinquenta anos. Deste amor nasceram os filhos Wagner Filho, Ulisses Canhedo, César Canhedo e o caçula Rodolfo Canhedo. Os netos, ahhh os

netos são muitos, e tenho certeza, todos se espelham nesta figura batalhadora e amiga de todas as horas. Foi o pai de Wagner que, trabalhando desde a juventude no setor de transportes rodoviários, o iniciou no trabalho, sempre valorizando a competência e a responsabilidade profissional. Já na juventude e após incansáveis jornadas de labuta, Wagner comprou uma pequena fazenda no interior do Paraná, onde iniciou sua primeira atividade como transportador, levando madeira para o estado de São Paulo. Com a novidade do início da construção de Brasília, este jovem empreendedor não teve dúvidas, mudou-se para a futura capital da república transportando grande parte da madeira utilizada nas construções de nossa Capital. Há época, já possuía uma pequena, porém ativa frota de caminhões. A aviação civil, ainda que em pequena escala também já fazia parte da vida de Wagner. Ainda muito jovem já era piloto privado e na década de 60 comprou seu primeiro avião, um Cessna 210, que veio a contribuir para a consolidação de seus negócios, dando-lhe maior mobilidade e afirmando de vez sua paixão pelo voo.

A partir deste momento, o grupo empresarial comandado por Wagner começou a ganhar dimensões de destaque. Tornou-se o maior revendedor de madeira do Distrito Federal e abriu também uma concessionária Scania Vabis. Fundou ainda a Viação Planalto, VIPLAN, hoje uma das maiores empresas de transporte urbano da capital federal. Implantou também a Wadel, uma empresa de transportes rodoviários, atualmente contando com mais de 300 caminhões-tanque rodando por todo o país. E Wagner não parou por aí. Seu espírito empreendedor o incentivava a tacadas cada vez mais ousadas, dignas da história de todo vencedor. A Condor e a lotaxi, empresas do transporte terrestre, a Navepar, no setor de transporte fluvial e a Brata – Brasília Táxi Aéreo, seu primeiro empreendimento no ramo da aviação. Não esqueceu tampouco do campo agropecuário, e implantou a Vale do Araguaia, fazendas que hoje contam com mais de 250 mil hectares de terras férteis onde pastam mais de 150 mil cabeças de gado. E no ramo hoteleiro adquiriu o Hotel Nacional de Brasília que dispensa aqui maiores apresentações.

A Vasp por sua vez, foi fundada em 4 de novembro de 1933 por um grupo de empresários paulistas, e tinha como missão primeira o transporte de passageiros, malotes e correspondência. Seus primeiros dois aviões, o Vasp 1 e o Vasp 2, eram aeronaves bimotores, de fabricação inglesa, que transportavam, além do piloto, mais três passageiros. Sua primeira sede, era localizada à rua Boa Vista, no centro da capital paulista. As primeiras linhas ligavam São Paulo às cidades interioranas como São Carlos e São José do Rio Preto, com três viagens semanais. Em 1934, um ano após o início de suas atividades, a VASP adquiriu mais uma aeronave, do tipo Dragon DH, para oito passageiros e o piloto e passou a fazer a rota São Paulo-Uberaba, prolongando seu percurso até Goiânia, a recém inaugurada capital de Goiás. Mas, desde seu início, a VASP foi acometida de dificuldades. Manutenção caríssima, combustível a custo elevado e outros fatores foram determinantes para que, em 1936 a VASP se transformasse em uma estatal, sob o controle do governo paulista e o governo da cidade de São Paulo.

Muitas mudanças começaram a acontecer dentro da empresa, como a ampliação de sua frota, o aumento da capacidade de transporte de passageiros, com a aquisição constante de aeronaves mais modernas e velozes e o aumento de rotas com destinos para o Nordeste e Amazônia. No início dos anos 60, a VASP adquiriu a Lóide Aéreo Brasileiro e se torna uma das maiores empresas do transporte aéreo da América do Sul e do Brasil, atendendo mais de 72 cidades em 21 estados brasileiros e em dois territórios. Na época a companhia já detinha mais de 25% de todo o mercado de transporte aéreo brasileiro. Em 1968 a VASP inaugura sua era do jato, importando da Inglaterra modernos bimotores, com capacidade para transportar 74 passageiros. Em 1969 a empresa passou a viver novos tempos com a chegada dos primeiros cinco jatos Boeing 737-200, aeronaves que viriam mais tarde a se constituir na espinha dorsal de sua frota.

