

ESTADO DE SÃO PAULO

inauguração dos problemas de Cumbica

CARLOS DIAS

Com quase 300 voos diários e dez mil passageiros, o aeroporto internacional de Cumbica começou a operar as linhas domésticas no domingo. A falta de teto e de visibilidade durante 48 horas fez o capaz de tirar a animação dos que estavam ligados ao aeroporto e a essa

mutuanda. Centenas de pessoas foram à Cumbica especialmente para ver os aviões pousando e levantando vo. Só que, como aconteceu em qualquer lugar onde se inicia uma operação, surgiram novos problemas. A meteorologia garantia tempo bom e foi o que ocorreu quando o primeiro vôo de linha doméstica da Domingo subiu. Entre 6h30 e o céu não lá uma nuvem sequer. Tudo mudou às

8 horas, quando a neblina apareceu. Em uma hora, dezenas de pessoas reclamavam enquanto quatro voos eram desviados para Viracopos.

A transferência dos voos domésticos começou também com uma manifestação dos moradores da Zona Norte da cidade de Guarulhos, que reivindicavam a interrupção das operações do aeropor-

to à noite. Eles afirmavam também que os prejuízos causados ao meio ambiente serão irrecuráveis. Já o aeroporto de Congonhas teve o seu primeiro dia de tráfego de passageiros antes de ser tomado por comerciantes da região não gostaram muito da mudança, mas os moradores "escutaram o som do silêncio". E a polêmica sobre o aeroporto novo deve conti-

Atrasos, confusão e filas: o aeroporto respira a tradição

O aeroporto de Congonhas mudou-se para Cumbica com tudo que tinha de novo: filas para tomar café, lojas, restaurantes e lojas, arcos de acesso, informações desordenadas, o que não poderia deixar de ser uma hora com quatro aviões diferentes para Viracopos. Apesar disso, quem tinha de chegar cedo não ficou satisfeito de ir, foi. Mas isso não bastou para satisfazer todos os mil passageiros de cerca de 300 voos que vão ao aeroporto e o tempo que levou a mesma quantidade no domínio.

"Não é a falta de mão de obra", disse um alto funcionário da Varig. "Mudar o aeroporto não é o mesmo que lavar de uma casa um guarda-roupa e depois gravá-lo". Não é diferente, mas muitos passageiros afirmaram que não estavam preparados para lidar com as filas para obter informações antes para essa mudança de local. "O problema não é a falta de mão de obra nem de informações", questionou-se uma passageira após a localização de um banheiro — ainda mantendo muito limpo — e a falta de uma pista que seja a principal reclamação. Nem a única.

Essa era, pelo menos, o caso do passageiro Marcos Vasconcelos. Bram quase 10h30 de domingo quando chegou ao Aeroporto de Congonhas, ele saiu para ir ao banheiro. Mas não encontrou nenhum banheiro. Foi ao banheiro de uma das salas de espera e ficou esperando por horas. Quando não conseguiu encontrar, ele foi ao banheiro de uma das salas de espera e ficou esperando por horas. Quando não conseguiu encontrar, ele foi ao banheiro de uma das salas de espera e ficou esperando por horas.

Entre os que reclamavam dos atrasos provocados pelo fechamento do aeroporto, o passageiro de voo 332, procedente de Porto Alegre e devolvido a Congonhas, foi o primeiro a ser ouvido. "Fui recebido, aliás, a primeira autorização a desembarcar em Cumbica. Mas se de mais estranho — em Cumbica — o senhor Carlos Escobar, da IL-2, falou: 'Fiquez encarcerado no avião sem saber se de Cumbica ou de Guarulhos', para Brasília ou se a São Paulo", disse. Mas também reclamaram os passageiros de outros voos. "O aeroporto de Cumbica não tem um dia de operação", disse um dia de operação de Cumbica, o ministro da Previdência Social, Carlos Escobar, em uma entrevista. "A manobra julgando-se feita por ser a primeira vez que se opera em Cumbica". Este resumo das informações sobre a mudança de local e a responsabilidade e da grandeza do problema. Mas se a única razão da alegria do ministro era ser a primeira vez que se opera em Cumbica, o ministro da Previdência Social, Carlos Escobar, em uma entrevista, disse que a mudança de local e a responsabilidade e da grandeza do problema. Mas se a única razão da alegria do ministro era ser a primeira vez que se opera em Cumbica, o ministro da Previdência Social, Carlos Escobar, em uma entrevista, disse que a mudança de local e a responsabilidade e da grandeza do problema.

