

CONGONHAS

Quase Sete Décadas em Sintonia com São Paulo

Perto de completar 70 anos, Congonhas continua a ser o aeroporto de maior movimento de passageiros e aeronaves do Brasil. Neste artigo, relembramos sua história e descrevemos as melhorias que estão sendo nele implantadas.

por Mário B. M. Vinagre



Foto: LETA - AEROP. Clube de Maricá



Foto: Roberto Stuckert / Infraero

ONHAS

lo
ramo



Foto: Marcos Rosa



O Campo da Auto Estradas, em 1936.

O Aeroporto de Congonhas tem sua história intimamente ligada à cidade de São Paulo e também à Vasp, empresa aérea fundada em 1933 por um grupo de 72 empresários paulistas, cuja base operacional ficava na época localizada no Campo de Marte, em Santana, na Zona Norte da capital.

Foi desse aeródromo, inaugurado em 1920 e que abrigara inicialmente a aviação da Força Pública de São Paulo, extinta pelo governo

Getúlio Vargas após a Revolução Constitucionalista de 1932, que a empresa aérea paulista realizou seus primeiros vôos transportando passageiros, utilizando para isso dois pequenos bimotores ingleses de Havilland Monospar, de apenas três lugares.

Dois fatores contribuíram para que fosse iniciada a procura de uma outra área para a construção de um novo aeroporto metropolitano para a capital paulista.

Um Junkers 52 da Vasp em frente ao terminal de passageiros original de Congonhas, em linhas art déco.



de Congonhas, de propriedade da empresa Auto Estradas.

Nesse terreno existia na época uma pista de pouso de terra para pequenos aviões, com 300 metros de comprimento por 40 metros de largura, conhecida como Campo da Auto Estradas. Para a comissão, esse local era o ideal porque ficava a pouca distância do centro da cidade, estava em região praticamente despovoada e possuía amplo espaço disponível para crescimento futuro do aeroporto.

O nome do parque, e posteriormente do aeroporto que nele seria construído, era uma homenagem ao Visconde de Congonhas do Campo, Lucas Antônio Monteiro de Barros, que havia sido o primeiro governante da Província de São Paulo (1824 a 1827) após a proclamação da independência do Brasil e cujo bisneto, Vicente de Paulo Monteiro de Barros, era o proprietário original da maior parte da gleba de

Corpo central e torre de controle, de linhas arquitetônicas modernistas, vistos do pátio de aeronaves da ala internacional, ainda em construção.

O primeiro, e principal, foi o fato de o governo federal haver confiscado o Campo de Marte, depois de terminada a Revolução Constitucionalista, para lá instalar uma unidade militar, o 2º Regimento de Aviação do Exército.

Não existia ainda o Ministério da Aeronáutica, que só foi criado em 1941 pela fusão das aviações do Exército e da Marinha.

O segundo, e mais imediato, foi a cheia do Tietê que atingiu Marte no começo de 1934, fazendo com que o aeródromo ficasse inoperante por seis meses e a Vasp literalmente parada.

Como o Estado a esta altura dos acontecimentos já era o principal acionista da Vasp, com 90% do capital, não foi difícil convencê-lo a adquirir uma nova área onde a empresa pudesse dar continuidade às suas operações.

Nesse sentido, por determinação do interventor federal no Estado de São Paulo, Armando de Sales Oliveira, foi então constituída uma comissão de técnicos para escolher um novo sítio para o aeroporto da cidade.

Vários locais foram considerados, incluindo áreas no Brooklin e em Indianópolis, na Zona Sul da cidade, mas por fim a escolha recaiu sobre um terreno de 800.000 metros quadrados, localizado na região do Parque



Construção
das alas
internacio
Congonhas,
da década
1940, tendo
o termo
e a torre
original



O hangar da Vasp, com um Scandia em manutenção no seu interior. Notar, à frente do hangar, o Saab Scandia PP-SRA, mais veículo de entrega e bomba de gasolina típicos da época.



terreno vendida à Auto Estradas. Além disso, o procedimento seguia a prática determinada pelas autoridades aeronáuticas brasileiras de que os aeroportos deviam manter os nomes das localidades onde estivessem instalados.

Batido o martelo sobre a questão do local, a Fazenda estadual foi autorizada a adquirir o terreno através do Decreto 7.305, de 5 de julho de 1935. Mas, devido a uma disputa de preço, o fechamento do negócio foi adiado.

Visão do aeroporto, a partir do terraço de observação da ala internacional.

À direita, o terminal de passageiros e a nova torre de controle e, ao fundo no mesmo lado, o hangar da Aerovias Brasil. No lado esquerdo, no estacionamento de aeronaves, podem ser vistos vários DC-3.

Extremamente interessada em finalizar a transação e também em participar da construção do novo aeroporto, pois as autoridades poderiam voltar atrás no negócio e escolher um dos outros sítios que haviam sido analisados, a Auto Estradas realizou todo um trabalho de lobby junto ao governo estadual com o intuito de fazê-lo chegar a um acordo sobre a questão.

