

Transporte altera sua estrutura

Da sucursal de
BRÁSILIA

A estrutura do Ministério dos Transportes poderá ser modificada em 1981, absorvendo a criação de três novas secretarias, que tratarão dos transportes terrestres, hidroviários e urbanos. Da mesma forma, a Rede Ferroviária Federal poderá ser transformada em holding do setor, enquanto a Superintendência Nacional da Marinha Mercante — Sunamam — deverá passar de autarquia para empresa pública, e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos — EBTU — passará a ter características de sociedade anônima.

Segundo os estudos que foram iniciados pelo Ministério dos Transportes em 1980, a Secretaria de Transportes Terrestres deverá cuidar da integração dos transportes ferroviário e rodoviário, isto é, da parte operacional da Rede Ferroviária Federal e do Departamento Nacional de Estradas de Rodagens — DNER. A Secretaria de Transportes Hidroviários caberá estabelecer a articulação entre a Empresa de Portos do Brasil — Portobrás — e a Sunamam, enquanto a Secretaria de Transportes Urbanos terá vinculada à sua estrutura a EBTU.

Com a transformação da Rede Ferroviária Federal em holding, as superintendências regionais da empresa serão transformadas em subsidiárias, começando com os sistemas ferroviários de subúrbio, o que, de acordo com técnicos do Ministério dos Transportes representará a forma de resolver o problema da fusão da empresa federal, em São Paulo, com a Fepasa. Para que se efetivem essas transformações será preciso apenas decisão da assembleia-geral da empresa.

No caso da transformação da Sunamam em empresa pública, será preciso uma lei destinando o patrimônio da atual autarquia para a constituição do capital da nova empresa, que irá ao Congresso Nacional, além de estudos na área do Dasp. Uma das vantagens dessas modificações, segundo os assessores do ministro dos Transportes, é que a empresa pública permitirá o pagamento de melhores salários aos técnicos da Sunamam.

Infraero assume os aeroportos paulistas

A zero hora de hoje, os dois maiores aeroportos paulistas, o de Congonhas e o de Viracopos, deixaram de ser responsabilidade do governo do Estado de São Paulo, que os administrava através do Departamento Aeroviário da Secretaria dos Transportes, e passaram ao controle efetivo da Infraero, a empresa federal vinculada ao Ministério da Aeronáutica, que já administrava todos os grandes aeroportos brasileiros.

Embora a mudança da administração coincida com o início de 1981, a cerimônia de posse dos novos administradores foi antecipada, tendo lugar na manhã de ontem. Às 8h30 foi inaugurada, na entrada da ala nacional de Congonhas, uma placa alusiva à data, seguindo-se o ato de transmissão da administração do aeroporto, quando deixou o cargo o engenheiro Waldyr Lázaro Bueno, assumindo o posto o coronel José de Pinho.

Pouco mais tarde, solenidade semelhante ocorreu em Viracopos, quando deixou a chefia da administração o engenheiro Alaur de Faria Barros, assumindo o coronel Magalhães Pompeu Brasil.

Em Congonhas, foi o próprio presidente da Infraero, tenente-brigadeiro Profálio Lopes de Oliveira, quem descerrou a placa em que o Ministério da Aeronáutica "agradece ao governo do Estado pela profícua administração aqui exercida até esta data", tendo sido incluído na homenagem o "reconhecimento especial ao engenheiro Waldyr Lázaro Bueno, diretor do aeroporto nos últimos 14 anos".

As autoridades presentes, entre as quais o comandante do IV Comar, brigadeiro Waldyr de Vasconcelos, toda a diretoria da Infraero, o superintendente do Departamento Aeroviário — Dasp —, brigadeiro Paulo Beltrão do Valle, o presidente e diretores da Vasp dirigiram-se em seguida à sala oficial de Congonhas.

Após a assinatura do termo de posse, discursou o novo administrador, coronel José de Pinho, que se comprometeu a procurar oferecer "ao usuário do aeroporto um atendimento digno da cidade de São Paulo e à altura do prestígio e da reputação da empresa que representamos".

Depois de dizer que espera contar não apenas com a colaboração da equipe da Infraero, "mas também com o respaldo irrestrito das autoridades federais, estaduais e municipais, das empresas aéreas, dos concessionários, de todos aqueles que, de uma maneira ou de outra, compõem o grande complexo aeroportuário de São Paulo", o coronel Pinho elogiou a longa atuação do engenheiro Lázaro Bueno na direção do aeroporto.

HISTÓRIA

O aeroporto de Congonhas começou a

se tornar realidade no dia 5 de julho de 1935, quando o governador Armando Salles Oliveira assinou decreto autorizando a Fazenda do Estado a adquirir terreno para o estabelecimento de um aeródromo. A obra era necessária porque o Campo de Marte, então existente, ficava inundado com grande frequência.