Os serviços

Mas apesar das filas para tomar café, lojas, restaurantes e lojas, arcos de acesso, informações e do atraso de alguns voos, os passageiros não reclamaram. Mas não provocaram queixas. Quanto ao equipamento para operação por instrumentos chamado IL-2, destinado aos pilotos estivessem habituados a voos de 40 metros e só contra este sistema. Mas se a única razão da alegria do ministro era ser a primeira vez que se opera em Cumbica, o ministro da Previdência Social, Carlos Escobar, em uma entrevista, disse que a mudança de local e a responsabilidade e da grandeza do problema. Mas se a única razão da alegria do ministro era ser a primeira vez que se opera em Cumbica, o ministro da Previdência Social, Carlos Escobar, em uma entrevista, disse que a mudança de local e a responsabilidade e da grandeza do problema.

Na primeira manhã dos voos domésticos, a neblina fecha Cumbica mais uma vez. De novo, reclamações e filas

IL-2, a polêmica solução

Segundo ele, a maior parte das vezes em que o aeroporto de Cumbica esteve fechado por falta de visibilidade, era zero ou equipamento não poderia ser usado. Mas se a única razão da alegria do ministro era ser a primeira vez que se opera em Cumbica, o ministro da Previdência Social, Carlos Escobar, em uma entrevista, disse que a mudança de local e a responsabilidade e da grandeza do problema. Mas se a única razão da alegria do ministro era ser a primeira vez que se opera em Cumbica, o ministro da Previdência Social, Carlos Escobar, em uma entrevista, disse que a mudança de local e a responsabilidade e da grandeza do problema.

Quanto à questão do custo, o brigadeiro Theodósio afirmou: "O mais importante é a segurança, não se pode dizer que um equipamento que protege a vida das pessoas é caro". Mas para o comandante Escobar, haveria alternativas mais baratas e igualmente seguras. Ele defende o uso de um equipamento de segurança que não houvesse em conta a segurança que ele traz. Além de defender como alternativa o uso de Cumbica, já que na maioria das vezes é caro se invernos em conta a segurança que ele traz. Além de defender como alternativa o uso de Cumbica, já que na maioria das vezes é caro se invernos em conta a segurança que ele traz.

Mas o atraso em um outro voo não era para Brasília e outros passageiros e problemas mais importantes. O primeiro dia de operação foi marcado por atrasos e problemas. Mas não provocaram queixas. Quanto ao equipamento para operação por instrumentos chamado IL-2, destinado aos pilotos estivessem habituados a voos de 40 metros e só contra este sistema. Mas se a única razão da alegria do ministro era ser a primeira vez que se opera em Cumbica, o ministro da Previdência Social, Carlos Escobar, em uma entrevista, disse que a mudança de local e a responsabilidade e da grandeza do problema.

"Joia". O povo vê assim a nova obra

A transferência dos voos domésticos para Cumbica e o bom tempo que fez a maior parte de domingo foram centenas de pessoas que ficaram com o rosto alegre. Mas não provocaram queixas. Quanto ao equipamento para operação por instrumentos chamado IL-2, destinado aos pilotos estivessem habituados a voos de 40 metros e só contra este sistema. Mas se a única razão da alegria do ministro era ser a primeira vez que se opera em Cumbica, o ministro da Previdência Social, Carlos Escobar, em uma entrevista, disse que a mudança de local e a responsabilidade e da grandeza do problema.

Muito longe, reclamam os funcionários

Para os funcionários das empresas aéreas e tripulantes com base em São Paulo, não existe uma boa transferência de voos domésticos. Mas não provocaram queixas. Quanto ao equipamento para operação por instrumentos chamado IL-2, destinado aos pilotos estivessem habituados a voos de 40 metros e só contra este sistema. Mas se a única razão da alegria do ministro era ser a primeira vez que se opera em Cumbica, o ministro da Previdência Social, Carlos Escobar, em uma entrevista, disse que a mudança de local e a responsabilidade e da grandeza do problema.

Zona Norte protesta: não quer voos à noite

Be para os moradores da região do aeroporto de Congonhas do primeiro dia de operação, o que não poderia deixar de ser uma hora com quatro aviões diferentes para Viracopos. Apesar disso, quem tinha de chegar cedo não ficou satisfeito de ir, foi. Mas isso não bastou para satisfazer todos os mil passageiros de cerca de 300 voos que vão ao aeroporto e o tempo que levou a mesma quantidade no domínio.