Durante a década de 70 foi introduzida na empresa uma série de novos sistemas de apoio, desenvolvidos em grande parte com tecnologia da própria VASP. O toll-free, contato

telefônico sem pagamento pelo cliente, impressão automática dos cartões de embarque, além dos terminais de vídeo nos aeroportos foram exemplos da preocupação primeira da VASP no atendimento e bem-estar do cliente. Os anos 80 trouxeram os primeiros AIRBUS A-300, capazes de transportar até 240 passageiros e mais de 30 toneladas de carga. No final dos anos 80, a VASP atendia praticamente todo o território nacional e possuía uma respeitável frota de 23 jatos que, em 1989, voaram 80.000 horas transportando 4 milhões de passageiros. Nem mesmo seu enorme sucesso junto ao público fez com que a VASP decolasse definitivamente e os tempos prósperos e revezes pareciam disputar o jogo da empresa minuto a minuto. Uma das razões para tamanha inconstância era a falta de continuidade das administrações que se alteravam ao sabor das modificações na política e na sucessão dos governos no Estado de São Paulo, seu principal acionista e controlador. Estas incertezas atingiram um montante deficitário de aproximadamente 650 milhões de dólares somente nos anos 80 fazendo com que o governo paulista assumisse o compromisso de privatizar a empresa e criar condições políticas, legais e financeiras para

tal. Às vésperas de sua privatização, a VASP possuía uma frota de 32 aeronaves e 7.300 funcionários. Era a segunda maior empresa aérea do país, embora só atuasse no transporte doméstico.

Finalmente em 1º de outubro de 1990, através de um leilão, o consórcio voe/canhedo, constituído pelo Grupo Canhedo e funcionários da VASP, adquiriu por 44 milhões de dólares, 60% das ações ordinárias da empresa, passando a assumir seu controle. A partir daí, tendo Wagner Canhedo à frente, a VASP iniciou um processo de grande expansão. Wagner iniciou uma luta ferrenha para obter licença junto ao Governo Brasileiro para operar linhas internacionais. Alcançado o objetivo, a empresa passou a operar com linhas para os Estados Unidos, Europa e Extremo Oriente. Wagner implantou também na América do Sul a VASP AIR SYSTEM, após ter adquirido o controle acionário de três empresas sul-americanas. Esta operação merece aqui destaque pelo seu empreendedorismo e admirável audácia.

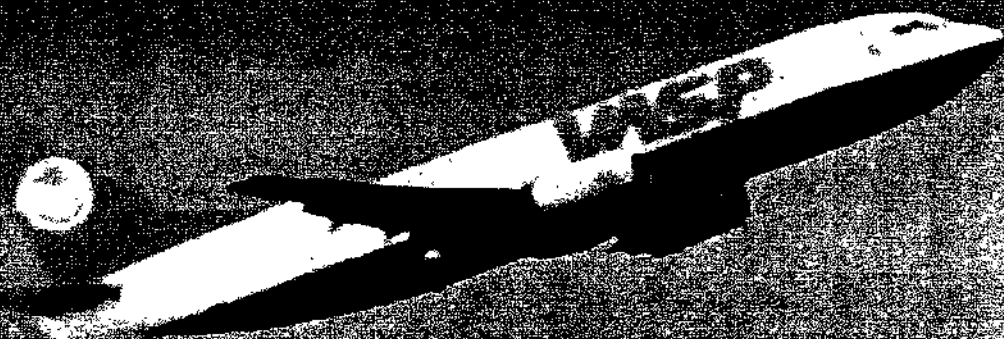
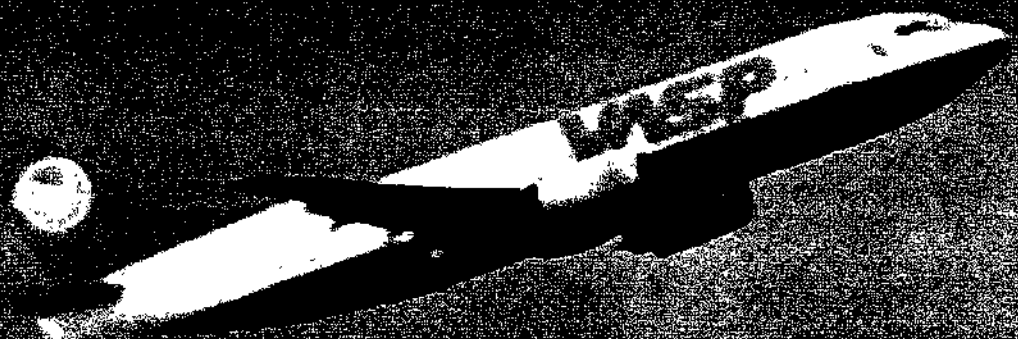
As dívidas da empresa, assumidas por ocasião da privatização, paulatinamente iam diminuindo e tudo parecia apontar para um êxito cada vez maior. Todavia, no final da década de 90, o Governo Brasileiro começou a dar sinais de que não iria conseguir sustentar o valor da moeda brasileira em relação ao Dólar. Veio então a súbita desvalorização que pegou não somente a VASP de surpresa, mas, tenho certeza, a todos nós. Este acontecimento obrigou o grupo Canhedo a devolver algumas de suas aeronaves e a cancelar temporariamente as viagens ao exterior que dobraram seu preço. Esta estratégia, já no ano de 2000, determinou o retorno da VASP às suas origens e fazia parte de um grande plano de reestruturação com vistas à recuperação da empresa, o que realmente aconteceu, fazendo com que a VASP voltasse a ter lucratividade. Entre os anos de 2000 e 2002, a VASP apresentou balanços positivos, com faturamento anual superior a 1 bilhão de dólares, comprovando desta forma o acerto das medidas tomadas para o seu reequilíbrio administrativo-financeiro.