O ápice dessa ação ocorreu em 12 de abril de 1936, quando a companhia convidou o público para uma tarde de espetáculo no seu campo de aviação, durante a qual renomados aviadores da época fizeram demonstrações

aéreas e pousos e decolagens, atestando por escrito, após o término das exibições, que o local era excelente para a construção do futuro aeroporto da cidade.

CONGONHAS TORNA-SE O AEROPORTO METROPOLITANO DE SÃO PAULO

Resolvida a pendência do preço, em 15 de setembro de 1936 o negócio foi finalmente sacramentado. Valor da transação: 4 mil reis por metro quadrado, mais 60 contos pelo projeto do aeroporto, feito pela própria Auto Estradas, e outros 250 contos pelo direito do uso, por prazo indeterminado, da estrada que dava acesso ao local.

Partiu-se então para a construção do novo aeródromo, que foi oficialmente batizado de Aeroporto de São Paulo e passou ao controle da Diretoria da Viação, da Secretaria da Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo.

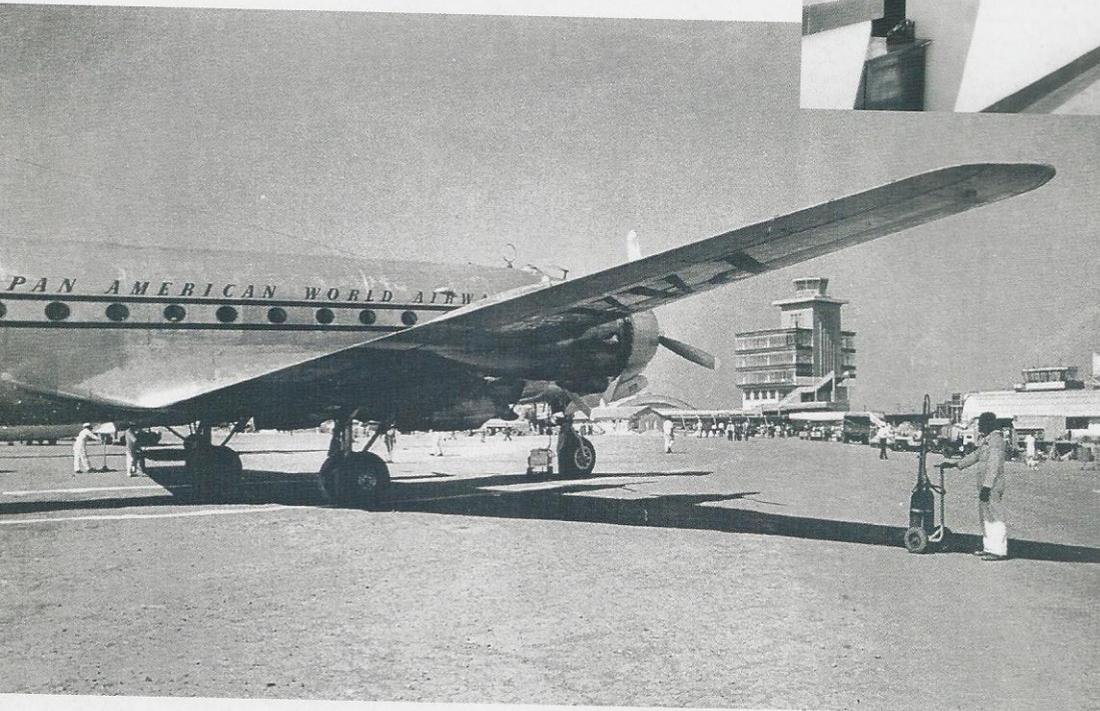


Foi nesse mesmo ano que a Vasp passou a operar em Congonhas com dois trimotores de fabricação alemã Junkers 52, para até 15 passageiros, que eram bem maiores que os acanhados Monospar e Dragon Rapide usados até então. Devido a isso, o aeroporto ficou conhecido durante certo tempo como Campo da Vasp, muito embora outras empresas, como a Aero Lloyd Iguazu e o Sindicato Condor, também o utilizassem.

O projeto original de Congonhas idealizado pela Auto Estradas era tecnicamente muito bom e previa a construção de quatro pistas pavimentadas que se entrecruzavam, com comprimentos que variavam de 1.110 a 1.400 metros, e largura de 30 metros, além de amplas instala-



Os balcões de atendimento das empresas aéreas, na ala nacional de Congonhas.



Douglas DC-4 da Pan American prestes a dar partida nos motores, no pátio de aeronaves da ala internacional, ainda parcialmente de terra batida. Ao fundo, à direita, a antiga torre, que ainda seria demolida, e mais atrás a nova, já totalmente construída.

ções para embarque e desembarque de passageiros, escritórios e balcões de atendimento das empresas aéreas, restaurante, comércio e outras facilidades mais.

Por falta de recursos econômicos, o projeto original não foi totalmente aproveitado, sendo alterado por diversas vezes ao longo dos anos, ao sabor das verbas disponíveis para atender às constantes mudanças operacionais resultantes da introdução de aeronaves mais modernas, e com maior capacidade, e do crescimento da atividade aérea, que por sua vez refletia o crescimento econômico do Estado e a maior demanda pelo transporte rápido e eficiente oferecido pela aviação comercial.

