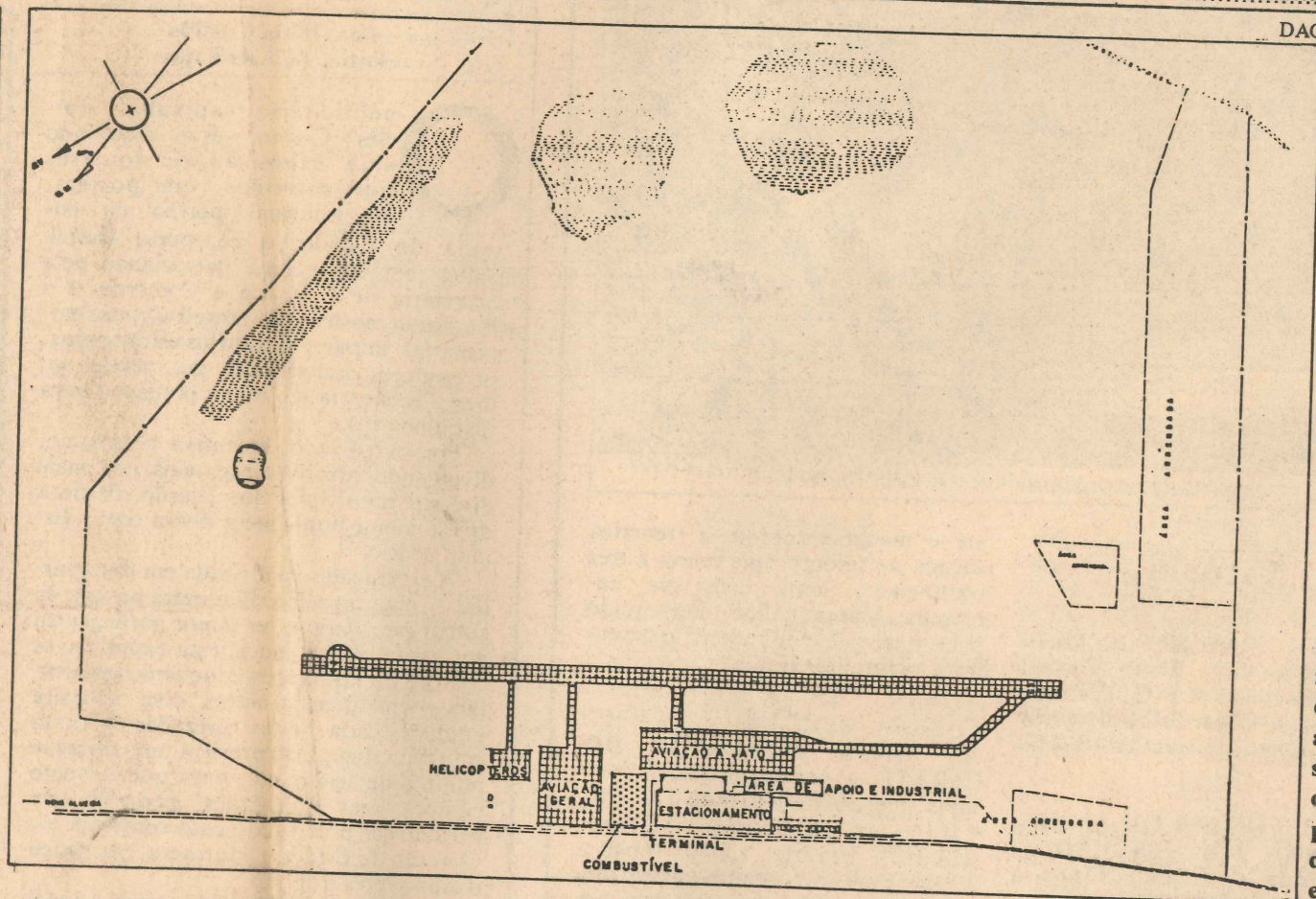


Joaquim Nunes



O embarque exposto ao tempo



O zoneamento do aeroporto, segundo o plano de expansão

Como será o futuro aeroporto

Jonas Reis

Um plano de desenvolvimento do aeroporto de Goiabeiras foi elaborado em 1980 pela Comissão de Estudos e Coordenação da Infra-Estrutura Aero-

terminal, com crianças correndo de um lado a outro, gente colando-se ao vidro para ver o pouso ou a decolagem e muitos acenos para os que chegam ou se despedem.

