



BRANIFF

INTERNATIONAL AIRWAYS

DANDO CORES AOS CÉUS DO BRASIL

Nesta edição apresentamos a história de uma empresa que marcou época no transporte aéreo entre o Brasil e os Estados Unidos.

A Braniff International inovou em todos os aspectos: de suas cores e uniformes à publicidade.

Texto: Gianfranco Beting

Ninguém menos que Carmem Miranda empresta seu charme para promover os serviços da Braniff International.



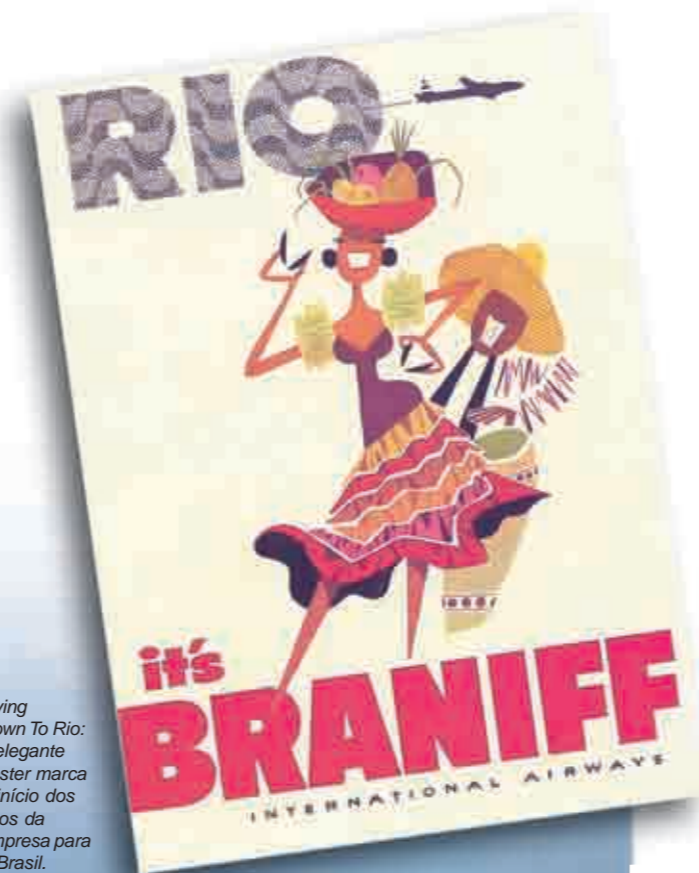
CARMEM MIRANDA - Direitos Reservados

Asas para o Texas

A Braniff Airways nasceu em 1928, fundada por Thomas E. Braniff e seu irmão Paul, que começaram sua carreira na aviação como sócios numa pequena companhia aérea, a Tulsa-Oklahoma City Line. A frota da empresa era composta por um único Stinson Detoiter, pilotado pelo próprio Paul Braniff. O primeiro voo foi em 20 de junho. A frota aumentou com a incorporação de alguns Lockheed Vega, mas foi somente em 1934 que a empresa realmente começou a crescer rapidamente. A Braniff venceu uma licitação federal e recebeu um contrato do governo norte-americano para transportar correio entre Dallas e Chicago. Em 17 de maio decolaram as malas postais e 13 dias depois, os primeiros passageiros. Em 1935, os voos com contratos postais foram acrescidos de mais uma rota: Dallas/Amarillo. Em 12 de junho de 1937, iniciou serviços com o Douglas DC-2, avançado para a época, o que propiciou a contratação das primeiras dez "aeromoças" da companhia, que crescia rápido.

Esse período de expansão foi inibido com a eclosão da Segunda Grande Guerra. Foi, porém, durante o conflito, que a companhia conquistou sua primeira rota internacional.

Flying Down To Rio: o elegante pôster marca o início dos voos da empresa para o Brasil.



Confôrto", como apregoava um dos anúncios da companhia. A peça publicitária explicava que uma "Hora-Confôrto" era a "medida que surgiu para marcar o tempo de voo dos que viajam pela Braniff". O trajeto do serviço El Conquistador era: Rio de Janeiro, São Paulo (Base Aérea de Cumbica), Lima, Guayaquil, Cidade do Panamá, Havana, Miami, Washington e Nova York.

Já o serviço El Dorado, inaugurado oficialmente em 18 de setembro de 1949, nascia em Buenos Aires e passava por Assunção e La Paz antes de chegar a Lima. Na capital peruana, os passageiros provenientes do Brasil com destino a Guayaquil, Cidade do Panamá,

Havana e Houston faziam conexão e embarcavam no El Dorado. Da capital peruana podiam optar em seguir viagem até Dallas, Chicago, Los Angeles e San Francisco. Ao final de 1956, a Braniff foi a primeira empresa aérea do mundo a receber os moderníssimos Douglas DC-7C, com 75 lugares em configuração de alta densidade e que foram imediatamente colocados para voar nos serviços latino-americanos. Em 1959, um DC-7C da Braniff realizou um feito histórico: o primeiro voo sem escalas entre Rio e Miami.

