

AEROPORTOS

Escritos de Vitória, 34



ESCRITOS DE VITÓRIA
VOLUME 34

Aeroportos



ACADEMIA ESPÍRITO-SANTENSE DE LETRAS

Francisco Aurelio Ribeiro (Presidente)
Ester Abreu Vieira de Oliveira (1º Vice-Presidente)
Matusalém Dias de Moura (1º Secretário)
Anaximandro Oliveira S. Amorim (1º Tesoureiro)

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA - PREFEITURA DE VITÓRIA

Luciano Santos Rezende (Prefeito Municipal)
Sérgio Sá Freitas (Vice-Prefeito)
Francisco Amálio Grijó (Secretário Municipal de Cultura)
Leliane Krohling Vieira (Subsecretária)
Elizete Terezinha Caser Rocha (Coordenadora da Biblioteca Municipal Adelphi Poli Monjardim)

ESCRITOS DE VITÓRIA
VOLUME 34

Aeroportos

SEMC

Vitória (ES)
Prefeitura Municipal de Vitória
Secretaria de Cultura
2019

Copyright © Prefeitura Municipal de Vitória, 2019

CONSELHO EDITORIAL

ADILSON VILAÇA • ESTER ABREU VIEIRA DE OLIVEIRA • FRANCISCO AURELIO RIBEIRO
ELIZETE TEREZINHA CASER ROCHA • GETÚLIO MARCOS PEREIRA NEVES

ORGANIZAÇÃO E REVISÃO: FRANCISCO AURELIO RIBEIRO

CAPA E EDITORAÇÃO: DOUGLAS RAMALHO

IMPRESSÃO: GRÁFICA E EDITORA FORMAR

FOTO CAPA: FRANCISCO AURELIO RIBEIRO

FOTO CONTRACAPA: ACERVO FÁBIO PIRAJÁ

IMAGENS: ARQUIVOS PESSOAIS

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca Municipal Adelpho Poli Monjardim (Vitória/ES)

A252 Aeroportos/ Academia Espírito-Santense de Letras (Org.). – Vitória: Secretaria
Municipal de Cultura (PMV) : 2019.
112 p. ; 21 cm. – (Escritos de Vitória, 34).

ISBN 9788595861060

1. Aeroportos – Crônicas, poesias, ensaios - Vitória (ES). 3. Literatura brasileira –
Vitória (ES). I. Vitória (ES). Secretaria Municipal de Cultura. II. Academia Espírito-
Santense de Letras. III. Série.

CDD B869.852

Distribuição Gratuita. Venda Proibida.
Biblioteca Municipal de Vitória “Adelpho Poli Monjardim”
bmvitoria@correio1.vitoria.es.gov.br
55 27 3381.6926

Sumário

Apresentação.....	11
Prefácio.....	13
Os Terroristas do Rádio.....	15
<i>Adilson Vilaça</i>	
Aeroporto.....	20
<i>Aldo José Barroca</i>	
Os três endereços.....	25
<i>Álvaro José Silva</i>	
Estreando em aeroportos.....	33
<i>Ana Maria Quirino</i>	
O velho Eurico.....	36
<i>Anaximandro O. S. Amorim</i>	
Do medo, libertação.....	39
<i>Anne Mahin</i>	
Aeroporto.....	43
<i>Denise Moraes</i>	
Aeroporto de Vitória.....	49
<i>Eliane Auer</i>	

Um plano flutuante de emoções.....	51
<i>Eduardo Baunilha</i>	
Aeroporto de Vitória.....	53
<i>Ester Abreu Vieira de Oliveira</i>	
Cais do avião 1.....	56
<i>Fernando Achiamé</i>	
A primeira vez.....	59
<i>Francisco Aurelio Ribeiro</i>	
Breves reflexões aeroportuárias.....	63
<i>Getúlio Marcos Pereira Neves</i>	
Aeroportos de Vitória.....	66
<i>Humberto Del Maestro</i>	
Chegadas e partidas.....	69
<i>Ítalo Francisco Campos</i>	
As delongas do novo aeroporto.....	70
<i>Jô Drumond</i>	
Aeroporto.....	73
<i>José Augusto Carvalho</i>	
Cais do avião e mais adiante.....	76
Aeroporto Eurico Salles.....	77
<i>Jorge Elias</i>	
Agora, é avançar!.....	78
<i>Manoela Ferrari</i>	
De aeroporto, de livros, de avião.....	80
<i>Marcos Tavares</i>	

Aeroporto de Vitória em vários momentos.....	85
<i>Maria das Graças Silva Neves</i>	
Voos.....	89
<i>Maria do Carmo Conopca</i>	
Os aviões da infância.....	92
<i>Matusalém Dias de Moura</i>	
Aeroportos.....	95
<i>Pedro J. Nunes</i>	
Aeroporto e suas narrativas.....	98
<i>Quitiliane Pinheiro dos Santos</i>	
O aeroporto.....	100
<i>Raianny Silva Mattos Laeber</i>	
A vida voa.....	101
<i>Roberto de Oliveira</i>	
Chegando ao aeroporto de Vitória.....	105
<i>Sônia Maria Barreto</i>	
Coisa Brasileira.....	109
<i>Vanda Luiza de Souza Netto</i>	
Acróstico Aeroporto Eurico de Aguiar Salles.....	111
<i>Wanda Maria Alckmim</i>	



Aeroporto de Vitória. C. 1960 (Acervo Fábio Pirajá)

