

# Tráfego potencial vence realidade

ALUISIO DE TOLEDO CESAR

"A Guanabara é a região de maior tráfego aéreo potencial, nacional e internacional, inclusive nos próximos anos". Com fundamento nessa conclusão, resultante de um estudo de viabilidade econômica, cerca de 80 milhões de dólares deverão ser aplicados na Guanabara, nos próximos anos, para construção do Aeroporto Supersonico. São Paulo cresce hoje 5,4% ao ano; o Rio, 3,4%. São Paulo está com 5,8 milhões de habitantes; o Rio, com 4,8. Em 1990, São Paulo será a terceira cidade do mundo, menor apenas que Toquio e Nova York. Como poderá seu tráfego aéreo ser menor que o da Guanabara? O estudo de viabilidade econômica que apontou essa conclusão está custando aos cofres públicos mais de 1 milhão de dólares.

## Não é "slogan"

A frase "São Paulo, cidade que mais cresce no mundo" não é somente uma frase ou "exagero de paulista". O índice de crescimento da cidade é assombroso, mesmo comparado com o de outras grandes metrópoles. Toquio, com seu desenvolvimento vertiginoso, não chega a crescer 3% ao ano. Nova York está aumentando somente 1,3%; Londres e Paris, 1%. O Brasil, desenvolvendo-se a olhos vistos, atinge à média de 3,4% ao ano e o Estado da Guanabara apenas acompanha essa média.

São Paulo, com 5,4% ao ano, surge como a maior frente de desenvolvimento do País e do mundo. Se for considerada a Grande São Paulo, esse índice de crescimento chega a 5,8% ao ano. Mantendo-se a média, em 1990 São Paulo será maior que Londres, Paris, Buenos Aires e outras cidades grandes. Em duas décadas, a população paulista aumentou cinco vezes, enquanto no Rio de Janeiro aumentou duas. Em 1940, São Paulo tinha 1,1 milhão de habitantes, contra 1,8 da Guanabara. Hoje tem 1 milhão a mais que o Rio.

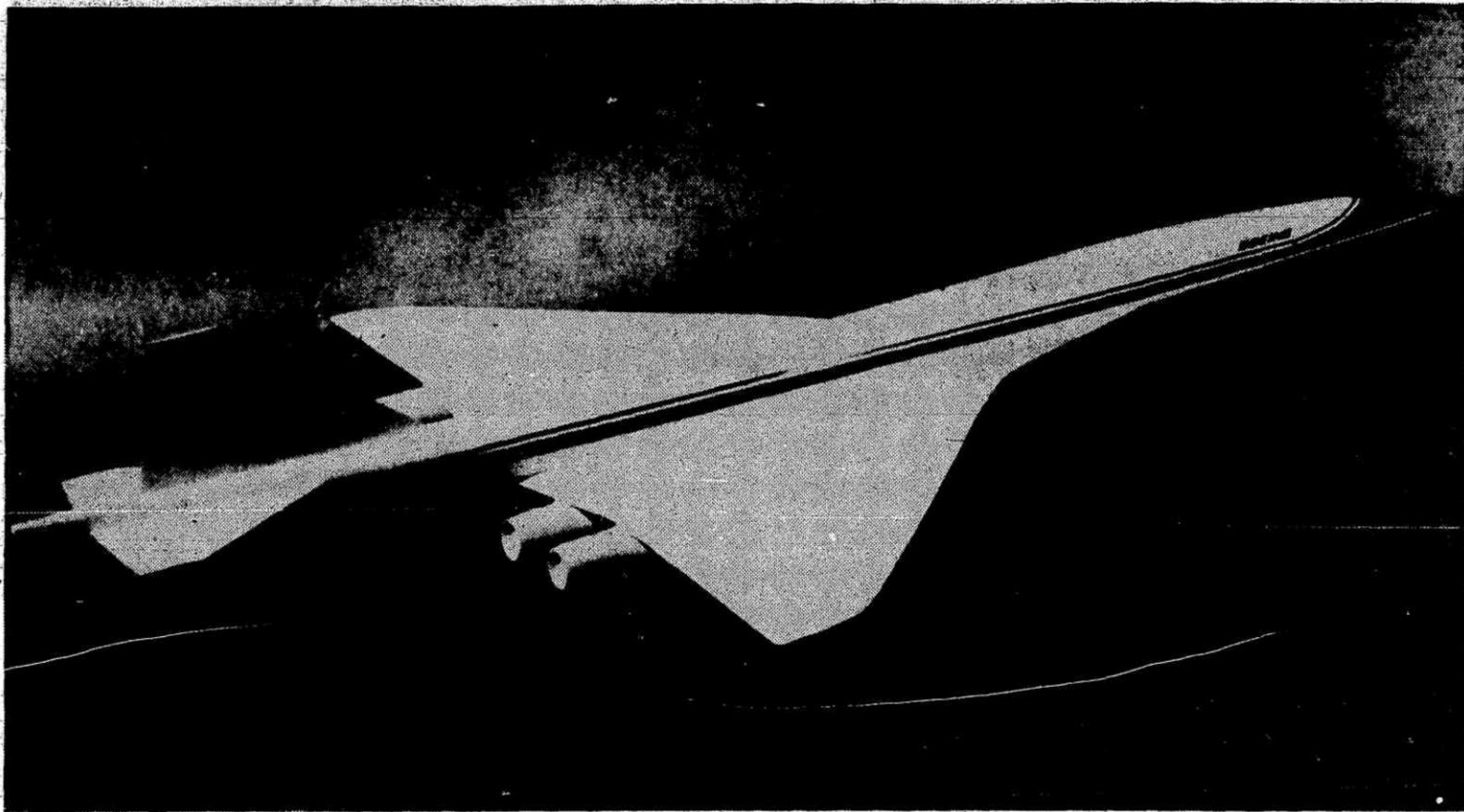
**Descredito**  
Apesar da evidencia desses números, a empresa paulista Hidroservice Engenharia de Projetos Ltda., dirigida pelo eng. Henry Maksoud, presidente do Instituto de Engenharia de São Paulo, aponta para os próximos anos tráfego aéreo maior na Guanabara que em São Paulo. De acordo com o que prevê, em 1990 o tráfego aéreo do Rio de Janeiro, cidade que será então duas ou três vezes menor que São Paulo, será de 13.500.000 passageiros por ano, enquanto o da Capital paulista será de 8.000.000.

