

Aeroporto de Congonhas: lugar de história e memória da cidade de São Paulo

Claudia Musa Fay ¹

Resumo

A presente comunicação fruto de uma pesquisa em andamento tem como objetivo demonstrar a importância das transformações da estrutura urbana nas diversas temporalidades e, o valor simbólico do Aeroporto de Congonhas como patrimônio afetivo e cultural da cidade de São Paulo. Construído num descampado na década de 1930 e considerado como um espaço de lazer domingueiro nos anos seguintes, é na atualidade, visto como caótico, embora símbolo do vaivém da capital paulista pela facilidade de estar distante apenas oito quilômetros do centro. Palavras Chave: Aeroporto, Cidade de São Paulo, Memória.

Abstract

The present communication fruit of one research in progress has as objective to demonstrate the importance of the transformations of the urban structure in the diverse temporalities and, the symbolic value of the Airport of Congonhas as affective and cultural patrimony of the city of São Paulo. Constructed in an open field in the decade of 1930 and considered as a space of Sunday leisure in the following years, it is in the present time, seen as chaotic, even so symbol of the swing of the São Paulo capital for the easiness to be distant only eight kilometers of the center.

Key Words: Airport, City of São Paulo, Memory

No início do século XIX, a região na qual hoje se encontra o aeroporto, pertencia à família de Lucas Antônio Monteiro de Barros, primeiro presidente da província de São Paulo, o Visconde de Congonhas. Estas terras faziam parte da área rural de São Paulo, espalhadas ao largo do caminho para Santo Amaro.

A São Paulo, dos anos 1930 já não era mais aquela pequena cidade do século anterior, sua população havia quase que triplicado, dos 64.934 habitantes estimados em 1890, passou em 1934 para 1.060.120 habitantes.

Foi neste contexto histórico que de acordo com Santos: “Os campos de aviação espalhados pela cidade foram desaparecendo um a um, não só porque o desenvolvimento urbano impunha a ocupação das valorizadas áreas livres onde subiam e desciam aviões, mas também porque os aparelhos iam-se tornando maiores e as pistas não eram suficientemente longas para a segurança das operações”.(SANTOS, 1985: p.67).

Em 1935, São Paulo possuía um único aeroporto, o precário Campo de Marte, uma área que sofria constantes alagamentos em virtude das cheias do rio Tiête, o que tornava o terreno alagadiço, portanto se fazia necessário grande aporte de recursos para efetuar sua

¹ PUCRS

drenagem, além dos sérios problemas causados pelo denso nevoeiro.

Em face das grandes transformações tecnológicas dos aviões dos anos 30, era urgente a escolha de um novo sítio que contemplasse a construção de um campo de aviação para São Paulo. Realizados os estudos preliminares, levando-se em conta: a acessibilidade, a visibilidade, a drenagem e a área disponível para a implantação do projeto.

A escolha recaiu sobre as terras pertencentes a Cia Auto-Estradas S.A., que já comercializara alguns lotes, mas ainda dispunha de área suficiente para a edificação do aeroporto, assim que, improvisa duas pistas de terra para em 12 de abril de 1936, marcar o “vão inaugural” do futuro Congonhas.

A aquisição da área pelo governo paulista foi realizada sem concorrência pública, mas com o aval das principais autoridades governamentais e do corpo técnico da aviação. O desempenho satisfatório como aeroporto internacional de São Paulo vai até 1985, função a partir daí exercida pelo atual Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro, em Guarulhos.

O Aeroporto de Congonhas, tal como se apresenta hoje, é fruto das diversas transformações projetadas e executadas ao longo dos anos 1950, pelo arquiteto Hernani do Val Penteado e seu assistente, Raymond Alberto Jehlen. Na combinação de elementos da Arquitetura Moderna e do *Art Déco*, o edifício da estação central de passageiros ainda conserva a ambiência e o estilo do período em que foi construído.