Apresentação

A série “Escritos de Vitória” foi lançada em 1993 pela Prefeitura Municipal de Vitória, na gestão do prefeito Paulo Hartung e do Secretário de Cultura Joaquim Beato. Em sua primeira fase, durou 21 anos e lançou 23 edições até 2004, cujo tema foi “Olhar forasteiro”. O idealizador das coleções e coordenador editorial era o professor e jornalista Adilson Vilaça. A partir de 2007, um convênio da PMV com a Academia Espírito-santense de Letras permitiu a retomada de algumas dessas coleções. Assim, foram publicados, naquele ano, quatro livros na coleção Roberto Almada (“Escritores), três livros na coleção José Costa e uma publicação da coleção “Escritos de Vitória”, cujo tema foi “Rádio”. O convênio foi retomado em 2008 e nove livros foram publicados, dentre os quais o vol. 25 da coleção “Escritos de Vitória”, com o tema “Cidade Sol”. O mesmo ocorreu em 2009, quando foi publicado o vol. 26 “Cidade Ilha”; em 2010, saiu o vol. 27, “Pontes”; em 2012, o vol.28, “Vitória:461 anos”; em 2014, o vol. 29 foi sobre “Festas populares” e em 2015, o 30º homenageava os “Sabores da ilha”, em 2016. Já nesta gestão, saíram os volumes sobre “Praias”, em 2017 e “Patrimônio Cultural”, em 2018. Nestes 26 anos de existência, a série “Escritos de Vitória” permitiu a centenas de escritores capixabas se manifestarem, por escrito, em prosa ou em verso, sob a forma de conto, crônica, poema ou ensaio, suas visões de mundo sobre nossa encantadora ilha, capital de nosso estado há 468 anos e se tornou uma referência. Todos os apreciadores dessa publicação aguardam, com ansiedade, o mês de dezembro, para receber o mais novo exemplar dos “Escritos de Vitória”.

Apesar da crise financeira, social, política, por que passamos, a Secretaria de Cultura da PMV conseguiu viabilizar o convênio

com a Academia Espírito-santense de Letras, para dar sequência à publicação de suas séries de livros criadas há 26 anos, porque a sociedade capixaba reconhece o valor e a importância dessas obras, que já homenagearam personalidades, logradouros, feiras, parques, escolas, monumentos, praias. Neste ano, os escritores capixabas foram convidados a se manifestar sobre “Aeroportos” de Vitória. E o nome é plural mesmo, pois Vitória já teve, pelo menos, três aeroportos, conforme se pode ler nos textos de Álvaro José Silva, Aldo Barroca, José Augusto Carvalho e de tantos outros. Cerca de trinta escritores foram selecionados e aí seguem seus textos, escritos em forma de prosa ou de poema, memorialísticos ou informativos, crônica, conto ou poema, para sua apreciação.

Boa leitura!

Francisco Grijó
Secretário de Cultura da PMV

Prefácio

A série “Escritos de Vitória” foi lançada em 1993 pela Prefeitura Municipal de Vitória, na gestão do prefeito Paulo Hartung e do Secretário de Cultura Joaquim Beato. Em sua primeira fase, durou 21 anos e lançou 23 edições até 2004, cujo tema foi “Olhar forasteiro”. O idealizador das coleções e coordenador editorial era o professor e jornalista Adilson Vilaça. Convidado para fazer parte do conselho editorial da AEL, o ex-coordenador das coleções não só aceitou como sugeriu o tema para os “Escritos de Vitória” 24, “Rádio”, que estava previsto desde antes.

A partir de 2007, um convênio da PMV com a Academia Espírito-santense de Letras permitiu a retomada de algumas dessas coleções. Assim, foram publicados, naquele ano, quatro livros na coleção Roberto Almada (“Escritores”), três livros na coleção José Costa (“Memória”) e uma publicação da coleção “Escritos de Vitória”, cujo tema foi “Rádio”. O convênio foi retomado em 2008 e nove livros foram publicados, dentre os quais o vol. 25 da coleção “Escritos de Vitória”, com o tema “Cidade Sol”. O mesmo ocorreu em 2009, quando foi publicado o vol. 26 “Cidade Ilha”; em 2010, saiu o vol. 27, “Pontes”; em 2012, o vol.28, “Vitória:461 anos”; em 2014, o vol. 29 foi sobre “Festas populares”, em 2015, o 30º homenageava os “Sabores da ilha”, em 2016, não houve convênio: em 2017, saiu o v. 31, “Praias”; em 2018, o v.32, “Patrimônio Cultural” e, neste 2019, saíram o v.33, dedicado à “Ufes: 65 anos” e este, o v. 34, “Aeroportos”.

Nestes 26 anos de existência, a série “Escritos de Vitória” permitiu a centenas de escritores capixabas se manifestarem, por escrito, em prosa ou em verso, sob a forma de conto, crônica, poema ou ensaio, suas visões de mundo sobre a nossa encantadora ilha, capital de um pequeno grande estado há 468 anos.

Apesar da crise financeira, social, política, por que passamos, a Secretaria de Cultura da PMV tem conseguido viabilizar o convênio com a Academia Espírito-santense de Letras, para dar sequência à publicação de suas séries de livros criadas há 26 anos, porque a sociedade reconhece o valor e a importância dessas obras, que já homenagearam personalidades, logradouros, feiras, parques, escolas, monumentos. Agora, os escritores foram convidados a se manifestar sobre “Aeroportos” de Vitória e os leitores irão ver por que o nome está no plural. Além dos escritores que atenderam à nossa solicitação e enviaram seus textos, agradecemos aos que têm atuado, voluntariamente, para que esses livros cheguem ao leitor, desde o idealizador da coleção, o escritor Adilson Vilaça, à Elizete Caser, coordenadora da Biblioteca Adolpho Poli Monjardim e ao atual Secretário de Cultura da PMV, o escritor Francisco Grijó.

Francisco Aurelio Ribeiro

Presidente da Academia Espírito-santense de Letras

Os Terroristas do Rádio

ADILSON VILAÇA

Escritor, mais de 40 títulos. Jornalista. Professor universitário. Da Academia de Letras ES, do Instituto Histórico e Geográfico ES, da Comissão de Folclore ES. Criador do Projeto “Escritos de Vitória” e das Coleções “Roberto Almada”, “José Costa” e “Elmo Elton”.

Você conhece alguém que nunca entrou num avião? Há milhões, eu sei: longe ainda estamos da democratização do acesso às aeronaves. Eu entrei num avião ainda na infância, ali pelos meus cinco anos de idade. Mas não voei. Fui a convite do meu tio poço Kabalan Demien, casado com a irmã gêmea de minha mãe. Foi uma grande proeza, porque em Ecoporanga avião riscava o céu a quilômetros do desejo icariano que sempre deu asas ao *homo sapiens*. Se o meu ensaio de Ícaro não passou de viagem pueril sem decolagem, o (des)consolo é que vareei noites e noites voando em sonhos.