Ainda não se sabe como isso se tornará possível, desde que hoje o tráfego aéreo de Congonhas é maior que o de Santos Dumont e o índice de crescimento de São Paulo é também maior. Engenheiros de empresas de planejamento da Capital, surpreendidos com a revelação dessas previsões, resultado de estudos de uma das principais empresas de planejamento de São Paulo, mostraram-se preocupados e apreensivos, porque julgam que uma conclusão poderá provocar uma onda de descredito que prejudicará todas as outras empresas do Estado.

**Quem erra**  
"Partindo de premissas erradas, não se pode chegar a resultado certo. O computador eletrônico não erra, mas quem o alimenta pode errar".

Engenheiros de São Paulo acreditam que na previsão da Hidroservice podem ter ocorrido falhas. No trabalho de projeções, principalmente, por isso a conclusão aparenta gritante distorção da realidade, ainda segundo os engenheiros.

O estudo da Hidroservice indicou inclusive que o Aeroporto do Galeão é o que reúne melhor compromisso entre os fatores técnicos e econômicos. Esse aeroporto, localizado na Ilha do Governador, não poderá jamais ter as instalações necessárias para uma estação que comportará tráfego aéreo de 13.500.000 passageiros em 1990, segundo a própria previsão. Para atender a esse tráfego, o Galeão necessitaria ter no mínimo quatro superpistas, quando só tem condições para duas, no máximo. O aeroporto está cercado por montanhas perigosas para os aviões, de um lado, e pelo mar, do outro.



O Boeing SST já poderá voar em 1970. O Brasil precisa preparar um aeroporto para recebê-lo.

## Barulho afetará Hospital e a Cidade Universitária

A Cidade Universitária e o Hospital de Clínicas da Guanabara estão com os dias contados: a apenas 3 km das pistas do futuro Aeroporto Supersonico, localizada na Ilha do Governador, não terão condições de funcionamento.

A Cidade Universitária, hoje com quase 4 mil alunos, deveria crescer pro-

gressivamente, à medida que fossem transferidas para ela as Faculdades da Universidade Federal do Rio de Janeiro. O Hospital de Clínicas, por sua vez, velha aspiração da Guanabara, está com a estrutura levantada. Só falta o acabamento. Com o barulho ensurdecedor dos reatores, o seu funcionamento ficará prejudicado.