Em 2002, pelo sexto ano consecutivo, a VASP recebeu do Departamento de Aviação Civil, o título da empresa aérea mais pontual do Brasil e também a empresa de melhor índice de regularidade e eficiência operacional. A empresa é apontada ainda como a companhia que possui o menor número de reclamações no Brasil. Hoje, a VASP que no próximo dia 4 de novembro comemora 70 anos de existência, apresenta uma frota ativa de 32 aeronaves, 4.600 funcionários e uma malha de rotas que cobre todas as capitais do Brasil com exceção de Palmas, no Tocantins e Boa Vista, em Roraima.

Senhoras e senhores presentes: sei que alonguei um pouco meu pronunciamento, mas não poderia descrever estes dois campeões, estes vencedores sem que estas palavras fossem proferidas. Dizem que na vida há três tipos de pessoas; as que não sabem o que aconteceu, as que vêem as coisas acontecendo e as que fazem tudo acontecer. Wagner, caro amigo, está aqui diante de você, não só um companheiro e amigo, está aqui diante de você uma pessoa que acima de

tudo é seu profundo admirador porque você Wagner é daquelas pessoas que fazem as coisas acontecerem, você amigo é um batalhador, a sua vida é seu maior testemunho, e todo grande batalhador é sem dúvida vencedor. Você é vencedor amigo, você Wagner Canhedo é exemplo e os exemplos arrastam. Arraste com você esta Nação que precisa urgentemente de mais Wagners vencedores. Que Deus abençoe a você e a VASP. Muito Obrigado!

VASP 70 ANOS VASP 70 ANOS



1. Pioneirismo

2. Estatal

3. Grupo Canhedo

4. A Vasp Hoje

5. O Futuro



70 ANOS VOANDO COM VOCÊ.



70 ANOS VOANDO COM VOCÊ.



Pioneirismo

Em meados da década de 20 do século passado ocorreram as primeiras tentativas, na América do Sul, de transportar, por aviões, passageiros e correspondência. Os alemães "do Condor Syndicat foram os primeiros a fazê-lo. Já na década seguinte, em 04 de novembro de 1933, utilizando como base de operações o Campo de Marte, anteriormente sede da aviação militar da Força Pública de São Paulo, extinta pelo governo federal após a revolução de 1932, um grupo de empresários paulistas fundou uma empresa destinada a transportar

passageiros e malotes: a VASP - Viação Aérea de São Paulo S/A.

... Os primeiros diretores da empresa foram Heribaldo Siciliano, Presidente; Antônio Carlos Couto de Barros, Vice; José Mariano de Camargo Aranha, secretário; e Fernando Guedes Galvão, Tesoureiro. Sua sede ficava na rua Boa Vista, no centro da cidade.

No dia 12 de novembro de 1933, no Campo de Marte, foram batizados os dois primeiros aviões da companhia: VASP 1 (Bartolomeu Gusmão) e VASP 2 (Edu Chaves), prefixos PP-SPA e PP-SPB. Eram



MONOSPAR

bimotores do tipo MONOSPAR, de fabricação inglesa, que podiam transportar, além do piloto, três passageiros.