Muita vez, longe ainda da mansa realidade da aurora aquarelar o dia, eu havia sido piloto, paraquedista e vítima de Santos Dumont! Acordava empapado de suor, quase febril, atribulado com as peripécias a bordo do teco-teco onírico. “Turco desgraçado”, maldizia o meu pai, “o que deu nele para enfiar o menino naquela cabine?”. Foi a maneira do “turco” me agradar, porque somente eu o acompanhava no quibe cru, na *cafta* e no *homus tahine*, culinária que nossa família detestava! Minha mãe ouvia calada as queixas de meu pai, acalmava-me a sôfrega ansiedade de contar-lhe o sonho (ou pesadelo?), devolvia-me à minha cama. “Amanhã você me conta. Amanhã”.

Acalmado, lá ia eu de novo pelos ares, revezando o manche com o meu travesseiro, fiel copiloto, que jamais se recusava às aventuras em céus nunca dantes navegados. Mas por que diabos um teco-teco

foi assustar os anjos que tocavam trombetas no ermo espaço aéreo de Ecoporanga? Isso foi em 1960, ali pelos fins do inverno, início da primavera, como dita o truísmo da natureza. Era a temporada da campanha de Jânio Quadros para presidente. É também óbvio que o brasileiro, viciado em repetir a História como farsa, de tempos em tempos adora a tragédia de eleger qualquer biruta para presidente.

O libanês Kabalan Demien, meu tio posticho e igualmente biruta, era fanatizado por Jânio Quadros. “*Jana Cuadra vai salva o baís!*”, profetizava o comprador de café, dono de loja, de pensão, de máquina de beneficiar grãos e de tropas e mais tropas de burros de carga. Ele comprou o terreno, fez o campo de aviação, trouxe as asas do teco-teco. O aviãozinho era para despejar panfletos de Jânio Quadros, o predestinado que iria acabar a vassouradas com a corrupção no Brasil. Como é velho esse roteiro... Bem, no chão rodava a perua de modelo Rural pertencente a meu tio, com alto-falante no formato de elmo assentado no teto, a esgoelar o *jingle* do mais recente reformador do mundo.

Varre, varre, varre, varre vassourinha!
Varre, varre a bandalheira!
Que o povo já 'tá cansado
De sofrer dessa maneira.

Sempre em nome do povo... Pobre povo! Em nome de nossa gente, que elegeu verdadeiro biruta de aeroporto para presidente, é que o governo meteu-se a regulamentar corrida de cavalo, proibiu o uso do biquíni, a participação de menores de 18 anos em programas de rádio e de TV, as rinhas de galo e, ainda, colocou na ordem do dia do funcionário público o uniforme estilo “slaks”: um blusão bege com quatro bolsos e cinto. Sem a discussão do mérito, é por demais evidente que o tom pastel desse ridículo *script* programático não daria conta das mazelas do Brasil. Tampouco arranharia uma vírgula do dramalhão tupiniquim que é a nossa corrupção.

Num ato de lucidez, nove meses, depois Jânio Quadros renunciou. Ele sem salvar o país, eu sem andar de avião. Foi com mais de

30 anos, depois de uma ditadura militar inteira, que eu embarquei no aeroporto Eurico Salles rumo ao Nordeste, em época de plena campanha de outro salvador da pátria, o alucinado caçador de marajás, Fernando Collor de Mello. Em Maceió, terra do novo messias, ouvi poucas e boas a respeito do indigitado. Voltei ao Eurico Salles com a certeza de que o nosso destino é mesmo comandado por biruta de aeroporto: os desejos dos ventos vagabundos ditam a nossa direção.

Collor elegeu-se, renunciou; feito o Jânio. Porém não seria nos desgovernos dessas lamentáveis figuras que eu aterrissaria a minha mais delirante e bizarra aventura aérea. A pane que me atazanou a vida foi no intervalo entre eles: numa época em que eu nem voei, nem entrei em cabine, nem me aproximei de ultraleve qualquer. A minha pior desdita aérea ganhou asas na ditadura militar. Mas por conta de quê? Ora, por associação a três terroristas detidos no aeroporto Eurico Salles – os primos Toscanelli, rapazes da região de Patrimônio do Rádio, então interior de Colatina. A PF acusou-me de chefe do grupelho que esteve a um passo de “sequestrar um avião”.

Eu era presidente de Diretório Acadêmico no movimento estudantil, líder da Célula Patrice Lumumba no Movimento Negro Unificado Contra a Discriminação Racial, ateu (o bispo não sabia!) coordenador da Juventude Católica Universitária, repórter iniciante integrado ao semanário de resistência à ditadura *Posição*, simpaticante do Partido Comunista do Brasil e (disso eu não sabia!) chefe do grupelho então carimbado de “Terroristas do Rádio”. Essa ficha corrida está lá nos arquivos oficiais, conforme afixam os pesquisadores que se metem naqueles porões de triste memória. À exceção do ato de terror.

Daquela minha participação em sequestro de avião até o meu *personal* alcagute duvidou. Depois de me acusar com o rosário acima, ele concluiu com as pestanas levantadas: “Sequestro de avião? Você se meteu mesmo nisso?”. Claro que não! Eu era contra a luta armada e meu araponga sabia disso! Afinal, por essas coisas de cidade-ilha, ele era o dedo-duro destacado para espiar o Curso de Jornalismo (frequentava disciplinas comigo, “disfarçado” de aluno jovial, embora tivesse uns 50 anos!) e, ao mesmo tempo, ele era o meu se-

nhorio – todo fim de mês, seu sorriso de cobrador batia à porta. Não está na lista da ditadura, mas eu era também o mandachuva de uma República de Estudantes, a “Amores do Sobrado”. Em contradição, naquela República eu bancava o verdadeiro déspota, um tiranete inventor de minhas próprias leis.