Congonhas se torna motivo de atração da cidade, “*a prainha paulista*”, destinado não apenas aos interessados em viajar, mas o local de lazer da família paulistana. Ali muitos bailes se realizaram, os famosos “Bailes do Arakan”, dos terraços, gente de todas as idades se deslumbravam com o vai e vem dos aviões, sendo bastante comum “*os recém-casados, com a noiva, ainda de véu e grinalda, virem alegremente ao aeroporto para tomar café no fim da festa.*”²

Nova porta de entrada de São Paulo, Congonhas é o primeiro aeroporto urbano paulistano de grande porte, capacitado a receber vôos internacionais, guarda na memória dos que o acompanharam, nas diversas fases, interessantes e pitorescas lembranças³:

Lygia Veras Horta, filha de um funcionário da Secretaria de Viação e Obras, ainda menina, acompanhou as obras de construção do aeroporto de Congonhas. Fascinava-se com o movimento das máquinas de terraplenagem cor de laranja e ficava imaginando se algum dia conseguiria viajar em um avião, um artefato exótico na São Paulo dos anos 30. Adolescente,

2 Revista Aeroportos nº6, abril de 1996. p.17

3 www.pioneirosdoar.com.br/cxpreta/cxpreta37_setout/cxpreta37.htm - 21k -1/05/2007

gostava de passar por ali sozinha para ficar pensando na vida. "Era meu ponto ideal para espantar as tristezas".

"... eu conheci o principal aeroporto da cidade de São Paulo, eu era adolescente. Aquela muretinha metálica do terraço panorâmico coberto permitia que chegasse às minhas narinas o aroma do querosene de aviação e, aos meus ouvidos, o ruidoso trovão dos motores JT8 dos Boeing 737-200 e Boeing 727-100, além do ronco preguiçoso dos Allison dos Electras da Ponte Aérea, todos esses, aviões que predominavam naquele aeroporto Naquele tempo, a revelação das fotos levava pelo menos uma semana. Depois, ansiosos, meus pais e eu (eu, mais que eles) viamos, em fotos coloridas 9 X 9 ou 12 X 9, nossos "cliques" dos primeiros A300 a operarem no Brasil (Cruzeiro do Sul e Vasp), do igualmente impressionante Boeing 767 da Transbrasil decolando daquela pista já não tão grande, e, mais próximos do terraço, os Fokker F-27 da Rio Sul e TAM, preguiçosamente tomando sol antes de mais um vô".⁴

Este aeroporto, ainda se preserva como poucos espaços, na memória das pessoas que ao seu lado passaram a infância, como sublinha Stern⁵ "a lembrança como história da pessoa e seu mundo enquanto vivenciada", e lá se encontram na idade madura, assim o autor considera a suposição que existe a memória "pura", mantida no inconsciente, com a suposição de que as lembranças são refeitas com os valores do presente, no que se aproxima de Halbwachs e de Bartlett.(BOSI,2004: p.68).

Numa outra etapa da sua vida, depois de quase uma década afastado daquele lugar, o depoente constata que as imagens que sua memória havia registrado precisavam ser reformuladas,

"Por circunstâncias do destino, fiquei nove anos "200%" longe da aviação – e de Congonhas. E, quando retornei ao aconchego do aeroporto então já quase sexagenário, o terraço descoberto tinha agora telhados no pátio, atrapalhando a visão dos Fokker 100 e Boeing 737-300. O terraço coberto, por sua vez, havia sido substituído por uma agência bancária. Ver mais de perto os aviões, agora, só se fosse do restaurante, no andar imediatamente superior. Não era fácil: cobrava-se um "pedágio" de refrigerante ou cerveja e havia o desconforto da falta de um teto para fazer sombra e proteger da chuva. Aos poucos, o teto, metálico, foi construído e o "pedágio" foi substituído pelo serviço de restaurante com mais conforto, onde o uso das mesinhas constrangia quem não consumisse pelo menos um copinho de água mineral. Mas, tudo bem, os aviões ainda estavam ali, ao alcance das máquinas fotográficas dos adultos e dos olhos brilhantes das crianças. Sim, pois muitas carreiras, sem dúvida, começaram naquele aeroporto, observando a movimentação das aeronaves e de seus elegantes tripulantes. O aeroporto sempre foi o combustível da paixão aeronáutica."