Por trás disso, uma estrutura complexa se responsabiliza pela venda de passagens,

AVIÕES

De acordo com o estudo feito pela Cecia, a área da poligonal do aeroporto (524 ha) é utilizada somente para o atendimento das atividades da aviação geral. Nessa atividade, o aeroporto de Goiabeiras caracteriza-se pela preponderância do transporte de passageiros da aviação regular doméstica, não havendo atividade da aviação regional regular. A maioria das operações aéreas cabe à aviação geral com mais de 50 por cento do total de movimentos.

A maior aeronave que opera no aeroporto é, segundo a Cecia, o B-727-100, com 56 movimentos semanais. Opera também o B-737-200 com 54 movimentos semanais. Tudo isso feito numa pista de pouso com 1.750m por 45m, de acordo com as medidas constantes do plano de

Schilgen.

Um segundo impedimento para desenvolvimento imediato do plano de expansão do Aeroporto de Goiabeiras é o alto custo do investimento previsto. O plano diz que seria recomendável o aumento da área patrimonial do aeroporto, visando possibilitar uma proteção da pista de pouso e decolagem para cerca de 2.100 metros. Para evitar os altos custos de expansão do Aeroporto, a proposta da Cecia é de que as obras sejam executadas em quatro fases. A primeira deveria ser executada quase de imediato, visando atender a demanda prevista para este ano, e as suas principais obras seriam:

1. Execução de via de serviço operacional.
2. Ampliação do terminal de passageiros.
3. Novas edificações das companhias aéreas.

clusive estacionamento.

A quarta e última fase atenderá a demanda prevista para 1999 e corresponderá a ampliação de todos os elementos componentes do aeroporto, exceto a pista de pouso e decolagem:

1. Ampliação de área de terminal de passageiros.
2. Ampliação do estacionamento de veículos particulares.
3. Área suplementar para estacionamento de ônibus e táxis.
4. Execução de mais um módulo das companhias aéreas.
5. Aumento de largura do pátio de aeronaves.
6. Complementação de área de combustíveis.
7. Complementação de área de aviação geral.

náutica (Cecia), formada pelo Departamento de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica. O plano, que dá ao aeroporto a denominação de "Eurico Sales", embora muitos defendam a denominação "Aeroporto de Goiabeiras" como sendo a correta, mostra o que é o aeroporto hoje e prevê seu desenvolvimento físico para atender às necessidades criadas pelo crescimento de Vitória.

Quem chega hoje ao aeroporto, pela primeira vez, deve atentar para a simplicidade de suas instalações, principalmente se o comparar com o terminal aéreo de Belo Horizonte ou Rio de Janeiro, principais possíveis pontos de partida do passageiro. Um barzinho com cinco mesas e 20 cadeiras, um mini-shopping que vende brinquedos e lembranças, uma **bombonière**, uma loja de artesanato, uma banca de revistas e jornais, cabine telefônica e balcões de locadoras de carros e frete de aviões pequenos compõem o terminal.

ACESSO

Situado a oito quilômetros em linha reta a Leste do centro da cidade, o Aeroporto de Goiabeiras pode ser alcançado em cerca de 20 minutos, de automóvel, o que faz com que muitas pessoas acompanhem ao terminal amigos e parentes que vão viajar. Isso dá um clima doméstico ao

embarque e desembarque de cargas e malas, e fiscalização. Para aqueles que não viajam regularmente, os preços das passagens podem parecer altos. Quem for de Vitória para Brasília, por exemplo, deverá desembolsar Cr\$ 12.979,00 no caso da viagem feita pela Varig, passando por Belo Horizonte. Para Aracaju o preço da passagem é de Cr\$ 14.016,00. Curitiba, Cr\$ 13.966,00. São Paulo, Cr\$ 10.327,00. Salvador, Cr\$ 10.939,00. Rio de Janeiro, para onde se desloca o maior número de passageiros saídos de Vitória, tem a passagem ao preço de Cr\$ 6.419,00.