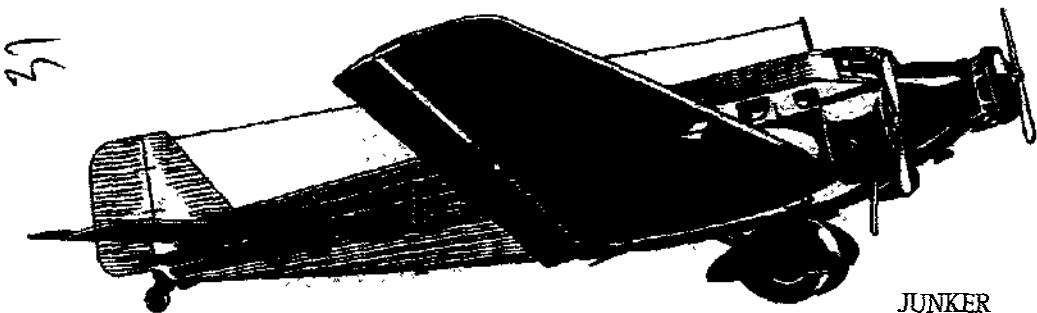
A primeiras linhas regulares da nova empresa ligavam São Paulo, em três viagens semanais, às cidades interioranas: uma delas levava a São Carlos e Rio Preto (hoje São José do Rio Preto) e outra ligava São Paulo a Ribeirão Preto, seguindo até Uberaba,

no triângulo mineiro. No ano seguinte, foi adquirida pela VASP uma nova aeronave, do tipo DRAGON DH (PP-SPC), também de fabricação inglesa para oito passageiros e a Unha de Uberaba foi prolongada em seu percurso até a nova capital de Goiás, Goiânia.



Estatal

Premida por problemas de legislação e sem apoio oficial, os empresários fundadores da VASP decidiram, em 1936, repassar seu controle acionário para o Estado de São Paulo, que ampliou a frota, expandiu a malha de rotas e construiu um novo aeroporto na capital paulista, exclusivamente para uso civil. Em 5 de agosto de 1936 era inaugurado, na zona sul da capital, o "Campo da Vasp", que viria a ser, mais tarde, o Aeroporto Internacional de Congonhas. Desse aeroporto,



partiu, nessa data, o primeiro voo com passageiros com destino ao Rio de Janeiro, executados pelos novos aviões adquiridos pelo governo do estado, entre os anos de 1936 a 1941, os JUNKER JU-52 3M, matriculas PP-SPD, PP-SPE, PP-SPF, PP-SPG, PP-DZY, PP-SPI, PP-SPJ, de fabricação alemã, para 17 passageiros, que passaram a se constituir no principal equipamento da empresa.

Décadas depois, em 1954, com um aumento cada vez maior de suas operações e a chegada dos Douglas DC-3, para 30 passageiros, a empresa implantou uma malha aérea nacional e transferiu sua sede para Congonhas, onde permanece até hoje. Com os DC-3 a VASP chegou ao Sul, Centro-Oeste, Amazônia e Nordeste.



Durante a década de 50, a VASP continuou expandindo sua atuação no Brasil, adquirindo aviões do tipo SCANDIA, produzidos na Suécia, que transportavam até 36 passageiros, consolidando a ponte aérea São Paulo/Rio de Janeiro/ São Paulo, com 15 voos diários. Com o SCANDIA, a VASP inaugurou também a primeira linha entre a capital paulista e a nova capital, Brasília, em 1957, com a empresa atuando durante todo o período em que foi construída a cidade. Ainda nos anos 50, a empresa recebeu seus primeiros aviões turboélice, os VISCOUNT, que levavam 55 passageiros a mais de 600 km/h.



Nos anos 60, a empresa adquiriu a Lloyd Aéreo Brasileiro e, além de receber novos aviões, os japoneses SAMURAI (60 passageiros), que operaram na Ponte Aérea a partir de 1967, inaugurou a era do jato em suas linhas, importando da Inglaterra os BAC ONE ELEVEN, para 74 passageiros. Os anos 60 viram chegar também novos jatos, incluindo os BOEING 737-200 (até 120 passageiros). No início dos anos 70, a empresa, com a implantação da EMBRAER, tornou-se também a pioneira na aviação regional, utilizando o turboélice BANDEIRANTE (18 passageiros) em seus voos para o interior. Em terra, nesse período, a VASP viveu uma importante fase de modernização com a introdução de sistemas avançados para época como o sistema de reservas automatizado, "toll free", impressão automática dos cartões de embarque, além de terminais de vídeo nos aeroportos. Boa parte dessas tecnologias foram desenvolvidas com tecnologia própria, criada na empresa.