Foi a Sociedade Anônima Auto Estrada que escolheu o local, levando em conta que Congonhas está a 730 metros acima do nível do mar — quase na mesma altura da avenida Paulista — que não há elevações nas suas proximidades e que o acesso era fácil.

No dia 12 de abril de 1936 os primeiros aviões pousaram na pista experimental de Congonhas, durante uma "tarde de aviação", promovida pela Sociedade Anônima Auto-Estradas e durante a qual "alguns pilotos civis aceitaram passageiros para voo, na base de Cr\$ 50,00 por 10 minutos". A opinião dos pilotos Orton Hoover, Fritz Rosler, José Daniello Camargo, Maurício Assumpção e Antonio Benedito Cândido, que usaram a pista, foi extremamente favorável e assim a área foi adquirida pelo Estado e a construção do aeroporto iniciada.

Em julho de 1936 a Vasp recebeu os dois primeiros "Junkers JU-52" alemães que, com suas 10 toneladas de peso, não tinham condições de pousar no alagadiço Campo de Marte e, por isso, passaram a operar em Congonhas. A partir de então, o aeroporto passou a ser conhecido como "Campo da Vasp", mas outras empresas passaram a utilizar a pista, sendo as primeiras o Aero Lloyd Iguazu, o Kondor Sindicat, que daria origem à atual Cruzeiro do Sul e posteriormente à Vang.

Em julho de 1946, o DAC firmou contrato dando a concessão para que o Estado aparelhasse e explorasse o aeroporto durante 25 anos e Congonhas passou a se desenvolver rapidamente. Em 1957, torna-se o terceiro aeroporto mundial em carga aérea, superado apenas pelos aeroportos de Londres e de Paris. Em 1958 falta-se pela primeira vez na possibilidade de desativar o aeroporto, pois, pela falta de qualquer regulamentação de uso do solo, a cidade acabou cercando a pista. Em 1960, havia uma decolagem a cada três minutos no aeroporto.

Em 1962 o aeroporto de Congonhas passou a contar com o primeiro radar em operações em toda a América Latina, em 1963 ultrapassou o milhão de passageiros e começou a luta por sua melhoria e modernização. Em 1970, o governo federal arrecadava em São Paulo, graças à taxa de embarque cobrada em Congonhas e Viracopos, um total de Cr\$ 10 milhões, mas esse dinheiro não foi aplicado na melhoria dos

aerportos, ficando ao Estado o ônus de sua modernização.

CUMBICA

A partir de 1972, as autoridades aeronáuticas começaram a falar na possibilidade da retirada dos jatos de Congonhas, que passariam a operar em Cumbica, onde seria construído um grande aeroporto. Em 1976 o Ministério da Aeronáutica determinou a interdição de Congonhas das 22 às 6 horas, o que prejudicava o usuário de São Paulo que já tinha sido afetado pela escolha do Galeão como o grande aeroporto internacional brasileiro, embora Congonhas registrasse um movimento maior.

Embora saturado, tendo sobre si permanentemente as chamadas "prateleiras de aviões" aguardando a vez de pousar, durante muitos anos Congonhas não contou com o melhor equipamento para garantir rapidez e segurança nos pousos, o ILS.

A alegação dos técnicos era de que o equipamento não poderia ser instalado em São Paulo por causa da vibração causada pelos carros na avenida dos Bandeirantes e mesmo por causa da ciclagem da energia elétrica, distribuída nas residências de São Paulo, que interferiria na calibragem do aparelho. E por causa dessa discussão somente no final de 1976 o ILS foi instalado funcionando perfeitamente, eliminando as "prateleiras" e pagando-se com o combustível economizado em bem menos de um ano de operação.

Agora, quando a Infraero assume Congonhas, o aeroporto continua um problema insolúvel. Sua estação de passageiros é absolutamente incapaz de atender aos seis milhões de passageiros anuais. As pressões políticas mantiveram em Congonhas os aviões executivos, que respondem por 30% dos pousos e decolagens, mas que transportam apenas 1,5% dos passageiros que se servem do aeroporto; o sistema de movimento de bagagens é tão antiquado que atrasos de 40 minutos na entrega de uma mala é fato comum.

E como o aeroporto de Guarulhos, que deverá absorver parte do movimento de Congonhas, ainda está na fase de projeto, os novos aviões das empresas aéreas, muito mais pesados e parte deles com pneus de alta pressão, estão destruindo a cabeceira da pista principal, criando um grave problema de manutenção para a empresa encarregada de recuperar o pavimento. E eles continuarão operando em Congonhas durante mais alguns anos pelos menos, rachando o concreto e desgastando o piso ao frearem bruscamente e ao reverterem as turbinas na pista muito curta para as aeronaves modernas, e que não pode ser interditada para reparos porque dela depende quase 50% do tráfego aéreo de todo o Brasil.