"É uma loucura. Um dos dois tem que mudar: ou o aeroporto, ou o hospital. É preferível que mude o aeroporto, assim só ficaremos com o barulho dos passarinhos cantando nas amendoeiras".

### Dos namorados

A Ilha do Governador, com suas palmeiras, praias sem muito movimento e amendoeiras sempre frondosas, tem sido o recanto predileto dos namorados da Guanabara, disputando com Paqueta a maior frequência.

Mais da metade da Ilha pertence ao Ministério da Aeronáutica — e isso é aproveitado como poderoso argumento em favor da construção do supersonico no lugar onde está o Galeão. Não será preciso fazer desapropriações.

O futuro aeroporto, ainda objeto de estudo, vai influir decisivamente na vida dos moradores. Seu movimento, no futuro, exigirá sistema de transportes e acomodação para milhares de passageiros que por ali vão passar.

### Reforma total

A infra-estrutura do Galeão é totalmente obsoleta para os aviões atuais. Para os supersonicos, então, é impraticável. Em vista disso, um novo aeroporto, com novas instalações, terá que ser construído. Há alguns fatores que dificultam o planejamento do futuro supersonico, como as montanhas e o mar.

As montanhas serão balizadas, para evitar acidentes, e os aviões passarão por elas em ziguezague. Tecnicamente, esse fator negativo não é um impedimento: é apenas uma dificuldade a mais. O fator meteorológico também não determina o impedimento. Com o avanço tecnológico, as operações sem visualização da pista já po-

dem ser feitas com a mesma segurança.

Há um projeto na Diretoria de Engenharia, no Rio, prevendo a reforma total do Galeão, com a construção de uma nova estação de passageiros. A atual pista seria mantida, mas, paralela a ela, numa distância de 1 km mais ou menos, seria construída outra, mais longa e com estrutura mais resistente. No meio das duas seria erguida a nova estação de passageiros.

Tudo isso, porém, ainda é incerto. Só quando ficar divulgado o estudo da Hidroservice será possível saber as dimensões do futuro aeroporto.

## Será implacável a análise da decisão

O governo de São Paulo, entidades de classe, jornais e a própria população do Estado aguardam ansiosos, para uma análise implacável, a publicação do estudo feito pela Hidroservice, indicando o Galeão para abrigar o aeroporto supersonico.

Especialistas de diversos setores da engenharia em São Paulo acreditam que o estudo não resistirá a uma análise mais séria, setor por setor. Por isso não esperam vê-lo publicado nos jornais. O brigadeiro Araripe Macedo, entretanto, que é o presidente da Comissão Coordenadora do Projeto Aeroporto Internacional, afirmou que ele será publicado.

Para confirmar sua validade,

o estudo terá que justificar situações e posições praticamente insustentáveis, como, por exemplo, a geração do tráfego aéreo. Dados recentes, colhidos nas próprias companhias, revelam que a venda de passagens internacionais é bem maior em São Paulo do que na Guanabara, ocorrendo o mesmo com o transporte de carga. A situação, em 1968, foi esta:

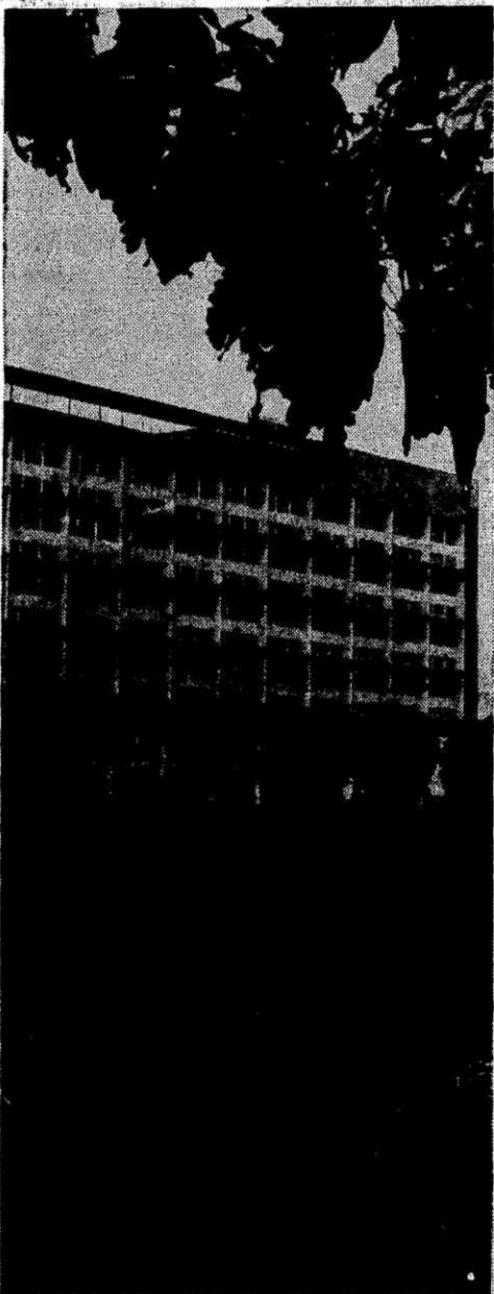
	SP	GB
VARIG	44%	38%
Air France	55%	45%
Alitalia	63%	37%
Braniff	57%	43%