Quem chega ou sai do Estado com um pouco mais de pressa e, principalmente, condições para fazer face a despesas extras, pode contratar um táxi aéreo que cobrará Cr\$ 140,00 por quilômetro no caso de um bimotor, e Cr\$ 100,00 no caso do monomotor, computada aí a quilometragem de ida e volta, ainda que o passageiro esteja indo para ficar. Nessas condições, um bimotor, que transporta até seis passageiros, cobra de Vitória ao Rio de Janeiro Cr\$ 126 mil, e Cr\$ 170 mil para São Paulo. Um monomotor, com capacidade para três passageiros em média, fica responsável pelos fretes para o interior do Estado. Para São Mateus, por exemplo, cobra-se Cr\$ 42 mil.

desenvolvimento. O plano inclui um estudo sobre a demanda anual de passageiros, e faz também projeções para até 1999, com base em estudos desenvolvidos pela Cecia, que utilizou para isso dados históricos.

Em 1979, o tráfego aéreo do aeroporto de Goiabeiras somou um total de 279.613 passageiros, incluídos os chamados vôos domésticos, de aviação geral e não regulares. Para este ano a previsão era de que esse número de passageiros aumentasse para 412.837. No ano de 1984 o número subjria para 537.925. Já em 1989 ficaria em 989.334, encerrando-se o quadro no ano de 1999 com um total de 2.788.549 passageiros passando pelo terminal.

Esses números é que levaram à elaboração de um plano de desenvolvimento do Aeroporto, que no entanto parece estar com sua execução bloqueada por dois motivos: primeiro, o município de Vitória terá que criar uma legislação que possibilitará essa ampliação física do aeroporto através da regulamentação da situação de proprietários de terras que serão atingidas pelo plano. Uma correspondência do Departamento de Aviação Civil já foi enviada à Prefeitura Municipal de Vitória nesse sentido e está sendo estudada pelo **staff** do prefeito Carlito von

4. Execução do táxi e estacionamento de helicópteros.

A segunda fase deverá atender a demanda prevista para 1984, devendo ser executada como uma extensão da fase inicial, "visando impedir solução de continuidade" do desenvolvimento do aeroporto. As obras principais dessa fase:

1. Ampliação do terminal de passageiros.
2. Ampliação da área de companhias aéreas.
3. Novas instalações do destacamento de proteção ao vôo.
4. Aumento de uma posição de estacionamento para helicópteros.
5. Implantação de área de estacionamento de ônibus e táxis.
6. Remanejamento do estacionamento de veículos particulares.
7. Novo acesso operacional.

A terceira fase da expansão atenderá a demanda prevista para 1989, com as seguintes obras principais:

1. Ampliação de área de cias. aéreas.
2. Aumento do Estacionamento de veículos particulares.
3. Aumento do pátio de aeronaves da aviação doméstica regular.
4. Implementação de uma área de aviação geral, estacionamento e hangaragem.
5. Aumento de área de combustível, in-

8. Complementação de área de estacionamento de helicópteros.

Enquanto tudo continua no papel, passageiros e moradores da região do aeroporto comentam a possibilidade de expansão do terminal e suas consequências. O sr. Tércio Moraes, por exemplo, executivo da Companhia Vale do Rio Doce, que na última terça-feira, aguardava o horário de seu vôo num cantinho do aeroporto, acha que seria mesmo necessário um aumento de pista. Ele a considera estreita e afirma que isso mete medo nos passageiros, que "têm a impressão que o aparelho não vai parar".