A Braniff teve a honra de celebrar vários pioneirismos. Ela foi a primeira empresa aérea a operar no Brasil com duas classes de serviço:

Estes dois anúncios são algumas das primeiras ações de marketing de uma empresa que iria reescrever o tema na aviação comercial — a Braniff International.



O 707-227 é visto taxiando em JFK ainda com suas cores originais. Poucos anos depois, iria mudar de plumagem e ganhar vários padrões coloridos.

O DC-7C foi o maior equipamento a pistão usado pela Braniff nos voos para a América Latina.

Em 1943, a Braniff recebeu direitos de tráfego para o México. A empresa logo estabeleceu uma subsidiária mexicana, a Aerovias Braniff, para sedimentar sua base política ao sul do Rio Grande. Os voos propriamente ditos só começaram em 4 de abril de 1945, da Cidade do México para Nuevo Laredo, conectando-se então à malha doméstica da empresa.

Unindo as Américas

No cenário político, a Braniff conseguiu um golpe de mestre: o presidente Truman escolheu a empresa para as novas rotas oeste da América Latina, dando a ela o direito de ligar Houston a Buenos Aires, com direito de tráfego entre Havana, Panamá, Bogotá, Quito, Lima, La Paz, Assunção, São Paulo e Rio. Para refletir essa fundamen-

tal mudança, a companhia decidiu mudar sua razão social. Em 4 de junho de 1948, ao inaugurar voos latino-americanos, batizados de El Dorado, a empresa tornou-se oficialmente Braniff International Airways. Os DC-4 e DC-6 (este, com 52 assentos) partiam de Dallas e faziam escalas em Houston, Havana, Cidade do Panamá e Guayaquil. Duas semanas depois, o serviço foi prolongado até Lima. La Paz entrou na linha em fevereiro de 1949.

Chegando ao Brasil

Finalmente, em 9 de março de 1949, a empresa iniciou os serviços El Conquistador para o Brasil, oferecendo inicialmente dois voos semanais. O trajeto entre Rio de Janeiro e Nova York levava "apenas 27 Horas-





O El Dorado Jet é anunciado com orgulho pela empresa. Entre outras razões, pelos seus motores mais potentes.

luxo e turista. O detalhe é que nos aviões a pistão, a classe de luxo ficava na parte traseira da cabine, mais afastada do ruído e da vibração das hélices. As longas jornadas eram compensadas por um serviço esmerado, realmente personalizado. Cardápios elaborados, vinhos e champanhes finos eram itens que não faltavam a bordo.

Mas para resolver a questão do ruído, o futuro já apontava para um novo meio de propulsão, que a Braniff abraçou entusiasmamente.



Os futuristas uniformes foram desenhados por Emilio Pucci. Anos depois, a Braniff contrataria Halston como estilista da empresa.

Braniff a jato

A empresa entrou na era do jato puro com a compra dos 707-227, modelos feitos sob medida para as operações latino-americanas em aeroportos quentes e altos. Mais potentes que os 707 então oferecidos, a Braniff fez quase tanto ruído na mídia, apregoando a velocidade e potência de seus "Super 707", quanto os barulhentos jatos

Cores novas no céu: a Braniff acaba com a era das pinturas sem graça e chama a atenção com seus jatos coloridos.



Cheia de bossa: ações promocionais inovadoras e cardápios esmerados são marcas registradas da empresa.



No detalhe acima, um dos pratos servidos na primeira classe da Braniff.

faziam nos aeroportos. O primeiro voo de um "Super 707" para o Brasil foi feito em 27 de abril de 1960, inicialmente para São Paulo (Viracopos) e depois estendido para o Rio de Janeiro (Galeão) em 2 de agosto. Operado uma vez por semana, o voo BN 972 partia do Rio todas as quintas-feiras às 9h30, chegava a Viracopos às 10h29, de onde partia às 11h15 com destino a Lima, chegava à capital peruana às 13h44 e, depois de pousar no Panamá às 17h35, tocava em solo ianque, mais precisamente em Miami, às 20h55, e em Nova York, à 0h55, já nas madrugadas das sextas-feiras. O voo BN 970 era operado com equipamento DC-7C e partia do Rio de Janeiro aos sábados, às 11h00, chegava a Viracopos às 12h15, a Lima às 18h35, Guayaquil às 22h15, Panamá à 1h30, Miami às 6h15, Washington às 10h49 e (ufa), finalmente, em Nova York às 12h27 dos domingos.