Com relação ao embarque e desembarque de passageiros, a Guanabara leva alguma vantagem, porque na maioria as li-

nhas nacionais e internacionais foram estabelecidas à época em que o Rio era Capital federal, e hoje, mesmo que não queira, muitas vezes o paulista tem que ir até lá para o embarque.

Mas os dados referentes ao movimento de agosto a dezembro de 1968 ressaltam a importância do tráfego em São Paulo: NACIONAL — Congonhas, 23.447 passageiros; Santos Dumont, 198.694; Galeão, 29.237; Viracopos, 300; INTERNACIONAL — Galeão, 61.593; Viracopos, 13.364; Congonhas, 24.580; Santos Dumont, 32.

Observe-se que o tráfego aéreo internacional é maior no Galeão, embora 60% das passagens sejam vendidas em São Paulo. Sem o passageiro paulista, o tráfego no Galeão cairia verticalmente.



Algumas Faculdades já funcionam na Ilha

## Pausa forçada

Atualmente, quando os jatos acionam os reatores para decolar do Aeroporto do Galeão, os professores que estão dando aula na Cidade Universitária fazem uma pausa forçada, até que o barulho diminua. Da mesma forma, sempre que as rodas de um jato tocam o asfalto quente do aeroporto, o barulho das turbinas faz tremer os vidros da Cidade Universitária.

Os alunos residentes, segundo afirmaram, acordam três ou quatro vezes por noite com o barulho dos aviões. Acha-se que é difícil estudar e estavam torcendo para que a escolha do aeroporto supersonico recaísse em outra região.

Agora, com a notícia de que os supersonicos e grandes jatos descerão no Galeão, já estão pensando em articular-se para "espernear".

"Daqui nós não saímos" — garantiu um líder estudantil. "Posso garantir também que vamos fazer o possível para evitar que uma decisão po-

lítica possa prejudicar nosso estudo".

### No máximo

Para a decolagem, os aviões são forçados a dar a máxima potência, provocando ruído muito maior que o de seu voo natural. No caso dos supersonicos, ainda que não exista o "boom" sonico, o acionamento das turbinas em sua potencia máxima vai fazer tanto barulho que será ouvido mesmo no centro da Guanabara, a 19 km de distância.

Se as turbinas forem acionadas à noite, nenhuma pessoa continuará adormecida na Ilha do Governador. Um médico, antigo morador da Ilha, que preferiu não se identificar porque não gosta de se meter nesses assuntos de Aeronáutica", afirmou que é praticamente impossível fazer funcionar um hospital a poucos quilômetros do aeroporto.

## Viracopos é só uma questão de aguardar

É inevitável: dentro de 20 anos os supersonicos vão descer mesmo em Viracopos. A previsão é do secretário dos Transportes de São Paulo, Firmino Rocha de Freitas, um técnico inconformado com a escolha da área do Galeão para ser o futuro Aeroporto Supersonico. Segundo afirmou, a posição do Governador de São Paulo é favorável a uma escolha técnica, livre de interferências políticas.

sua concepção, o plano só é viável economicamente se atender a essas duas finalidades. A luz da técnica, entretanto, não é esse o caminho mais exato. A experiência de outras cidades, como Nova York, recomenda a multiplicidade de aeroportos para o tráfego aéreo. Nessa cidade, onde há 3 aeroportos, verificam-se repetidos congestionamentos de tráfego aéreo, porque os 3 estão próximos entre si. As