Independente disso, o governo do Estado investiu sistematicamente em Congonhas, especialmente nos primeiros anos, construindo uma pequena estação de passageiros em linhas art déco, que funcionou até 1948, e ampliando a área inicial disponível, através de sucessivas desapropriações, para os atuais 1,6 milhão de metros quadrados.

CRESCIMENTO DE TRÁFEGO NO PÓS-GUERRA GERA MUDANÇAS

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, em 1945, o governo americano colocou à venda a preço de bananas enorme quantidade de aeronaves excedentes de guerra, incluindo bimotores Douglas C-47 (DC-3) e Curtiss C-46 Commando e mesmo quadrimotores Douglas C-54 (DC-4).

Isso, aliado à existência de uma ampla rede de aeroportos construídos pelos americanos em território nacional durante o conflito, permitiria expandir o número de cidades a serem servidas e levou à criação de várias empresas aéreas novas, o que contribuiu para a rápida expansão do setor no país.

Como resultado, nos cinco anos seguintes ao término do conflito o aeroporto de São Paulo assistiu a uma explosão no tráfego. O movimento de aeronaves cresceu 628,24%, passando de 11.048 para 69.408, e o número de passageiros embarcados 615,99%,



Cena típica de Congonhas no início da década de 1950, com passageiros desembarcando de um DC-4 da Aerovias Brasil. Notar o jardim que dava para o pátio de aeronaves, do qual as pessoas podiam observar a movimentação dos aviões.

pulando de 140.864 para 867.705.

A infra-estrutura de Congonhas era insuficiente para atender à demanda e exigia obras urgentes para adequar o aeroporto à nova realidade do mercado.

São Paulo era o único Estado da União que havia até então bancado sozinho a construção e administração de um aeroporto civil metropolitano, enquanto que outros Estados, como o Rio de Janeiro, recebiam recursos federais para esse fim através da Diretoria de Aeronáutica Civil.

Diante desse quadro, foi firmado um contrato de concessão entre o Departamento de Aeronáutica Civil e o Estado de São Paulo, com validade de 25 anos, no qual foram estabelecidas as condições de manutenção e exploração do Aeroporto de Congonhas e as bases da reforma total de suas pistas e instalações.

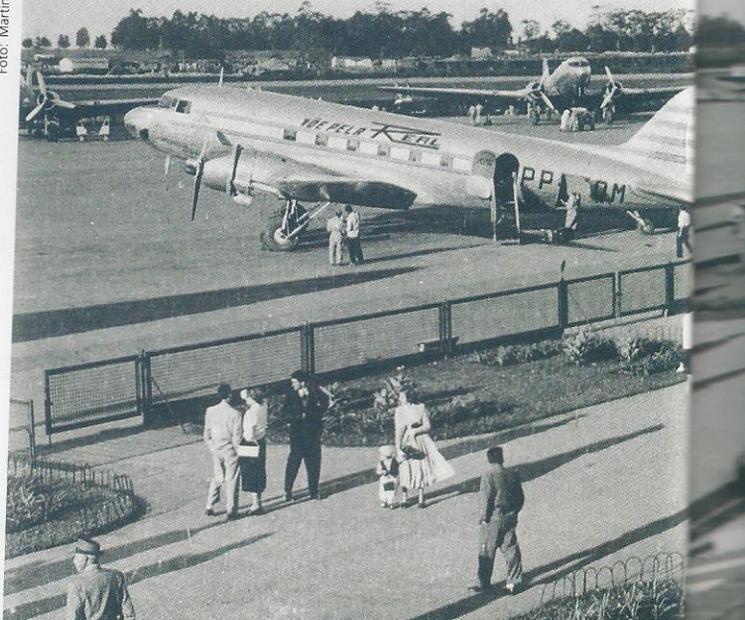
Baseadas nas diretrizes desse contrato, a Diretoria de Engenharia do Ministério da Aeronáutica e a Diretoria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo elaboraram a reforma do aeroporto, cujo projeto é de autoria dos arquitetos Hernani do Val Penteadado e Raymond Alberto Jehlen e que resultou no perfil arquitetônico básico que perdura até hoje.

Os trabalhos foram realizados por partes. O prolongamento e pavimentação com concreto das pistas foram concluídos em 1949, ficando a principal com 1.865 metros e a auxiliar com 1.445 metros. A torre de controle foi finalizada em 1951, o Pavilhão de Autoridades, inaugurado em 1954, no 4º Centenário da cidade, a nova Estação de Passageiros, em 1956 e a Ala Internacional, em 1959.

Congonhas era então servido por grande número de empresas aéreas internacionais, entre as quais destacavam-se a Pan American, a Braniff, a Lufthansa, a KLM, a BOAC, a Alitalia, a Iberia e a SAS, e pelas principais companhias nacionais, incluindo a Real Aerovias, a Cruzeiro, a Varig, a Vasp e o Lóide Aéreo, além de uma infinidade de linhas aéreas de menor porte.

No auge do crescimento do setor, as companhias nacionais que operavam em Congonhas serviam cerca de 450 cidades no nosso país.