Mas sequestrador de avião? Para isso eu não tinha brevê. Até o meu *personal* alcaçute duvidava da acusação. “Como você se meteu nessa?”, ele queria saber. Eu não estava temendo a situação: afinal, se fosse algo preocupante eles não teriam mandado o Herculano (codinome estudantil do jovial abestado!) chefiar a detenção. Ao deparar os três terroristas, lá na sede da Polícia Federal, eu não segurei a gargalhada! Eram os rapazes do Patrimônio do Rádio, os Toscanelli, descendentes de imigrantes da Toscana, apenas meninos toscos, caipiras de coração de ouro, que já me haviam pedido “trocentas” vezes que os levasse ao aeroporto, para que vissem avião subindo e descendo bem assim de pertinho. Exageraram no pertinho!

Cansados de esperar por minha boa vontade, na manhã daquele domingo, foram ao aeroporto Eurico Salles, bastante modesto na época. Como visitantes que chegam ao circo e não sabem o risco que é desfilar na corda bamba, foram entrando, entrando, entrando... O ano de 1978 ainda era período muito delicado de nossa História! Os três vazaram pela segurança zero do aeroporto e chegaram à corda bamba – quer dizer, à pista. Contemplavam o avião de bem debaixo de suas asas quando foram agarrados, jogados ao chão e algemados. Um deles, ruivo e magriço, chorava aos soluços. Herculano jurou que os detidos só levaram uns safanões, tabefes e beliscões; e que ouviram gritos às pampas. No plantão, ninguém estava disposto a sustentar que eles fossem “elementos” perigosos. “Ficaram repetindo essa história de rádio... Daí, no início, pensamos que seria a comunicação de alguma base, um aparelho de comunistas”, cochichou Herculano. “Só um está chorando, mas os três estão mijados”.

Esclareci tudo, disse que Patrimônio do Rádio era a terra dos meninos secundaristas e consegui com Herculano que a viatura nos desse carona para a guarida da “Amores do Sobrado”. Como tratei bem daqueles rapazes durante o final do domingo... Comprei cerveja

e os convenci a encher a cara! O trato era que não contassem nada a ninguém – foi o meu acordo com Herculano, que ficou receoso de que eu entregasse o vexame à redação de o *Posição*. “Eu não quero ser personagem de comédia pastelão”, pediu meu *personal* dedo-duro. Eu recomendei aos Toscanelli que não piassem sobre o mal-entendido, sob pena de se tornarem para sempre a piada da República.

Dois ou três meses depois, eu os acompanhei na visita ao aeroporto Eurico Salles. No final daquele ano, eu abdiquei do meu reinado na “Amores do Sobrado” e me mudei; casei-me! O tempo passou, voou. Nunca mais ouvi falar nos três Toscanelli. Faz uns dez anos, eu soube da morte de Herculano, infarto fulminante. Nesses novos dias em que tudo mudou, e quando tantas possibilidades se descortinaram, vai ver aqueles velhos meninos já cruzaram o globo a bordo dos sonhados voos da juventude. Ou, quem sabe, qualquer deles é pai ou avô de algum piloto por aí nesse mundo afora. Tive aluna na universidade cujo marido estava “trabalhando fora”, ela dizia, logo ali, de piloto em Singapura! Como tudo mudou... Só o que não mudou mesmo é a política nacional. Ainda sem obter brevê, ela continua a engatinhar toscos voos de galinha biruta.

Aeroporto

ALDO JOSÉ BARROCA

Capixaba de Vitória. Escritor, pesquisador e jornalista articulista

No Cais do Avião, em Santo Antônio, e no Aeroporto, em Goia-beiras, vivi duas épocas distintas inesquecíveis. No Cais do Avião, minha infância e adolescência. No Aeroporto, a infância e a adultez de meu filho primogênito. Aquático, o primeiro aeroporto de Vitória! Sim, os aviões aportavam no mar, e não em terra firme. Construído em 1939, no formato do 14-Bis (o primeiro avião, lançado pelo brasileiro Alberto Santos Dumont em Paris, na França) o hidropporto denominado Cais do Hidroavião era popularmente chamado Cais do Avião. Pela calmaria das águas, por sua topografia favorável (contra o vento nordeste) e por ser atendido desde 1910 por linha de bonde facilitando o acesso ao Centro, foi escolhido Santo Antônio, o bairro mais antigo.

Aportavam hidroaviões de carga e de passageiros. Cada aeronave transportava até 60 passageiros. Passagens a preços acessíveis, todos os lugares eram ocupados. Operavam duas empresas: a americana Panair e a alemã Condor. As aeronaves pousavam no braço de mar que separa a ilha de Vitória da cidade de Cariacica e os passageiros saíam dos aviões em barcos que ancoravam no cais. Iam e vinham comerciantes e turistas com destino a Guarapari, a Cidade Saúde.

Integrado à rotina capixaba, havia uma relação muito forte entre os moradores e as atividades do cais. O local ficava movimentado, com pessoas que iam pegar e levar passageiros, bem como contemplar as manobras das aeronaves. O sobe e desce dos aviões movimen-

tava a economia do estado e encantava a população. Fascinadas, as crianças não perdiam o espetáculo.

Em 1943, uma aeronave colidiu com muita força na água, quebrou o casco. Apenas um susto: conseguiu atracar sem feridos. Uns moradores antigos afirmavam terem ali desembarcado o ex-presidente Getúlio Dornelles Vargas e astros hollywoodianos como Tyrone Power, outros afirmavam desconhecer a ocorrência. Afinal, nossa cidade é rica e bela também em lendas e em folclore! Ao lado do prédio, o cais das barcas utilizadas por pessoas que trabalhavam ou iam visitar pacientes no hospital que ficava na Ilha da Pólvora, no meio do canal.

Após a Segunda Guerra Mundial, os hidroaviões entraram em desuso. O Cais do Avião foi fechado em 1948. A empresa alemã Condor mudou o nome para Cruzeiro do Sul, desvinculando-se totalmente dos dirigentes alemães. Habitantes antigos recordam com nostalgia a época de glória das atividades do Cais do Avião, uma das importantes atrações turísticas de Vitória.