Nos anos 80, vieram os gigantes AIRBUS A-300, capazes de transportar 240 passageiros e 30 toneladas de carga. Ao final da década, a VASP atendia a todo o território brasileiro e possuía uma respeitável frota de 32 jatos, que transportavam 4 milhões de passageiro ano.

O Grupo Canhedo

Sujeita à troca de administrações, por ser estatal a VASP teve, na década de 80, sucessivos resultados negativos, o que levava a exigir intensos aportes financeiros do governo estadual. Este decidiu privatizar a empresa e, em outubro de 1990, em

CANHEDO, liderado pelo empresário Wagner Canhedo.

Tão logo assumiu a empresa, Wagner Canhedo iniciou um intenso trabalho visando levar a companhia à estabilidade e lucratividade, ao mesmo tempo em que buscou, junto ao governo



MD-11

federal, a possibilidade de permitir à empresa atuação internacional. Obtida a licença para operar voos internacionais, na década de 90, a VASP trouxe para o Brasil os grandes jatos MD-11, com os quais passou a voar para América do Norte, Ásia e Europa, além de estabelecer importante base na Argentina. Além disso, durante os anos 90, a VASP passou a integrar o VASP AIR SISTEM, pertencente ao GRUPO CANHEDO, inte-



grado também pelo Lloyd Aéreo Boliviano, a Ecuatoriana de Aviación e a TANS - Transportes Aéreos de Neuquén, empresas adquiridas pelo empresário na Bolívia, Equador e Argentina, numa operação internacional realmente admirável de audácia e empreendedorismo.

Toda essa expansão viu-se entretanto comprometida, no final da década de 90, pela súbita desvalorização do Real, aumento dos preços de combustíveis e diminuição do tráfego internacional de



passageiros, além de outros fatores conjunturais, tornou-se fato impeditivo da continuidade das operações internacionais da VASP.

Assim, em maio de 2000, o empresário Wagner Canhedo, corajosamente, decidiu devolver os aviões MD-11 e suspendeu, temporariamente, as atividades da VASP no exterior, concentrando-as no



Brasil, ao mesmo tempo que, iniciava Uma ampla reestruturação econômico-financeira e administrativa. Ela teve êxito e a VASP alcançou resultados positivos ainda nesse mesmo ano e nos anos seguintes, concentrando sua atividade no Brasil, com uma malha de rotas que atinge 32 destinos no país.



leilão público efetuado na BOVESPA, a VASP passou a pertencer ao consórcio VOE/

A VASP Hoje



Empresário Wagner Canhedo

Hoje, continuando a ter como proprietário Wagner Canhedo, a VASP, ao comemorar 70 anos de existência, apresenta uma frota de 32 jatos, atendendo todas as capitais brasileiras, com exceção de Palma e Boa Vista, além de servir as cidades Ribeirão Preto, São José do Rio Preto e Campinas, no interior de São Paulo; Ilhéus e Porto Seguro, na Bahia e Londrina e Foz do Iguaçu, no Paraná, transportando 4 milhões de passageiros por ano, o que representa cerca de 14% do mercado doméstico de tráfego aéreo.

Com sua sede no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, a empresa congrega o trabalho de 4.816 funcionários. Nos três últimos anos, não obstante os problemas que atingem todo o setor aéreo nacional e internacional, a VASP vem mantendo também notáveis índices de ocupação em todos os seus vôos, o

que tem gerado faturamento médio anual de 1 bilhão de reais, mantendo a empresa no terceiro lugar do ranking nacional.

A companhia, em 2002, pelo sexto ano consecutivo, recebeu do Departamento de Aviação Civil, os títulos de empresa mais pontual do Brasil, bem como a de melhor regularidade e eficiência operacional. Também o DAC apontou a VASP, no ano passado, como a empresa aérea brasileira que menor número de reclamações recebe nos aeroportos no item qualidade de atendimento ao passageiro, tais como extravio de bagagens, atrasos e cancelamento de vôos.