Foto: Martin Bernsmüller / Coleção



Com a entrada em serviço nos anos de 1950 de equipamentos mais modernos e de maior capacidade, tais como os Douglas DC-6 e DC-7 e os Lockheed Super Constellation, o Aeroporto de São Paulo passou por novo surto de crescimento.

Esse crescimento tornou-se mais acentuado ainda no final da década, devido a dois motivos.

Um deles foi a introdução em serviço no Brasil das primeiras aeronaves turboélice e a jato: os Vickers Viscount, trazidos pela Vasp, em 1958, e os Sud Aviation Caravelle, inicialmente operados pela Varig a partir de 1959 e depois também pela Cruzeiro do Sul e Panair do Brasil.

O outro foi a criação da ponte aérea Rio/São Paulo, inaugurada em 1959, que foi o primeiro serviço de alta frequência entre duas cidades estabelecido no mundo, posteriormente copiado por diversos países.

Como resultado, no final da década Congonhas registrava movimento recorde de 343 operações por dia, tornava-se o terceiro aeroporto do mundo em volume de carga aérea, suplantado apenas por Londres e Paris, e passava a ter intervalos entre pousos e decolagens de apenas três minutos.



Outra visão nostálgica de Congonhas, nos anos de 1950, mostrando os jardins que davam para o pátio de aeronaves, com um belo DC-3 da Real em primeiro plano. Notar que os homens vestiam terno e gravata e as mulheres vestidos longos, como era praxe na época.

Coletão Mário B. M. Vinagre.



Douglas DC-4 Skymaster do Lóide Aéreo preparando-se para partir. Observar, em primeiro plano, o grande número de visitantes que ia ao aeroporto para ver o movimento de aeronaves.

PRIMEIRO AEROPORTO COM RADAR NA AMÉRICA LATINA

O crescimento no movimento de Congonhas continuou acelerado e já no começo da década de 1960 ele registrava movimento superior a 1 milhão de passageiros/ano.

O aumento do tráfego demandou a instalação de um sistema de radar, no qual Congonhas foi pioneiro na América Latina, para controlar o movimento de aeronaves durante os procedimentos de aproximação, pouso e decolagem. Com o tempo, o equipamento passou a auxiliar também, embora de forma limitada, o controle do tráfego aéreo nacional.

A implantação dessas melhorias não foi suficiente para atender ao novo surto de crescimento ocorrido nos anos do Milagre Brasileiro, que coincidiu com a introdução de novos modelos de jatos, tais como os BAC 111, Boeing 737 e 727, nas frotas das empresas aéreas nacionais. Congonhas continuava necessitando de reformas e modernização de suas instalações e serviços.

O agravamento dessa situação deu-se quando estava para terminar o contrato de concessão assinado em 1946 entre a União e o Estado de São Paulo, o qual previa que, após passados 25 anos, todo o patrimônio do aeroporto seria transferido automaticamente para o Ministério da Aeronáutica.

Em 1971, terminou a vigência da concessão e então novo convênio foi firmado entre a União e o Estado para fins de operação e custeio de Congonhas. Como resultado, o Ministério da Aeronáutica passou a arcar com as despesas de investimento e o Estado, através do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (DAESP), com a administração. Os recursos provenientes das taxas de embarque eram distribuídos proporcionalmente entre as partes.

Foi somente a partir de 1975, entretanto, que começaram a ser feitos os investimentos necessários para a nova modernização de Congonhas, começando pela reforma do terminal, que durou até 1979, pela criação de novas dependências e pela instalação do sistema de pouso por instrumentos (ILS),



capaz de suportar até 248.000 operações por ano.

Em 1981 a administração de Congonhas passou para a Infraero e de lá para cá é que o aeroporto assumiu a feição que tem hoje.

Por essa época as frotas das companhias brasileiras eram dominadas pelos modelos Boeing 727 e 737, muito embora tenham passado a contar também com os primeiros widebodies que seriam empregados nas rotas nacionais – o Airbus A300 (Cruzeiro, Varig e Vasp) e o Boeing 767 (Transbrasil) –, que chegaram a operar regularmente em Congonhas até Guarulhos ser inaugurado.

A entrada em serviço desses aviões de maior porte, peso e capacidade de passageiros em Congonhas, determinou mudanças

principalmente no estacionamento de aeronaves e nas instalações para embarque, desembarque e desembaraço de bagagens.

LOCAL DE LAZER DOS PAULISTANOS

Desde sua inauguração o Aeroporto de Congonhas tornou-se uma das áreas de lazer preferidas do paulistano, fazendo concorrência a outros passatempos tradicionais como o chá do Trianon e os passeios pela Avenida Paulista.

Para a maior parte da população os aviões ainda eram novidade e vê-los subir e descer tornou-se um dos passatempos prediletos de famílias inteiras aos sábados, domingos e feriados.

Nos primeiros anos do aeroporto, inexistia qualquer separação física entre os visitantes e as aeronaves. Bastava manter uma distância segura das mesmas, para não ser colhido pelas hélices em movimento, o que era assegurado pelos zelosos empregados das poucas empresas aéreas que nele operavam.

Na década de 40, com a construção da primeira estação de passageiros, por questões de segurança foi adotada uma cerca que separava as aeronaves do público.