O cronista Zaluar consigna nas páginas do diário popular em 1977 algumas de suas lembranças de Congonhas:

" Em 1940 aquilo era uma solidão. O aeródromo consistia num barracão de

4 depoimento retirado do site

www1.folha.uol.com.br/folha/dimenstein/urbanidade/gd190303.htm em 19/03/2003
consultado em 01/05/2007

5 STERN, W. Psicologia general. In: BOSI, Ecléa. Memória e Sociedade: Lembranças dos Velhos. São Paulo: Paulo:Cia das Letras.2004.

madeira . Em volta uivava o vento solto no descampado imenso. No barracão um punhado de gente . Decorrido muito tempo ouviu-se um rumor distante vozes que gritavam:o avião do Rio está chegando. E os olhares convergiram para uma espécie de mosquito metálico que vinha se aproximando .Era um dos Junkers alemães que iniciaram a glória da Vasp". (SANTOS, Rubens Rodrigues. 1985. p.67).

O paulistano nos anos de 1960, se apropria daquele local como equipamento integrante do seu lazer, sobretudo nos finais de semana, em que dos terraços, também chamados de “*prainha*”, ficava atento aos pousos e decolagens de aviões, para identificar as diferenças dos ruídos dos motores das grandes aeronaves. O Aeroporto de Congonhas contava com serviços e bares que nunca fechavam, tem o orgulho de ser o primeiro “*vinte-e-quatro horas*” da cidade. Jovens boêmios eram assíduos freqüentadores dos seus cafés e lojas ao longo das madrugadas, bem como do requintado restaurante.

Congonhas tinha ares da novidade e do glamour das viagens aéreas internacionais, numa época em que as pessoas se apresentavam com vestimentas elegantes, escolhidas com todo o cuidado para a aventura, transportavam do seu imaginário os momentos que outrora lhes reservara as longas viagens de navio, quando se aglomeravam para as saudações de chegada ou de partida, uma infinidade de parentes e amigos.

As transformações se fazem necessárias em função da demanda dos usuários e da modernização das aeronaves, portanto aquela estação de passageiros esteve sujeita a alterações no decorrer do tempo. Chegados os anos 1990, quando nele foi autorizado o pouso de jatos, constata-se a ocorrência de uma mudança que imprimiu maior vitalidade, fazendo que Congonhas se torne o preferido em relação ao Aeroporto Internacional de Cumbica, em Guarulhos.

Com a recente construção dos *fingers*, um novo espaço destinado ao embarque e desembarque de passageiros, situado entre o edifício antigo e a pista, ocorreu o bloqueio da visão que permitia vislumbrar, de dentro da aeronave, o Aeroporto de Congonhas na chegada a São Paulo. O espaço panorâmico do velho terraço do restaurante perdeu sua função e a “*prainha*” não tinha mais nenhum sentido.

"Embarcar pela escadinha do avião ou aquelas do aeroporto, rebocadas para junto do avião, muitas vezes passando bem perto dos motores e sob as imensas asas dos jatos, em breve não mais será necessário".

A chegada do progresso tornará realidade os velhos planos de passarelas telescópicas (ou pontes de embarque) para o passageiro entrar no avião ou sair dele e entrar no aeroporto quase sem perceber. Mais seguro, mais rápido, mais moderno. As obras para isso já são realidade e avançam. Avançam pelo pátio e vão ocultando as aeronaves estacionadas... Fotografá-las, praticamente, já é passado. E acompanhar sua movimentação, o cheque externo do co-piloto, o embarque das

malas etc, que nos faziam, crianças, sonhar com o céu, está ainda mais impossível. "Perdoem-me os passageiros, classe à qual também pertenço, às vezes, mas eu me preocupo com uma pergunta ainda sem resposta: o que será de você, querido Congonhas, construtor de sonhos de voar?"

Com algumas inovações no espaço físico, mas que estão muito aquém de resolver os problemas resultantes do forte crescimento do setor aéreo - que este ano acumula uma alta de 17,8% - já começa a esbarrar na falta de infra-estrutura dos aeroportos.

A competição cada vez mais exasperada entre as empresas de aviação e o esforço para torná-las mais eficientes e com menores custos levou o setor aéreo a crescer numa velocidade muito maior do que os investimentos disponíveis pela Infraero, estatal responsável pela administração dos aeroportos.