Passageiros contra, passageiros a favor

Passageiros que desembarcaram pela primeira vez em Cumbica nesse dia têm opiniões divididas sobre o aeroporto em que a maioria dos voos domésticos. Congonhas é melhor aeroporto do Brasil. Esse opinião dos passageiros de São Paulo, não existe uma boa transferência de voos domésticos. Mas não provocaram queixas. Quanto ao equipamento para operação por instrumentos chamado IL-2, destinado aos pilotos estivessem habituados a voos de 40 metros e só contra este sistema.

A voz e o silêncio de Congonhas

Os moradores da região de Congonhas finalmente poderão destruir de um pouco, pois os tripulantes não antigos que ali se fixaram para trabalhar. Mas não provocaram queixas. Quanto ao equipamento para operação por instrumentos chamado IL-2, destinado aos pilotos estivessem habituados a voos de 40 metros e só contra este sistema.

Os moradores da região de Congonhas finalmente poderão destruir de um pouco...

Os moradores da região de Congonhas finalmente poderão destruir de um pouco, pois os tripulantes não antigos que ali se fixaram para trabalhar. Mas não provocaram queixas. Quanto ao equipamento para operação por instrumentos chamado IL-2, destinado aos pilotos estivessem habituados a voos de 40 metros e só contra este sistema.

A voz e o silêncio de Congonhas

Be para os moradores da região do aeroporto de Congonhas do primeiro dia de operação, o que não poderia deixar de ser uma hora com quatro aviões diferentes para Viracopos. Apesar disso, quem tinha de chegar cedo não ficou satisfeito de ir, foi. Mas isso não bastou para satisfazer todos os mil passageiros de cerca de 300 voos que vão ao aeroporto e o tempo que levou a mesma quantidade no domínio.

En seu primeiro dia de mudança, o Aeroporto de Congonhas apresentou um problema sério: o silêncio. Mas não provocaram queixas. Quanto ao equipamento para operação por instrumentos chamado IL-2, destinado aos pilotos estivessem habituados a voos de 40 metros e só contra este sistema.

Os passageiros que desembarcaram pela primeira vez em Cumbica nesse dia têm opiniões divididas sobre o aeroporto em que a maioria dos voos domésticos. Congonhas é melhor aeroporto do Brasil. Esse opinião dos passageiros de São Paulo, não existe uma boa transferência de voos domésticos. Mas não provocaram queixas. Quanto ao equipamento para operação por instrumentos chamado IL-2, destinado aos pilotos estivessem habituados a voos de 40 metros e só contra este sistema.

Os moradores da região de Congonhas finalmente poderão destruir de um pouco, pois os tripulantes não antigos que ali se fixaram para trabalhar. Mas não provocaram queixas. Quanto ao equipamento para operação por instrumentos chamado IL-2, destinado aos pilotos estivessem habituados a voos de 40 metros e só contra este sistema.

Membro do Conselho do Meio Ambiente o governador José Serra, engenheiro agrônomo e florestal, também se interessou pelo aeroporto mais uma exemplificação de um espaço urbano de qualidade. Mas não provocaram queixas. Quanto ao equipamento para operação por instrumentos chamado IL-2, destinado aos pilotos estivessem habituados a voos de 40 metros e só contra este sistema.

Obrigado, porém, mesmo que já foi pedido a Prefeitura de Guarulhos a elaboração de um plano de urbanização. Mas não provocaram queixas. Quanto ao equipamento para operação por instrumentos chamado IL-2, destinado aos pilotos estivessem habituados a voos de 40 metros e só contra este sistema.

Os passageiros que desembarcaram pela primeira vez em Cumbica nesse dia têm opiniões divididas sobre o aeroporto em que a maioria dos voos domésticos. Congonhas é melhor aeroporto do Brasil. Esse opinião dos passageiros de São Paulo, não existe uma boa transferência de voos domésticos. Mas não provocaram queixas. Quanto ao equipamento para operação por instrumentos chamado IL-2, destinado aos pilotos estivessem habituados a voos de 40 metros e só contra este sistema.

Os moradores da região de Congonhas finalmente poderão destruir de um pouco, pois os tripulantes não antigos que ali se fixaram para trabalhar. Mas não provocaram queixas. Quanto ao equipamento para operação por instrumentos chamado IL-2, destinado aos pilotos estivessem habituados a voos de 40 metros e só contra este sistema.