Ficou um tempo abandonado. Depois, teve vários aproveitamentos: utilizado pela extinta Legião Brasileira de Assistência, cedido para sede de um clube social, o Caiçara, serviu de moradia para a família de um funcionário da Aeronáutica, sediou um restaurante. Pertencente à Aeronáutica, atualmente sob a gestão da prefeitura. Pretende ceder o espaço para empreendedorismo, com desenvolvimento de atividades culturais e turísticas.

Em 1987, foi criado o bairro Vereador Mário Cypreste, em 2002 alterado o nome para Mário Cypreste, em uma área aterrada entre o Tancredão e o Cais do Avião, que passou a pertencer ao novo bairro. Em 1951, minha família mudou-se para Santo Antônio. Crianças, tínhamos horários para estudar e para ir à Missa, à procissão etc. Nas horas vagas, jogávamos uma pelada (futebol informal) no campo careca, pertencentes aos padres pavonianos (hoje, no local o Santuário- Basílica de Santo Antônio e uma escola) e frequentávamos o Cais do Avião. Enquanto uns tomavam banho de mar na parte (bem) funda, nós, os menores, brincávamos na parte rasa abaixo do cais ou íamos de bote até à “Ilha Dr. Américo”, uma pequena praia tranquila

e bucólica, entre Santo Antônio e Porto de Santana, em Cariacica. Ao lado ou abaixo do cais e em sua vasta varanda, a pesca: peixe, siri, caranguejo e sururu, que a criançada levava pra casa (raramente nossos pais podiam comprar carne). Os canoieiros levavam crianças à Ilha das Caieiras, acompanhando a margem.

Na adolescência, o futebol de nosso time amador juvenil era praticado contra times de vários bairros. O principal adversário era o Tupi, de Porto de Santana, Cariacica. Íamos de bote, atracados no Cais do Avião. Havia baile e domingueira no Caiçara, clube sediado no prédio do cais, bem como na sede social do Santo Antônio Futebol Clube, na esquina da avenida principal com a rua que levava ao cais. E promoviam os saudosos bailes carnavalescos nos chamados dias de Momo.

Na década de 1960, minha família mudou-se do bairro. Ainda hoje, visito a Basílica-Santuário e a Igreja Matriz, passo pelo prédio do antigo Grupo Escolar Auxiliar da Obra Social São José (dos padres pavonianos, em convênio com a extinta Legião Brasileira de Assistência), dobro a esquina da antiga sede social do Santo Antônio F. C. e vou admirar o Cais do Avião. Rememorando um viver tão tranquilo e romântico, não há como esquecer!

Do outro lado da cidade: Na década de 1930, em Goiabeiras, o local onde funcionava o aeroclube, em pista de terra batida, foi escolhido para a instalação do aeroporto. Em 1942 iniciou a construção de uma pista de cimento e o terminal de passageiros. Inaugurado em 1946, ficou conhecido como Aeroporto de Goiabeiras, depois como Aeroporto de Vitória. Em 3 de fevereiro de 1975 foi incorporado pela Infraero, data considerada como o aniversário do aeroporto.

Em 2006, seu nome oficial passou a ser Aeroporto Eurico de Aguiar Salles, em homenagem ao advogado e político capixaba que foi secretário de Educação e Cultura do Espírito Santo e ministro da Justiça e Negócios Interiores do governo do ex-presidente Juscelino Kubitschek, muito respeitado por sua honestidade, jamais se prevalecendo do cargo e do prestígio para obter vantagens.

Em 1975, não mais satisfazia as necessidades mínimas para o atendimento, considerando a crescente movimentação. Visando a

construção de um novo aeroporto, foram identificadas alternativas na Serra e em Vila Velha, no entanto ambas inviáveis por motivos diversos. Ante tais impossibilidades, sua modernização tornou-se imprescindível. Porém, passaram-se mais anos sem providências. Em consequência, a própria Infraero reconheceu ser o pior do Brasil. Em 2005, iniciaram-se as obras de modernização. Atrasos e superfaturamento provocaram o embargo pelo TCU - Tribunal de Contas da União em 2008.

Por esse e outros percalços, somente em junho de 2015, foi autorizada a retomada das obras. Enfim, em 29 de março de 2018, foi inaugurado o novo Aeroporto Eurico de Aguiar Salles. Será administrado nos próximos 30 anos pela Zurich Airport, operadora do Aeroporto de Zurique, o principal HUB aéreo da Suíça. O leilão foi realizado na bolsa de valores de São Paulo. Dos piores, passou a ser um dos melhores aeroportos do Brasil.

Localiza-se na parte continental de Vitória, entre os bairros Jabor, Solon Borges, Goiabeiras, República, Mata da Praia e Jardim Camburi, a aproximadamente 10 km do Centro e a 12 km da rodoviária. Seu acesso era pela Av. Fernando Ferrari (na parte conhecida como Subida do Aeroporto), com a modernização agora é pela Av. Adalberto Simão Nader, bairro República.

Acidentes e incidentes: Em 9 de maio de 1962 o Convair da Cruzeiro do Sul, vindo do Rio de Janeiro, ao se aproximar para aterrissagem, à noite, atingiu uma árvore de eucalipto e explodiu ao tocar o solo. Os cinco tripulantes (comandante, copiloto, rádio-operador, comissário de bordo, aeromoça) e dezoito passageiros morreram; dois sobreviveram. Eu servia ao Exército, em Vila Velha, estava de plantão, oficiais e sargentos foram convocados e, com os soldados que estavam de folga no Quartel, ajudaram a prestar socorros. Entre os passageiros falecidos, Maria de Lourdes Garcia, homenageada pela prefeitura com nome em rua, na Ilha de Santa Maria: R. Maria de Lourdes Garcia. Mãe daquele que, futuramente, viria a ser meu cunhado!