Os voos de volta (BN 975 – Boeing 707) saíam de Nova York às terças-feiras às 22h00 e chegavam ao Rio de Janeiro às 17h00, depois de fazer escalas em Miami, Panamá, Lima e São Paulo. As quintas-feiras (BN 971 – Douglas DC-7C), partiam de Nova York às 9h30 e chegavam ao Rio de Janeiro às 17h30 das sextas-feiras, depois de fazer escalas em Washington, Miami, Panamá, Bogotá, Guayaquil, Lima e Viracopos.

Com a introdução do "Super 707", a Braniff inovou no serviço de bordo. O El Dorado Super Jet Golden Service (um



Desde os tempos do DC-6, a companhia esforçou-se em oferecer um serviço diferenciado.

nome tão longo quanto a duração dos serviços com múltiplas escalas) foi escolhido para promover as inovações trazidas pelo jato: "Mais veloz – acima de 1.000 quilômetros/hora", "Finas iguarias – o Gold Service da Braniff", "Luxo requintado – decoração exclusiva da Braniff" eram algumas das promessas dos novos serviços. Os novos jatos não podiam operar em Congonhas e a solução foi transferir os vôos para Viracopos. Passageiros embarcados em São Paulo podiam voar entre Congonhas e Viracopos a bordo dos Dart Herald da Sadia sem pagar a mais por isso.



Arte voadora: o gênio Alexander Calder pinta, ele próprio, maquetes do DC-8. Vários estudos foram feitos até que o artista e a companhia se deram por satisfeitos.

A Braniff se consolida na América do Sul

O fato é que os jatos ajudaram a Braniff a popularizar seus serviços no continente. Em 1966, a companhia dobrou o número de serviços para o Brasil. Os vôos partiam às terças, quartas, sextas e domingos. Às terças e sextas, os Boeing 707 partiam do Rio às 20h30, de Viracopos às 22h05, faziam escala em Lima e chegavam a Miami às 6h40 e a Nova York às 11h25 às quartas e sábados. Os vôos que saíam do Rio (18h00) e Viracopos (19h35) às quartas e domingos faziam escalas em Lima, Guayaquil e Panamá, antes de chegar a Miami e Nova York.

Em 1967, a Braniff ampliou ainda mais sua participação nas rotas sul-americanas ao adquirir a Panagra - Pan American-Grace Airways. Por 30 milhões de dólares, a Braniff comprou todas as aeronaves e rotas da companhia, que rapidamente tratou de integrar à sua malha. Quatro novos destinos

na América do Sul foram incorporados, incluindo-se entre eles Santiago do Chile, Antofagasta, Bogotá e Cali. Nesse mesmo ano, os primeiros DC-8-62 encomendados pela empresa começaram a ser entregues. Essas aeronaves seriam depois usadas nos serviços para o Brasil (a partir de 4 de setembro de 1967) e acabaram substituindo por completo os Boeing 707 usados desde 1960.

Céu colorido

Harding Lawrence substituiu Charles Beard na presidência da empresa. Lawrence foi um dos mais carismáticos, controversos e comentados executivos de aviação nos Estados Unidos. Um de seus primeiros atos foi colorir os aviões, que começaram a voar com suas fuselagens pintadas em oito cores diferentes. Este padrão ficou conhecido como Solid Colors e foi usado até 1971, quando foi substituído por um segundo padrão, conhecido como Two-Tone: dois matizes da mesma cor eram aplicados, sendo que o tom mais escuro ficava na parte superior da fuselagem. As caudas, motores e turbinas deixavam de ser brancos, como na pintura Solid, e voltavam a ostentar apenas o alumínio polido. Da noite para o dia, a Braniff virou assunto nacional.

Entusiasmado, Lawrence foi além e contratou Emilio Pucci para desenhar os uniformes. Os assentos dos aviões ganharam a forração de couro, a primeira empresa aérea no mundo a fazê-lo.

Mas foi em 1973 que a Braniff fez seu mais inesquecível ato: contratou ninguém menos que Alexander Calder para pintar – literalmente – um de seus aviões. O modelo escolhido foi um DC-8-62, prefixo N1805. Calder recebeu da empresa dez maquetes na

Visto aqui acionando motores em Viracopos, o DC-8 comprova que o resultado final ficou simplesmente espetacular. A aeronave foi batizada de "Flying Colors of South America".



escala 1:25, todas brancas, sobre as quais trabalhou por algumas semanas. O padrão escolhido foi apresentado pelo artista à administração da Braniff. A manutenção propôs algumas pequenas mudanças de ordem prática e o DC-8 finalmente começou a ser pintado. Calder pessoalmente dirigiu os trabalhos e pintou, ele próprio, os temas que ornamentaram as naves dos motores. No dia 2 de novembro de

1973, o DC-8, batizado de "Flying Colors of South America", começou serviços regulares nas novas cores. Com o maior alcance dos DC-8-62, a Braniff inaugurou serviços diretos entre Rio, São Paulo, Lima e Los Angeles. Vôos sem escalas com os DC-8 também passaram a unir o Rio de Janeiro a Miami.