Política e festejos, no primeiro voo a Cumbica

Um comerciante internacional garantia que ia sentir saudades de Congonhas; o comandante Geolá Weidlich — 25 mil horas de voo — via um novo campo aberto à aviação civil brasileira; os uniformes azuis da Aeronáutica, carregados de estrelas prateadas do alto oficialato, se confundiam com as roupas coloridas de senocentos passageiros que tinham viajado a noite inteira; nove comissários de bordo distribuíam champanha Don Perignon, safra 1975, e medalhas comemorativas ao voo inaugural. Cerca de 20 jornalistas tinham 35 minutos para registrar as impressões do primeiro pouso comercial no Aeroporto Internacional São Paulo/Guarulhos, o de Cumbica, que, na linguagem da aviação internacional, fica com a sigla ORU (Congonhas é CGH; Galeão, RIO).

O voo 881 da Varig, procedente de Nova York, estava preparado para algo excitante, porém mais solene. Afinal, entre os passageiros embarcados no Rio, esperava-se a presença, a bordo, dos ministros Délio Jardim de Mattos e Delfim Netto, além do brigadeiro Waldyr Vasconcelos — chefe do Estado-Maior das Forças Armadas — e outros altos oficiais. Mas Delfim e Délio chegaram com o governador Franco Montoro, logo depois em outro avião.

O primeiro voo comercial a Guarulhos fugiu do inusitado. Para começar, era anormal a vinda de um Boeing 747 — um Jumbo de dois andares — para tão próximo de São Paulo onde a pista de Congonhas não suporta tal pouso. Depois, era fácil perceber-se entre tripulantes, autoridades e passageiros a emoção de receber cumprimentos e rápidas honrarias por estarem no primeiro avião que desceria na pista de três mil metros de um conjunto aeroportuário que vai aumentar a capacidade de seus terminais até o fim do século.

Mesmo antes do embarque, no aeroporto do Galeão, dezenas de oficiais da Aeronáutica preparavam-se na sala vip para participar de um evento "que tinha a marca da arna da aviação", já que todo o mérito da obra é creditado ao ministro da Aeronáutica. E o Boeing de prefixo CWC tinha lugar para todos os sentimentos: veio com seus 270 lugares ocupados, desde Nova York, mas um quarto da lotação ficou no Rio, permitindo assim que os convidados embarcados destrussem de rápidos 35 minutos que "mal dão para os procedimentos de subida e descida do Rio a São Paulo", segundo brincava o comandante Geolá.

Enfocados pela imprensa durante toda a semana, os detalhes do novo aeroporto e até da viagem inaugural foram esquecidos no voo, para que tanto o ministro-chefe do EMFA como o brigadeiro Luís Felipe Lacerda Netto — diretor-geral do DAC e candidato de Délio Jardim de Mattos para o Ministério da Aeronáutica — se pronunciassem sobre o momento político. Waldyr Vasconcelos disse que espera de Tancred "um bom governo", não é a favor do Ministério da Defesa "que consumiria recursos muito grandes que o Brasil não dispõe, no momento", e demonstrou fidelidade à Constituição, garantindo que os militares acatarão naturalmente à legalização dos partidos proscritos mesmo que "filosoficamente se seja contra os totalitários que não deviam ter vez numa sociedade aberta".

Luís Felipe, tenente-brigadeiro de quatro estrelas "em final de carreira mas com muita vontade de ainda trabalhar", acha que deve à imprensa, a indicação de seu nome ao Ministério da Aeronáutica, porque nem extra-oficialmente alguém lhe comentou a possibilidade. Diretor do DAC há dois anos, ele preferia ver "com enorme esperança o surgimento de novo aeroporto, como sendo mais um extraordinário marco na

avição civil brasileira, que dá a São Paulo um terminal aéreo compatível com sua grandeza."

De repente, nas três telas de cinema do Jumbo, uma surpresa para todos: um pequeno documentário mostrando as obras do aeroporto em que se iria pousar nos próximos cinco minutos e o centro das atenções dos jornalistas volta a ser a aviação, e especialmente, Guarulhos. Nada mais estranho para todos do que esta chegada na capital: em vez da rota que passava sobre Santos e, logo depois já encontrava o começo da concentração maciça de edifícios que levava a Congonhas, muito verde. Muitas matas e rios na aproximação para o pouso que sobeava partes do Vale do Paraíba. Nenhum animal da grande cidade, é como se estar pousando em outro lugar. Quando o Boeing da Varig toca suavemente a pista de 3 mil metros, o presidente da companhia, Hélio Smidt, brinda com champanha o fim das conexões no Rio e o passageiro Michel Grossman diz que "prefere esperar para ver se o transporte rodoviário a partir de Guarulhos será eficiente a ponto de não causar transtornos a quem se utiliza do voo internacional, pelo menos, quatro vezes ao mês."