Em 9 de julho de 1998, um Fokker 100 da TAM, procedente de São Paulo, pousou, por engano, no Aeroporto de Guarapari, distante cerca de 50 km de seu destino. Do incidente não resultaram danos ma-

teriais ou humanos. A aeronave decolou novamente e concluiu seu trajeto até Vitória. Em 12 de junho de 2001, um bimotor King Air, prefixo PT-WRA, vindo de Belo Horizonte para Vitória, com dois tripulantes e quatro passageiros, ao iniciar a aterrissagem, um pneu traseiro estourou. O aeroporto ficou fechado para pousos e decolagens por quase 3 horas, até que a aeronave fosse removida da cabeceira sul da pista.

Em 21 de fevereiro de 2017, um Embraer E-190 da Azul Linhas Aéreas, proveniente do Aeroporto de Confins, antes de pousar, sofreu um princípio de incêndio, controlado pela tripulação. A aeronave seguiria para o Aeroporto Santos Dumont. Finalmente, em 26 de maio de 2017, o Airbus da Latam, originário de Congonhas, precisou arremeter em virtude do atolamento do trator que fazia o serviço de poda das margens da pista de pouso. O avião teve que ir para o Aeroporto do Galeão.

Em 21 de janeiro de 1971, mudei-me para o Conjunto Antônio Honório, em Goiabeiras. Da minha infância e adolescência em Santo Antônio, bairro do Hidroporto, para a infância de meus filhos em Goiabeiras, bairro do Aeroporto. André, meu filho primogênito, era criança. Admirava as idas e vindas dos aviões e, a pedido dele, eu o levava ao aeroporto. Embevecido, contemplava os aviões parados, aterrissando e decolando.

Hoje, em suas folgas do trabalho, gosta de viajar pelo interior do Espírito Santo de moto, com seus companheiros motociclistas. Porém, nas férias prefere embarcar em um avião e conhecer outros estados e outros países. Já fez dois passeios fora do Brasil: no Deserto de Atacama, no Chile, e em Miami, na Flórida, Estados Unidos. Nas próximas férias, fará nova viagem. De avião, para seu deleite!

Quanto a mim, jamais tive vontade sequer de entrar em um avião. Até hoje não sei como encontrei coragem para sair voando por aí (lógico, dentro de uma aeronave), sentadinho no lado do corredor, resolvendo palavras cruzadas, sem ousar olhar pela janela. Minha primeira e única (espero) “histórica” viagem de avião. Ah, sim, mesmo morando perto, ainda não visitei o novo Aeroporto de Vitória! Nem tenho vontade. Porém, gosto de visitar o Cais do Avião, no inesquecível bairro de Santo Antônio, no outro extremo de nossa amada capital capixaba.

Os três endereços

ÁLVARO JOSÉ SILVA

Jornalista e Escritor. Pertence à Academia Espírito-santense de Letras, cadeira 14

Os pilotos e diretores do Aeroclube do Espírito Santo (ACES) estavam na sede do bairro da Glória lá por meados da década de 1960, quando notaram algo estranho: num certo trecho da pista, a área de decolagens e pousos dos aviões parecia estar sendo invadida. Primeiro, apareceu um carro Rural Willis. Depois, logo atrás dele, veio um longo cortejo de pessoas que o seguiam a pé, muitas portando flores nas mãos. Por mais incrível que pudesse parecer, era, descobriu-se logo em seguida, um enterro. As pessoas estranhas haviam cortado parte da cerca de proteção da área e estavam atravessando a pista em direção ao Cemitério de Santa Inês, do lado. Todos então correram para lá com o intuito de evitar um possível acidente. Candidamente, as pessoas explicaram aos apavorados pilotos e dirigentes do Aeroclube que estavam atravessando a pista porque era muito complicado dar uma volta longa, vindos eles de Vila Velha, para chegar até o cemitério ao lado. E ainda avisaram: “Vamos voltar por aqui também!”. De nada adiantaram os alertas para o fato de que um avião poderia surgir de repente e acontecer uma tragédia. O que fazer para evitar? Nada.

O episódio da Rural Willis foi apenas um dos muitos que acabaram determinando a saída do Aeroclube da sede do bairro da Glória para a Barra do Jucu. Mas houve outros. Num belo dia, por exemplo, Alfredo César da Silva, hoje depositário da maior parte das recordações da história de 80 anos de sua instituição – ele tem 84 anos – recorda-se de que, em 31 de dezembro de 1965, decolava com

um avião sem se aperceber que, de vez em quando, as cercas eram cortadas para animais pastarem nas cercanias daquela área privada. Não viu um burro logo à frente e não teve como desviar. Alfredo, o Chevrolet só sentiu o baque violento do trem de pouso contra a cabeça do animal e teve dificuldades para manter o avião voando. Logo sentiu a roda balançando ao vento, quebrada, fez um “torno de pista” e se preparou para pousar em uma roda só, a que havia sobrado intacta. O trem de pouso único não suportou o peso do avião, quebrou também e o monomotor desabou de barriga contra o chão, ficando quase totalmente destruído, sem condições de reforma. A única vítima fatal foi o burro, para desespero do dono que via tudo esperando que ele terminasse de pastar.

Mas vamos ao início da história. Fundado em 07 de maio de 1939, no Centro de Vitória, em uma sala comercial próxima da Praça Costa Pereira, o Aeroclube levou cerca de três anos para poder ter um endereço seu, de aviação. Uma pista para usar. Em 1942 recebeu oito aeronaves para treinamento básico de pilotos e foi para o Aeroporto de Goiabeiras onde herdou o hangar que havia pertencido ao Condor Sindikat, empresa alemã que antecedeu a agora famosa Lufthansa. O Brasil havia entrado na II Guerra Mundial e tomou os bens da antiga operadora para outras finalidades, além de receber muitos aviões pequenos, de formação básica de pilotos, parte vinda da Piper, dos Estados Unidos e outra metade daqui, os CAP (eles eram da Companhia Aeronáutica Paulista, montados no Brasil: os famosos Paulistinha). Parcela deles constituía os oito que haviam chegado ao Espírito Santo. E o ACES ficou então com aquele hangar que, anos mais tarde, desmontado, seria remontado no Clube de Regatas Saldanha da Gama onde se tornaria a base inicial do Ginásio de Esportes Wilson Freitas. O que é outra história...