Vista aérea de Congonhas, do final da década de 1950, com destaque para os hangares da Nacional e da Real. Notar três Lockheed Super H Constellation da Real, próximos ao hangar de teto branco, no canto superior esquerdo.



Foto da fachada da estação de passageiros e restaurante, tirada do pátio de aeronaves, na década de 1950.

Na década seguinte, os visitantes podiam observar o movimento das aeronaves a partir dos terraços das alas nacional e internacional e também do primeiro piso e do restaurante, além dos jardins então existentes defronte ao prédio principal, que substituíra a estação de passageiros original. Os jardins eram separados do pátio de aeronaves por uma baixa cerca metálica, que possibilitava ampla visão das operações.

Com as várias reformas realizadas ao longo dos anos, o jardim acabou sendo ocupado pelo pátio de aeronaves e o terraço da ala internacional foi fechado. Isto forçou os visitantes a mudarem para o terraço do restaurante, no segundo piso, ou então para o terraço de observação da ala nacional, que ficava no lado direito do aeroporto (para quem o via da Avenida Washington Luís).

Devido ao grande movimento de pessoas, esta área foi jocosamente apelidada pelos irreverentes cariocas como "praia de paulista", mais conhecida entre os visitantes assíduos simplesmente como "prainha". Este costume tão arraigado dos paulistanos se prolongou até a década de 1990, quando este último terraço de observação foi finalmente fechado.

A bem da verdade, com todas as construções que fizeram em frente dele, incluindo um abrigo coberto para carros de bombeiro e as salas de embarque/desembarque da ponte aérea, tornara-se praticamente impossível ver o que quer que fosse a partir deste terraço.

Continua em funcionamento até hoje o terraço do restaurante, mas agora totalmente coberto e envidraçado. Devido à construção da nova área de embarque/desembarque bem em

frente a ele (ver detalhes mais adiante), perdeu-se toda a visão da pista e do movimento de aeronaves, pondo fim a um dos "esportes" prediletos do paulistano.

A partir da segunda metade dos anos de 1950 até os anos 1970, eram comuns as festas de debutantes e de casamentos, bailes de formatura, de carnaval etc., realizados no bonito salão de festas localizado no segundo pavimento, defronte ao restaurante.

Esse salão é hoje ocupado pela Infraero, mas está dentro dos planos da empresa restaurá-lo à sua antiga glória e disponibilizá-lo novamente à população para eventos dessa natureza.

Reuniões de amigos ou familiares para almoços ou jantares no restaurante de Congonhas também eram muito populares. Isso sem falar no tradicional cafezinho tomado no bar localizado no piso térreo.

Hoje, a disponibilidade de grande quantidade de opções de lazer na cidade, o desestímulo criado pelo intenso tráfego de veículos na região do aeroporto e a dificuldade para estacionar em Congonhas, fizeram com que esses hábitos anteriormente tão arraigados praticamente desaparecessem.

MEMÓRIAS DE CONGONHAS

Muitos aeronautas e aeroviários, além de pessoas que trabalharam em Congonhas nos seus tempos áureos, têm saudades do aeroporto, onde passaram boa parte de suas vidas.

Um deles é o comandante José de Alencar de Andrade Figueiras, que por muitos anos foi

Nesta foto tirada no começo dos anos de 1960, os hangares da Real ostentam o nome da Varig, que por essa época já havia absorvido a empresa paulista.



Foto: ENPA - Acervo Clube do Manteiga



Mário B. M. Vinagre.

BAC 111 da Vasp, cercado de veículos de apoio, pronto para receber passageiros em Congonhas, no final da década de 1960/início da década de 1970.

baseado em Congonhas e ainda hoje mora nas proximidades do aeroporto.

José de Alencar entrou na Varig em 1949, como despachante de check-in, e no ano seguinte passou para a Aerovias Brasil, já como comissário de bordo. Fez curso de piloto no Aeroclube de São Paulo, terminando-o na Escola de Aeronáutica de São Paulo.

Completadas as horas necessárias para a obtenção do brevê, prestou exame de piloto comercial e começou a voar na Real, que absorvera a Aerovias Brasil, inicialmente como comissário de bordo, nos Convair 340 e 440 e, posteriormente, já promovido a co-piloto, no Douglas DC-3.

Depois da compra da Real pela Varig, passou a fazer parte do quadro de pilotos da empresa gaúcha, onde voou inicialmente DC-3 e depois Curtiss C-46, no qual acumulou 8.500 horas de voo, passando deste equipamento diretamente para o Boeing 707. Encerrou sua carreira como comandante máster de DC-10, em setembro de 1986.

Ele relembra: "as pistas e o pátio de estacionamento de aeronaves de Congonhas, na década de 1940, eram parcialmente de terra e cimento. As pistas ficavam bem mais próximas do terminal de passageiros do que

hoje, mas apesar disso, quando chovia, era um 'Deus nos acuda'. Não dava para os passageiros embarcarem ou desembarcarem a pé, porque senão atolavam na lama até o tornozelo. Então, quando chovia, a Varig e as outras companhias que operavam no aeroporto alugavam táxis, que entravam no estacionamento de aeronaves para levar os passageiros do terminal até os aviões e vice-versa".