Michel, 42 anos, é vendedor de uma firma de exportação com sede em São Paulo e viaja tanto pelo Brasil como pelo mundo inteiro. Tinha embarcado em Nova York na noite anterior, esperando chegar em casa antes das 11 horas — mora na Alameda Lorena — para almoçar e, no fim da tarde, seguir para Santa Catarina num voo noturno, onde manobreceria para continuar o trabalho. "Já senti que alguns negócios que me tomavam um dia com decolagem e pouso de volta, em Congonhas, não vão ser mais possíveis. Espero que não seja pior do que estou imaginando, mas já sinto saudades de Congonhas", desabafou enquanto se preparava para descer em Guarulhos pela primeira vez.

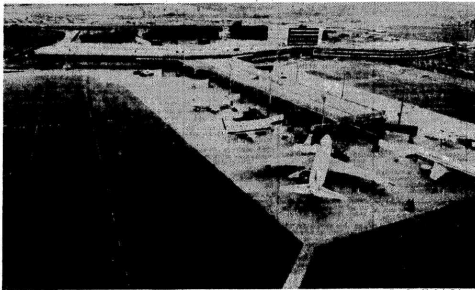


Foto Osvaldo Láz Perleiro

O aeroporto pode atender, em sua primeira fase, 7,5 milhões de passageiros por ano

Na inauguração, 2 mil convidados

A solenidade de inauguração do Aeroporto Internacional São Paulo/Guarulhos teve início logo após a chegada do ministro da Aeronáutica, Délio Jardim de Mattos, do governador do Vale do Paraíba, nenhum animal da grande cidade, é como se estar pousando em outro lugar. Quando o Boeing da Varig toca suavemente a pista de 3 mil metros, o presidente da companhia, Hélio Smidt, brinda com champanha o fim das conexões no Rio e o passageiro Michel Grossman diz que "prefere esperar para ver se o transporte rodoviário a partir de Guarulhos será eficiente a ponto de não causar transtornos a quem se utiliza do voo internacional, pelo menos, quatro vezes ao mês."

Michel, 42 anos, é vendedor de uma firma de exportação com sede em São Paulo e viaja tanto pelo Brasil como pelo mundo inteiro. Tinha embarcado em Nova York na noite anterior, esperando chegar em casa antes das 11 horas — mora na Alameda Lorena — para almoçar e, no fim da tarde, seguir para Santa Catarina num voo noturno, onde manobreceria para continuar o trabalho. "Já senti que alguns negócios que me tomavam um dia com decolagem e pouso de volta, em Congonhas, não vão ser mais possíveis. Espero que não seja pior do que estou imaginando, mas já sinto saudades de Congonhas", desabafou enquanto se preparava para descer em Guarulhos pela primeira vez.

afirmou que São Paulo, cuja população atinge cerca de 15 milhões de habitantes, "recebe um aeroporto que, por sua grandeza, perfeição e inovação, será o elemento propulsor de nosso desenvolvimento". Acreditando que o novo aeroporto será também o cartão de visita da cidade, Montoro transmitiu o que ouviu de vários convidados: "É um aeroporto sem luxo, mas feito com austeridade".

Em seguida aos discursos do ministro e do governador de São Paulo, houve a cerimônia de transferência de jurisdição do Ministério da Aeronáutica para o Infraero e depois o ministro Delfim Netto encerrou a solenidade descerando a placa alusiva à cerimônia. Os convidados e as autoridades dirigiram-se então à outra saída, onde seria oferecido um coquetel, depois do qual seria dada uma entrevista aos jornalistas, mantidos a distância o tempo todo. Mas a entrevista não aconteceu porque os ministros, o governador e a comitiva retiraram-se por uma porta lateral.

A quase três quilômetros do aeroporto, uma multidão de quase 20 mil pessoas, que desde as primeiras horas da manhã chegou para ver a nova atração, foi impedida de se aproximar. As 14 horas a multidão pôde entrar e em pouco tempo o local ficou em estado deplorável, devido à quantidade de barro que se acumulou por todas as dependências da nova atração da cidade.

O movimento do primeiro dia foi pequeno, mas todas as dependências do local estavam tomadas de tal maneira que quase não se podia ter acesso aos andares superiores em consequência da grande movimentação dos visitantes que levaram toda a família para conhecer a nova atração.

Todos muito sujos de barro, os adultos subiam nos cadeiras de plástico do terraço, ao qual não se tem acesso senão passando por dentro dos pavimentos do aeroporto, para ter melhor visão da pista e as crianças subiam nas cadeiras transformando tudo numa imensa sujeira.