O clube capixaba de aviação se hospedou em Goiabeiras enquanto o movimento de empresas aéreas crescia no Espírito Santo e, com o passar do tempo, começou a ficar perigosa a operação de aviões básicos por lá. Sobretudo pelo fato de que eles usavam uma pista auxiliar, transversal, que cortava a principal. Em algumas ocasiões, aviões comerciais arremeteram para não se chocar contra os peque-

nos. Era a época dos voos das saudosas Varig, Vasp, Aerovias Brasil (que se tornou Real Aerovias Brasil), Cruzeiro do Sul, Lloyd Aéreo, NAB e outras aéreas logo desaparecidas como a LAB.

Então, entre 1950 e 1951, com a ajuda de Jefferson Aguiar, que além de político (deputado estadual, federal e senador) havia sido presidente e era benfeitor do Aero clube, foi possível comprar umas terras no Bairro da Glória, em Vila Velha. Eram duas glebas, pequenas fazendas que foram inicialmente entregues ao posseiro Eugênio, que nelas plantava para sobreviver. Posteriormente ele se tornaria “guarda-campo” quando houve a mudança. Ainda há registros do negócio. No livro 75, folhas 74v/78 do cartório Nelson Monteiro, em data de 02 de dezembro de 1950, está registrada a escritura pública de promessa de compra e venda na qual Antonio Estevão Vieira e sua esposa vendem o “Sítio Bizarria”, com áreas de 178.638,10 e 141.316,50 metros quadrados ao ACES. O valor do negócio era de 120.000,00 cruzeiros. Depois foram comprados ainda os lotes 40, 41, 42, 49 e 50 por 95.000,00 cruzeiros a Hugo Pereira de Souza e sua esposa Crisantema Cristina Zanol Pereira de Souza. Em seguida, os lotes 38, 39, 47 e 48 terminaram adquiridos a João dos Santos Pires e sua esposa Eneida Gomes Pires, negócio registrado no Cartório Duia Castelo. Cada lote tinha 1.800 metros quadrados.

O texto cartorial inicial explica melhor: “Transcrição: Cr\$ 120.000,00. Recebemos do Aero clube do Espírito Santo, representado por seu presidente Dr. Jefferson de Aguiar a quantia de cento e vinte mil cruzeiros, representada pelo cheque n 241326 emitido nesta data contra o Banco de Credito Agrícola do Espírito Santo, em pagamento do terreno de nossa propriedade situado no Bairro da Glória, Município do Espírito Santo, na propriedade denominada Sítio Bizarria com as áreas...”

Em maio de 1956, quando o Aero clube se preparava para ir para Vila Velha, um de seus sócios, Wilson de Castro Barbosa se casou com Marlene, uma filha do empresário Edgard Rocha, e passou a dirigir o Aero clube. Para ser diretor ele teve que deixar a carreira militar de piloto de caça da Força Aérea Brasileira. Recebeu a representação da Real Aerovias Brasil nesse Estado como um presente do sogro. A Real

havia surgido da venda da Aerovias Brasil por um grupo carioca a outro paulista e Rocha conseguiu que o antigo representante, Nelson de Albuquerque Silva, fosse substituído pelo seu genro na nova empresa. Negócio de família... muito comum aqui e ali até hoje no Brasil...

Em maio de 1956, com a ajuda do governador Francisco Lacerda de Aguiar, o Chiquinho (eram contemporâneos), Wilson Barbosa fez com que a pista da Glória fosse homologada e o Aeroclube se mudou para lá. Houve outras ajudas intermediadas por Chiquinho, além da pista. Um imenso stand da festa do 4º Centenário de Vitória, comemorado em 1954, foi desmontado, remontado e virou o único hangar de então. Depois, com outras participações veio a sede social, o campo de futebol (a pelada famosa já dura 60 anos) e as atividades aeronáuticas começaram. Afinal, pela primeira vez em sua pista de pousos e decolagens, o ACES poderia dispor de 600 metros de extensão em saibro, num terreno totalmente plano. Nunca houve pavimentação.



Aeroclube do Espírito Santo. Bairro da Glória, Vila Velha, c.1956.

É preciso entender o que era o Bairro da Glória em 1955/56: uma região de sítios e pequenas fazendas margeando a estrada Vila Velha/Vitória, hoje Rodovia Carlos Lindenberg. Tanto que quando

houve a mudança para lá, não havia fornecimento nem de luz nem de água. Por essas dificuldades as aulas teóricas para os alunos do curso de piloto privado (corresponde a motorista amador) eram realizadas em Vitória, ou na Escola Normal D. Pedro II ou no Colégio Gomes Cardim, depois Colégio Estadual. Já as aulas práticas de aviação ficaram lá mesmo, no novo Aeroclube, onde era difícil chegar em dias de chuva. A estradinha bem precária e sem pavimentação dificultava tudo.

A água chegou quatro ou cinco meses depois da mudança, graças a muito esforço de negociação. A luz viria alguns meses após. Para telefonar em qualquer situação os pilotos e diretores do clube contavam com a boa vontade do dono de um posto de combustíveis das proximidades. E sempre abasteciam lá os carros e outros veículos. Já os aviões usavam gasolina de aviação mesmo. Por volta de 1960 o Bairro da Glória de hoje começou a crescer. E aí, como era inevitável, houve muitos conflitos. É que aquele terreno imenso, com 1.200 metros de extensão, fazia com que os moradores novos e antigos tivessem que dar longa volta para passar para “o outro lado”. Daí as inúmeras invasões e danos às cercas que protegiam todo o entorno da área do aeródromo.

A aviação navegava em céu de brigadeiro! Durante a guerra e logo depois dela, sobretudo para suprir as empresas comerciais, o então Departamento de Aviação Civil (DAC) subsidiava muitas coisas. O combustível custava quase zero. Os salários de instrutor, mecânico e custos de manutenção com fornecimento de peças eram todos cobertos pelo governo. Alfredo Chevrolet, que havia sido o último instrutor de voo no Aeroporto de Goiabeiras e o primeiro na Glória, não precisava se preocupar com dinheiro. Ganhava o suficiente para suprir todas as suas necessidades. Mas em 1957 a festa acabou. O governo federal cortou tudo e os custos caíram no colo dos administradores dos aeroclubes. Todos passaram por imensas dificuldades. Tanto que das mais de 400 instituições existentes naquele ano, sobraram as 117 dos dias atuais. Na época surgiram as escolas particulares de pilotagem, que então competiam com os aeroclubes. Mais um obstáculo. O ingresso de alunos caiu muito porque os preços gerais subiram.