De acordo com Elton Fernandes, professor de pós-graduação do Programa de Engenharia de Produção da Coppe/Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), o "Aeroporto é um investimento de longo prazo, enquanto a política de desregulamentação da aviação comercial está transformando o setor no curto prazo".⁶

A fim de obter a eficiência máxima, as empresas concentram suas conexões em Brasília e São Paulo (Congonhas), que se tornaram nos dois principais hubs (centro de conexões) para vôos domésticos no País - resultando nos principais focos de congestionamento. Hoje, a grande maioria dos vôos faz escala em um dos dois aeroportos, quando não começa ou acaba neles.

Com os dados de que se dispõe, o Aeroporto de Congonhas está muito próximo de esgotar sua capacidade, que é de 48 operações a cada 60 minutos, sendo 39 da aviação comercial e o restante de aviões particulares. O limite ocorre nos horários de pico (7h às 12h e 17h às 23h). Das 6h às 7h existe cerca de 40% de capacidade ociosa, enquanto no período da tarde a margem para crescimento é de 20% a 25% da capacidade. No horário de pico, ao contrário, há uma demanda reprimida de 20%.

Como define Elton Fernandes: "É como uma panela de pressão com a válvula entupida." Para o Aeroporto de Congonhas a questão não é falta de investimentos em infra-estrutura, mas o elemento determinante é o espaço físico para sua expansão. Não existem áreas para ampliar o pátio de aviões ou para novas pistas, como se refere o coronel Ricardo Nogueira, chefe do Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea (CGNA), responsável pela liberação dos pedidos de novos horários de vôos dentro de critérios de segurança do espaço aéreo: "Congonhas tem capacidade para suportar mais sete anos de crescimento apenas. E

6 O Estado de São Paulo em 09/10/2005

depois, não haverá mais crescimento? Não existe 101% de capacidade. Pelas normas de segurança, é 100% e acabou." ⁷

No ano passado, segundo dados da Infraero, um em cada três passageiros do Brasil passou pelos dois maiores terminais paulistas: Congonhas e Cumbica.

Todos, autoridades e mercado comungam da mesma idéia de que o peso de São Paulo na economia e a sua grande população obstaculizam a descentralização. O atrativo financeiro paulistano acabou de subtrair do Rio de Janeiro a porta de entrada do país. Na esfera doméstica, pela sua maior riqueza, São Paulo concentra até rotas e escalas do Nordeste. Para desmanchar o gargalho que tem causado incontáveis transtornos é preciso muito mais que da vontade: é necessário definir estratégias de longo prazo.

Cláudio Jorge Pinto Alves, professor do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), nos seus estudos relata que são cerca de 18 milhões de passageiros por ano, para uma capacidade de, no máximo, 12 milhões. German Alberto Barragán de los Rios, também professor, e Alves fizeram uma radiografia dos dois aeroportos paulistas, pelos quais passam 34% dos passageiros do país. A capacidade das pistas de Congonhas deveria aumentar de 50% a 130% e o pátio de aeronaves de 410% a 620%, impossível de realizar, uma vez que o aeroporto está implantado numa área urbana de São Paulo.

Para o consultor André Castellini, da Bain & Company, a estabilidade econômica e a queda do dólar, reflete-se no crescente número de passageiros, a uma média anual de 15%. Afirma que *"estamos diante de uma crise do sucesso, na medida em que o crescimento acelerado ficou muito além do planejado em termos de infra-estrutura"*. ⁸

Congonhas sempre foi um aeroporto com ares românticos, mesmo fazendo parte de uma cidade com intensas atividades. Com um belíssimo saguão central torna-se um atraente convite para adentrarmos naquele universo repleto de asas, uniformes, horários, malas... Entretanto, com a chegada gradativa do progresso, o cenário vai mudando para dotar o aeroporto de uma maior praticidade, pois ele existe para os passageiros que necessitam ser recebidos e direcionados. A razão de existir do aeroporto são os usuários do transporte aéreo, então cabe a eles a preferência.