José de Alencar acrescenta: "quando os passageiros dos vôos internacionais desembarcavam em Congonhas, tinham que passar suas bagagens pela Alfândega, que os atendia fora do terminal, ao ar livre. A inspeção das malas era feita sobre caixotes de madeira, pois não havia balcões para esse serviço ainda".

Outro ex-tripulante que tem boas recordações de Congonhas é Antônio Gimenez Herrero, amigo do comandante José de Alencar.

Antônio Herrero, que também mora nas proximidades do aeroporto até hoje, foi funcionário da Real Aerovias, onde iniciou carreira em 1957, como radioperador de voo (ROV). Depois da fusão da Real com a Varig, ele passou para esta última, onde se aposentou mais tarde.

"De minha casa até o aeroporto eu ia com um par de sapatos, que ficava todo em-

Congonhas visto do pátio de aeronaves, com a torre ao fundo, em foto tirada em outubro de 1977.



Mário B. M. Vinagre.

poeirado ou então enlameado, dependendo das condições do tempo, pois muitas das ruas circunvizinhas a Congonhas, na época, não eram ainda calçadas, mas sim de terra batida. Ao chegar ao aeroporto, pegava em meu armário um outro par de sapatos limpinho e calçava para poder ir voar, ou então engraxava o par que estava calçando na engraxataria do aeroporto."

Percival Figueiredo, paulistano do bairro Água Funda, trabalha na engraxataria de Congonhas há 40 anos e ainda continua na ativa. Ele recorda: "tenho saudades do tempo em que as pessoas, vestindo roupas de domingo, vinham visitar o aeroporto. Também sinto falta do tempo em que Congonhas recebia vôos internacionais e eu engraxava 40 sapatos por dia. Hoje, não faço mais de 20, mas apesar disso me sinto feliz, pois foi com o dinheiro que ganhei aqui que criei minha família".

Um personagem de Congonhas que é lembrado até hoje com admiração por vários de seus contemporâneos é o velho Laselva.

Antônio Herrero nos dá seu depoimento sobre ele: "Laselva vendia seus jornais numa lata de combustível vazia, na entrada do aeroporto. Os filhos dele eram todos engraxates,

na engraxataria do aeroporto. A Varig comprava cinco jornais por avião. As outras companhias também compravam uma quantidade. Pouco antes de ser dado o embarque, o velho Laselva, com sua lata, ia até as aeronaves levar os jornais. Depois de algum tempo abriu sua primeira banca e, anos depois, a livraria no saguão. Hoje, tem livrarias nos aeroportos de São Paulo e também de alguns outros Estados. Trabalhou pra burro, mas teve a felicidade de estar no lugar certo na hora certa, e está milionário".

O comandante José de Alencar traz à tona um fato hilário ocorrido logo depois da introdução do Caravelle. "Na sua primeira partida de Congonhas, o reluzente Caravelle da Varig, novinho em folha, posicionou-se na pista e ao receber autorização para decolagem seu comandante disse na fonia: 'Dedico esta decolagem ao pessoal da torre de controle'. Atrás do Caravelle havia uma longa fila de aviões DC-3, todos sintonizados na frequência da torre e também aguardando para decolar. Um por um eles se dirigiram à pista e, ao receberem a autorização para iniciar a rolagem, seus comandantes repetiam: 'Dedico esta decolagem à torre'. Foi uma gargalhada geral

época
Congonhas em
da década
1970, com um
de ponte
sem primeiro
Boeing 737
de Vasp,
e Transbrasil
no.

Mário B. M. Vinagre.



Mário B. M. Vinagre.

PP-CLA, o primeiro Airbus A300 da Cruzeiro decolando de Congonhas. A Cruzeiro foi a empresa brasileira que introduziu os jatos widebody no mercado nacional, no início dos anos de 1980.



Mário B. M. Vinagre.

Três Fokker da TAM e uma 737-500 da TAM desembarcando passageiros na manhã de 1997. A imagem em agosto da nova sala de embarque desembarcando com o movimento de passageiros trafegando entre o terminal e as aeronaves.

que se ouviu na fonia, dos aviões que haviam acabado de partir e dos que ainda aguardavam na fila para decolar!”.

Como principal aeroporto da capital paulista, Congonhas recebia grande quantidade de celebridades, políticos e chefes de Estado em passagem pelo Estado, o que gerava notícias constantes para a imprensa.

Por este motivo, vários veículos mantinham jornalistas permanentemente no aeroporto, para fazer a cobertura do que se passava por lá. Havia em Congonhas, inclusive, uma Sala de Imprensa para abrigar esses profissionais, que no entanto foi fechada na década de 1990.

Caetano Matanó Júnior foi um dos setoristas que davam plantão em Congonhas nos anos de 1960, como repórter dos jornais *Correio da Manhã*, *Diário da Noite* e *O Estado de S. Paulo* e também das rádios Piratininga e Eldorado.

“Passei 20 anos trabalhando no aeroporto, onde acompanhei um pouco da história do Brasil e do mundo através das entrevistas que fiz com presidentes, entre os quais posso nomear Charles de Gaulle, Dwight Eisenhower, Fidel Castro e Juscelino Kubitschek, além de celebridades internacionais como os cantores Ella Fitzgerald e Nat King Cole”, recorda orgulhosamente Caetano Matanó.