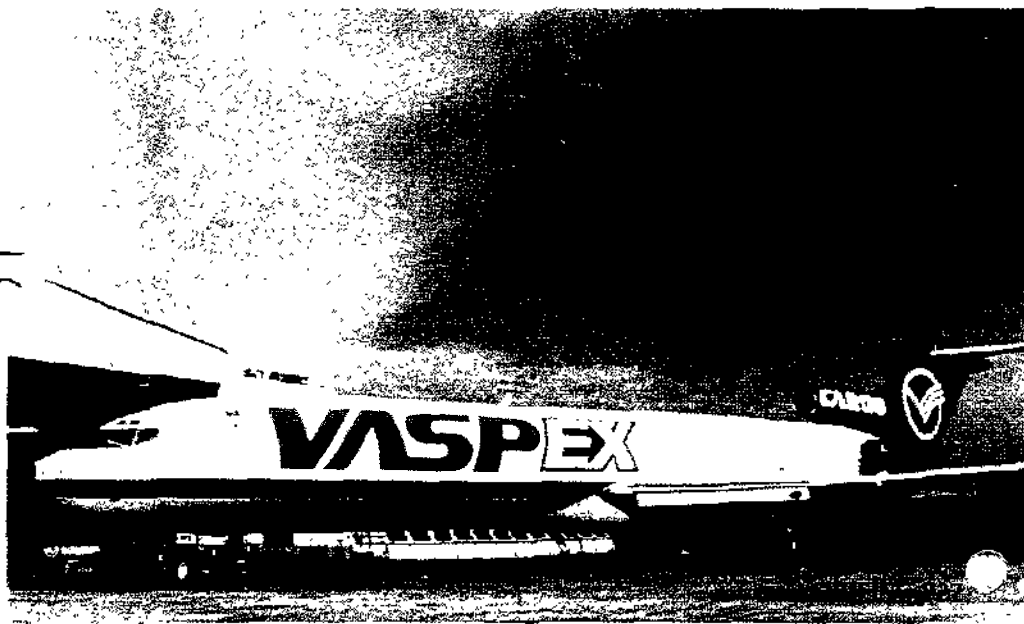
Adotando uma agressiva política de comercialização, a VASP tem sido uma empresa capaz de reduzir seus custos, gerando preços e descontos em suas vendas de passagens, oferecendo ainda



excelentes planos de financiamento aos usuários, além de um plano de fidelização que garante a seus passageiros uma passagem totalmente gratuita a cada nove viagens pagas efetuadas anteriormente. É o programa NA VASP VOCÊ É 10, que substitui,

com vantagens, os complexos planos de milhagem adotados por outras companhias aéreas.

A VASP também vem estabelecendo uma intensa parceria com os agentes de viagens de todo o país, responsáveis pela



comercialização de mais de 85% das passagens vendidas pela empresa, garantindo-lhes as melhores comissões do mercado.

No que diz respeito ao transporte de carga aérea, a VASP continua desenvolvendo importante atividade no setor, destacando-se o crescimento exponencial do sistema VASPEX, hoje o maior sistema privado de transporte de cargas expressas do país, somente superado pela estatal ECT. O VASPEX atualmente é integrado por mais de 400 lojas franqueadas, além das lojas VASP, atendendo a mais de 5000 localidades em todo o território nacional. Esse sistema funciona com elevado nível de confiabilidade, totalmente informatizado, permitindo aos usuários permanente rastreamento de suas encomendas pela internet. O VASPEX vem crescendo de importância na companhia, apesar de ter somente 6 anos de funcionamento, sendo responsável hoje por mais de 20% do faturamento atual da empresa.

O futuro

A VASP, no ano que comemora seus 70 anos, prepara-se para voltar a crescer. Os planos de crescimento abrangem novos aviões e a expansão de suas rotas e frequências no mercado doméstico, incluindo a implantação de uma empresa de transporte aéreo regional, com voos diretos de cidades do interior para as capitais e a aquisição de novos aviões. Assim, a VASP vive os dias atuais tendo a certeza que continuará desempenhando importante papel no desenvolvimento da indústria do transporte aéreo, essencial para o crescimento sustentado de um país como o Brasil. Com uma população superior a 170 milhões de habitantes e 8 milhões de km², o país depende do avião para completa integração de suas regiões geoeconômicas e o crescimento de sua economia, notadamente de setores como o turismo, este último vital para a geração de novos empregos e melhor distribuição da renda nacional.



Rodolfo Canhedo
Vice Presidente Comercial e de Marketing