Se, Lygia Veras Horta moradora do bairro Moema, ainda menina se deleitava com o recém construído aeroporto, nos dias de hoje com 73 anos, presidente da Associação dos Amigos de Moema, comanda uma verdadeira guerra contra o mesmo:

"Nunca imaginei que, em algum dia, brigaria com os aviões de Congonhas. Quando chegamos, não havia nada por perto -nem farmácias, nem mercearias. A feira só

⁷ Idem, idem..

⁸ SÃO PAULO (AG). 24 de outubro de 2006.

tinha seis barracas; esgoto e água encanada só viriam no final da década. O local foi perdendo aquele ar provinciano e aconchegante do bairro. A cada dia mais e mais prédios e lojas eram construídos, trazendo consigo o desconforto dos congestionamentos. Os aviões a jato, que provocam poluição e barulho, transformaram-se numa das principais fontes de incômodo para os moradores do bairro, cujas lutas mais ferrenhas se dá contra as aeronaves de modelos mais antigos, que não estão equipadas com redutores de ruído. Ainda, reivindicam que seja proibido o uso de Congonhas pelos jatinhos particulares, sugerindo para eles o Campo de Marte, em Santana, sabidamente uma área que sofre com os freqüentes alagamentos”.⁹

Segundo as palavras de Turan Bei, escritas no site São Paulo minha cidade sobre sua infância em São Paulo:

"Foi um tempo que ainda não havia Shopping, e para ver vitrines era nas Galerias que o povão desfilava, e um final de semana completo, se dava indo ao Aeroporto de Congonhas, olhar o movimento de passageiros no embarque, até a emoção da decolagem, não que a aterrissagem fosse menos importante, a gente até arriscava adivinhar o modelo do avião e a companhia. Enquanto no ar, o Constellation, era o máximo, com 4 motores. Varig, Vasp, Aerovias Brasil, Panair do Brasil, Real, eram as mais conhecidas com a nossa bandeira. Eu era freqüentador de carteirinha do Aeroporto, lá rolava paquera, tinha aquela famosa banca de revistas, o cafezinho, e aquela gente elegante e bonita produzida para a viagem. Mas ainda não me imaginava tomar um avião e partir, e eu ficava só no deslumbre; até que um dia fui chamado para providenciar o embarque de um cão galgo,..." (Turan Bei)¹⁰

Ainda que, com as perdas advindas das crescentes imposições dos novos tempos, o Aeroporto de Congonhas deve ser considerado um bem de relevante valor, mas acima de tudo, patrimônio afetivo da sociedade paulistana. Ao poder público, cabe o dever do seu tombamento pelo CONPRESP (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo), cujo processo já se encontra em andamento. Ao pesquisador, a preservação destas memórias, e se possível, através delas escrever, sob um novo olhar, a história da cidade de São Paulo, que teve na construção um agente transformador do espaço urbano. Pelos mais diversos interesses, muitos ali se estabeleceram, contribuindo para torná-lo, outrora, “mais aprazível”, e na atualidade o “símbolo do caos”.

Referências Bibliográficas

- BOSI, Ecléa. Memória e Sociedade: Lembranças dos Velhos. São Paulo: Paulo:Cia das Letras.2004.
 MELLO, Leticia Bandeira.AEROPORTO DE Congonhas Terminal de passageiros histórias da Construção São Paulo: Premio Editorial,2006.

⁹ www.pioneirosdoar.com.br/cxpreta/cxpreta37_setout/cxpreta37.htm - 21k -1/05/2007

¹⁰ Aeroporto de Congonhas enviado por Turan Bei em 26/05/2006 consultado em 02/05/2007 www.saopaulominhacidade.com.br/

SANTOS, Rubens Rodrigues. Aeroportos: do campo de aviação à área terminal. São Paulo: Contar, 1985. STERN, W. Psicologia general. In: BOSI, Ecléa.

O Estado de São Paulo em 09/10/2005

SÃO PAULO (AG). 24 de outubro de 2006

www.pioneirosdoar.com.br/cxpreta/cxpreta37_setout/cxpreta37.htm - 21k - 1/05/2007

Site da Infraero: www.infraero.gov.br

Site São Paulo Minha Cidade : www.saopaulominhacidade.com.br/

Revista Aeroportos nº6, abril de 1996