Grandes laranjas

Em 14 de agosto de 1969 a Braniff foi designada a ligar Houston, Dallas e Atlanta sem escalas ao Havá. Para operar os novos vôos, em 1971 o primeiro Boeing 747 foi incorporado à frota da empresa. Pintados inteiramente de laranja, eram oficialmente chamados de "747 Braniff Place" pela empresa, mas acabaram conhecidos como "Big Orange". Os 747 foram os únicos wide-bodies usados pela Braniff. As aeronaves só viriam a ser usadas nos vôos para o Brasil muito tempo depois, a partir de agosto de 1979. Começaram substituindo os DC-8 num novo serviço: Miami/Rio/Buenos Aires, operado a partir de 1º de junho de 1980, inicialmente com os Boeing 747-100 ou 747-200 e depois, a partir de 1981, com os modernos Boeing 747-SP. Nessa época a Braniff também passou a unir Manaus aos Estados Unidos, através de um vôo com escalas em Bogotá, mas teve vida curta: operou somente entre setembro de 1978 e março de 1980.

Apogeu e declínio

Numa década marcada pela forte expansão, obra do ultra ambicioso Harding Lawrence, a empresa cresceu mais do que podia. Encomendou dezenas de Boeing 727-200 e 747. Começou a voar para a Europa em 1978 e logo servia Londres, Paris, Frankfurt, Amsterdã e Bruxelas. A megalomania não tinha limites: a Braniff chegou ao exagero de usar os Concorde em vôos domésticos. Num acordo com a British Airways, pilotos americanos voavam (subsonicamente) entre Dallas e Washington. De lá, os Concorde seguiam para a Europa. A idéia durou apenas um ano, 1979, até que o bom senso e as contas de combustível acabaram com a excentricidade.

A ambiciosa decolagem da Braniff só foi possível graças à desregulamentação no mercado norte-americano. A Braniff abraçou a oportunidade com vigor de caubói texano: vôos para a Ásia, Europa, Pacífico e novos destinos e frequências para a América do Sul foram inaugurados a toque de caixa, sem aparentemente o necessário estudo prévio de viabilidade econômica. Os 747 da empresa passaram a voar para Guam, Honolulu, Hong Kong, Seul, Cingapura, Buenos Aires, Santiago, Rio de



Janeiro, São Paulo, Bogotá, Panamá. Para possibilitar essa rápida expansão, a empresa endividou-se em mais de 350 milhões de dólares. Como desgraça pouca é bobagem, tudo isso ocorria simultaneamente ao segundo *oil-shock*. Da noite para o dia, o preço dos combustíveis disparou. E a frota da Braniff, composta em sua maioria por vorazes 707, 727 e DC-8, somada à excessiva capacidade e à recessão no mercado norte-americano, colocou a Braniff numa situação delicadíssima. Em 1980, a companhia apresentou um prejuízo de 131 milhões de dólares, um recorde mundial para a época.

Harding Lawrence foi defenestrado da presidência em janeiro de 1981 e substituído por John Casey. O novo presidente cortou todas as rotas do Pacífico e Ásia, exceto Honolulu. Cancelou toda a Europa, menos Londres. Demitiu funcionários, vendeu aviões Boeing, reduziu tarifas. Um dos últimos atos de desespero foi vender as rotas latino-americanas para Eastern Airlines em janeiro de 1982. A frota estava reduzida a 62 aeronaves e o total de empregados, que já havia ultrapassado a marca de 15.000, agora era de apenas 9.000 colaboradores.

Mas nem essas medidas draconianas foram suficientes. Sangrando, sem capital para honrar suas dívidas, a empresa que um dia deixou o céu colorido foi se apagando, qual uma aquarela lavada. Em 13 de maio de 1982, o último vôo da companhia, operado justamente por seu primeiro Boeing 747, pousou em Dallas proveniente de Honolulu, cumprindo o vôo BN 501. Foi o derradeiro suspiro de 54 anos de conquistas e pioneirismos da outrora orgulhosa Braniff International.

O 747-SP foi visto por pouco tempo nos serviços da Braniff no Brasil.



Os 747-100 e 747-200 da Braniff, apelidados de "Big Orange," chamavam muita atenção. Ambas as fotos mostram as aeronaves operando no Aeroporto do Galeão.