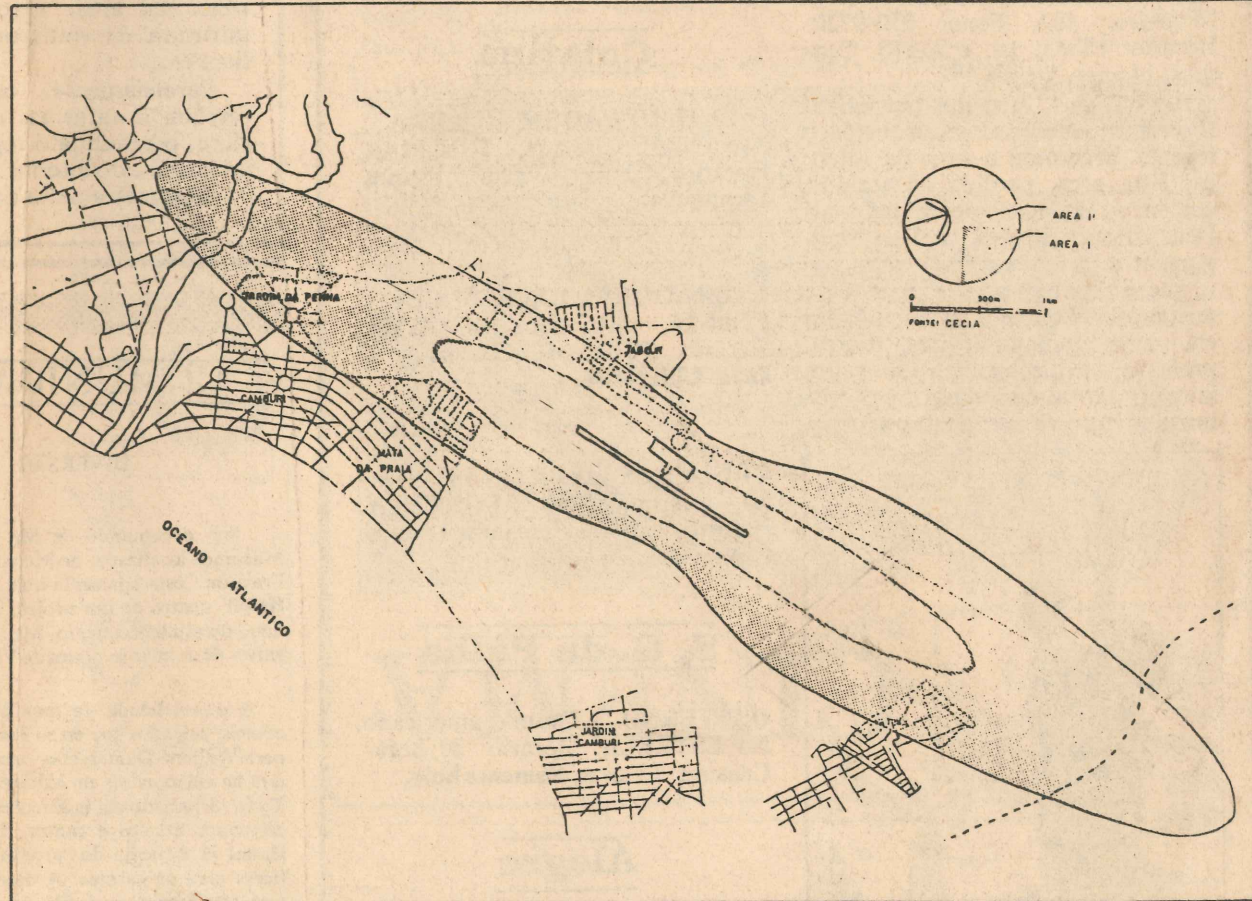
Nos bairros vizinhos a expectativa dos moradores é outra: "Aumentaria o barulho?" — perguntava uma senhora do Jabour. Segundo ela, "levou muito tempo até que todos por aqui se acostumassem com esse ruído... se ele aumentar agora..." O temor tem fundamento no fato de que o plano de zona de ruído do aeroporto chama de área de ruído "intolerável" uma faixa que inclui o bairro de Goiabeiras. E chama de área de ruído "suportável" uma faixa que inclui, além do Campus, da Universidade Federal do Espírito Santo, os bairros de Maruípe, Jabour, Bairro de Lourdes, Jardim da Penha e parte de Carapina.

Joaquim Nunes

DAC



O terminal realmente doméstico



A atual "zona de ruído" (área branca), e a futura (sombreada).