Outro jornalista que cobriu Congonhas, porém na década de 1990, foi Robert Zwerdling, que hoje é piloto na Vasp.

“Como sempre gostei muito de aviação, comecei em jornalismo em Congonhas, fazendo cobertura das novidades do aeroporto para a Rádio Jovem Pan. Depois tirei o brevê e consegui realizar o sonho de me tornar piloto comercial, mas ainda continuo exercendo nas horas de folga a atividade jornalística, escrevendo para revistas como a *Flap*”, conclui Robert.

AEROPORTO DE MAIOR MOVIMENTO NO BRASIL

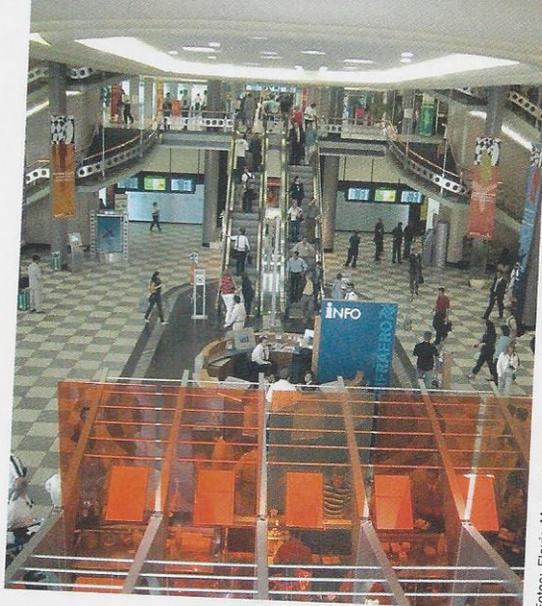
Visto do ar, o aeroporto da capital paulista assemelha-se a uma ilha cercada por um mar de edifícios ou, mesmo, a um porta-aviões atracado bem no meio da cidade de São Paulo, a qual cresceu desenfreadamente ao seu redor devido à enorme especulação imobiliária havida ao longo dos anos, resultante das boas condições de infra-estrutura que ele próprio ajudou a trazer para a região.

Independente da visão que se tenha, uma coisa é certa, Congonhas é o aeroporto de maior movimento de aeronaves e passageiros do Brasil e registrou em 2004, tomando-se por base os dados estatísticos disponíveis à época em que foi escrito este artigo, algo em torno de 220 mil operações de pouso e decolagem e 11,6 milhões de passageiros embarcados/desembarcados.

Fachada externa de Congonhas fotografada da Avenida Washington Luís.



A escada rolante que leva ao primeiro piso do aeroporto, onde hoje se concentram o embarque e desembarque de passageiros.



Fotos: Flavio Marcos de Souza



Congonhas conta hoje com duas pistas paralelas, a principal (17R/35L) com 1.939 metros de extensão por 45 metros de largura e a auxiliar (17L/35R) com 1.436 metros de comprimento por 49 metros de largura.

Atualmente, operam no aeroporto metropolitano de São Paulo oito empresas aéreas regulares (Gol, Nordeste, Ocean Air, Pantanal, Rio Sul, TAM, Varig e Vasp) e oito empresas de táxi aéreo (Flamingo, Interavia, Líder, Morro Vermelho, Premier, TAM Táxi Aéreo, Target e Vector).

A aviação comercial, incluindo a ponte aérea, responde por 73% das operações, e a aviação geral pelos restantes 27%.

Congonhas dá emprego direto a 16 mil pessoas e indireto a outras 48 mil. Por suas dependências circulam anualmente cerca de 22 milhões de pessoas.

MELHORIAS IMPLANTADAS E OBRAS EM ANDAMENTO

Entre as melhorias implantadas em Congonhas pela Infraero em anos recentes constam, por exemplo, o recapeamento asfáltico da pista auxiliar; uma intersecção entre as pistas principal e auxiliar nas cabeceiras 35L/35R; a construção de um stopway com extensão de 60 metros na pista auxiliar (17L); a ampliação das vias de serviço; e a implantação de um sistema de drenagem e recuperação do talude na cabeceira 35, onde foi construído um muro de arrimo para solucionar antigos problemas ocasionados pelas chuvas.

Tendo em vista o continuado crescimento do tráfego aéreo, encontram-se em andamento outras obras de ampliação, que estão sendo feitas por etapas, com recursos próprios da Infraero (parte interna do aeroporto e sistema viário) e da iniciativa privada (edifício-garagem).

Quando estiverem totalmente concluídas, elas possibilitarão atender a um movimento anual superior a 12 milhões de passageiros.

A primeira etapa, inaugurada em 15 de

agosto de 2004 ao custo de 42 milhões de reais, disponibilizou ao público uma nova ala de embarque e desembarque com 9.938 metros quadrados, dotada de oito pontes de embarque (equipamento inexistente em Congonhas até então), quatro escadas rolantes (também inexistentes anteriormente) e quatro elevadores para interligar o piso térreo ao primeiro andar, onde fica localizada.

Com isso, as operações de embarque e desembarque que anteriormente eram feitas nos quatro salões de embarque e dois de desembarque localizados em áreas diferentes do piso térreo, estão agora centralizadas num único espaço.

A nova ala, denominada pelos técnicos da

Sala de embarque, "connector" construído pela Infraero, que dá acesso às pontes de embarque para as aeronaves.

Foto: Roberto Stuckert / Infraero



Infraero de "conector", permite aos passageiros acessar as pontes de embarque que os levam ou trazem dos aviões e que foi construída de maneira a evitar que os fluxos de embarque e desembarque se misturem no mezanino.

Para tal, os passageiros que chegam a Congonhas são direcionados pelo leiaute de fluxo ao piso inferior do prédio, de onde passam para a área de desembarque propriamente dita, localizada fora do "conector", para recolher suas bagagens e deixar o aeroporto.

O "conector" foi construído sobre pilares e fica a 6 metros de altura em relação ao piso do saguão central. Sob sua laje fica o estacionamento dos ônibus que levam e trazem os passageiros que embarcam ou desembarcam das aeronaves estacionadas em posições remotas.

Isso permitiu eliminar o trânsito de passageiros a pé pelo pátio de aeronaves durante as operações de embarque e desembarque e também otimizar e reduzir o tráfego de veículos de apoio, problemas que eram comuns em Congonhas até poucos anos atrás.

A segunda fase das obras foi iniciada em outubro do ano passado. Quando estiver completada, a área total destinada ao embarque e desembarque passará para 14.623 metros quadrados e contará com mais quatro pontes de embarque, elevando o total para 12.

Dentro desse mesmo conjunto de obras, serão adicionados ainda sete elevadores, aumentando o número disponível para 11, oito escadas rolantes, passando o total para 12, duas esteiras de bagagem, elevando o número para cinco, e 15 pontos de check-in, aumentando a quantidade total para 92.

São previstas ainda para esta fase as reformas do pátio de aeronaves e da pista auxiliar (17L/35R), bem como a restauração da fachada do prédio do aeroporto.

As obras do edifício-garagem deveriam ter sido iniciadas em 1997, mas foram adiadas por causa de uma ação judicial movida pela Associação Defesa São Paulo. Os trabalhos só foram efetivamente começados em janeiro de 2004, depois de resolvida a pendência legal.

O edifício-garagem terá 61.000 metros quadrados e vagas para 3.400 veículos, sendo 2.550 cobertas e 850 descobertas, contra as 1.200 a céu aberto do estacionamento atual.

Seus três primeiros pavimentos serão localizados no subsolo. A laje de cobertura ficará no mesmo nível do terminal de passageiros já existente, com o qual será ligada por passarelas cobertas, para maior comodidade dos usuários.

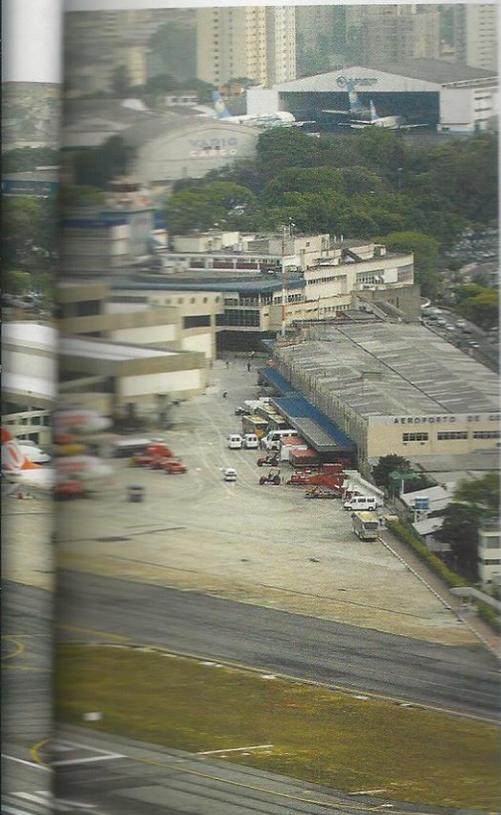
O prédio deverá estar concluído em 2006 e contará com espaços comerciais, áreas para exposições e eventos, além de amplos jardins em seu entorno.

Por fim, as obras voltadas para a reestruturação do sistema viário da região demandarão a construção de uma passagem subterrânea e dois viadutos sobre a Avenida Washington Luís, para eliminar o cruzamento hoje existente e melhorar o fluxo do tráfego.

A introdução do novo edifício-garagem, as melhorias previstas para o trânsito da região e a ideia da Infraero de trazer para o novo espaço atividades culturais, deverão tornar Congonhas novamente uma alternativa popular de lazer para grande parte dos paulistanos.

a de
barque, r
"conector"
construído
aero, que
acesso a
es de
barque pa
aeronave

entadas de
nidade
nido
de 2004,
nido ao
"conector"
nidade de
nidade
nidade pela
nidade que
nidade com
nidade
nidade no
nidade de aeronaves.



A TAM é a empresa que realiza o maior número de operações no Aeroporto de Congonhas.

Foto: Marcos Rosa