Chevrolet trabalhou de graça dando instrução de voo de 1957 até 1959, para não descontinuar as atividades que eram então prioritárias na sede da Glória. Por sorte havia um patrimônio grande a ser administrado, mas os conflitos com os vizinhos aumentavam e passavam a gerar despesas com vigilância. Então, foram criadas atividades sociais, de família, e movimentos para angariar fundos e conquistar a simpatia da comunidade. Com o surgimento da pelada, a população do bairro se integrou ao time ASAS. Isso diminuía a tensão e ajudava a melhorar a arrecadação que custeava as despesas. Mas era preciso mais. Foram feitos jantares. O casal Leondino Becker e Maria Teresa Velloso Becker, que havia se conhecido em aulas de pilotagem, organizava esses jantares. A cada mês a festa era realizada na casa de uma pessoa do grupo de sócios. E isso abastecia a tesouraria de dinheiro. Mas um fato inusitado se deu. Em 1967 estávamos em plena ditadura militar e o clube resolveu rifar um Fusca zero quilômetro para reformar o avião Piper Cub PP-TKR fabricado em 1939 e que hoje está na Sala de Memória da sede da Barra do Jucu. Mas eram proibidas rifas, jogos de azar dentre outros na época da ditadura militar. Então foi criado o artifício do “Sócio Especial”. Ele pagava 500 cruzeiros por um bilhete e concorria ao carro. Virava “sócio” até terminar de pagar todas as parcelas. Três dos associados eram funcionários da Receita Federal. E resolveram vender um bilhete para Arpad Bergamini, o delegado da RF na ocasião. Ao saber da história o homem deu um pulo imenso da cadeira, protestou, disse que não podia participar daquilo, era ilegal e daria cadeia. Mas acabou ficando com um bilhete. Outro “sócio especial”... No dia do sorteio foi exatamente ele quem ganhou o Fusca. E agora, José? Teve que receber em nome do filho e só depois passou o veículo para seu nome. “Comprou-o” do rebento. Não abriu mão do carro de jeito nenhum...

O TKR foi reformado. Com o dinheiro arrecadado – o suficiente para comprar dois Fuscas – ainda um Cessna 172 (PT-BRG) acabou sendo incorporado à pequena frota. Na ocasião Chevrolet, que então havia conseguido um emprego numa concessionária Ford (segundo ele foi a única vez que Chevrolet trabalhou para a Ford) se dividia entre essas atividades. Isso antes de se tornar funcionário da

Vale por concurso. Mas chegava a hora de o ACES ir embora dali. Ficar na Glória tinha se tornado impossível. Lísias Augusto da Costa, o presidente do início dos anos 1980, exigiu Alfredo como vice em 1982. Foram atrás de terreno, pois podiam comprar o que bem entendessem com a venda da sede da Glória, já que a Chocolates Garoto a queria. Uma investida sobre a área onde hoje está o Jockey Clube, a primeira opção encontrada, não deu resultados. Então surgiu no horizonte o terreno da Barra do Jucu, pouco mais à frente. Era o filão ideal: longo e plano.

Em 1984, a gleba da Barra foi adquirida à família Valadares. A Garoto acabou ficando somente com a metade da sede anterior e ainda pagando em parcelas que foram todas honradas. A outra metade demorou a ser vendida. Primeiro foi adquirida pela Pisa Engenharia, que faliu dias depois. Devolveu a posse do terreno e não exigiu a devolução do sinal. Muito tempo depois, a segunda parte seria negociada com o governo do Estado. Ocorre que o dinheiro demorou a entrar mais do que se imaginava. As obras da pista que levaria asfalto e com exatos 962 metros de comprimento estavam sendo tocadas normalmente e o dinheiro acabou. O empreiteiro procurou pela diretoria do clube e disse que iria parar os trabalhos caso não houvesse mais aporte financeiro. Os diretores viram que isso seria péssimo sob todos os aspectos. Procuraram pelo empresário Jônice Tristão e este descontou as promissórias ainda não quitadas pela Garoto, garantindo a continuação dos pagamentos e a conclusão da pista.

Hoje, ela continua com 962 metros, asfaltada, mas somente 800 operáveis normalmente. Isso por conta das construções irregulares feitas próximas das duas cabeceiras, sobretudo a sul, onde, ao longo dos anos, foi surgindo o atual bairro de Grande Terra Vermelha. Por sorte, as construções surgidas graças à omissão do poder público municipal agora cessaram. Com o dinheiro da segunda metade da sede antiga negociada com o Estado, foi possível construir os hangares para “hangaragem”, o aluguel de vagas a proprietários de aviões. Isso é o que hoje garante a sobrevivência do Aeroclube depois do crescimento enorme dos custos com a manutenção das escolas de pilotagem e de comissaria de bordo. Atualmente, um curso de piloto

privado custa em torno de R\$ 30 mil. Poucos podem pagar por ele mesmo dividindo esse valor em parcelas. Mas a instituição sobrevive sólida. Hangares individuais foram construídos para os pilotos que querem manter seus aviões em espaços privados e podem pagar por esse conforto adicional. O Centro de Memória vai preservar a história de hoje 80 anos de lutas dos pilotos civis no Estado.

No período compreendido entre 1942 e 2019, segundo se recorda o velho Alfredo Chevrolet, os aviões do clube voaram cerca de 11 milhões de quilômetros, o equivalente a quase 30 viagens até a Lua, com um único acidente fatal em 1945: justamente o que vitimou o piloto, prático, remador e ídolo de inúmeras gerações de capixabas, Wilson de Freitas Coutinho. O acidente foi em Barra do Itapemirim onde Wilson Freitas havia pousado o PP-TTF “General Mallet” para reabastecer. Voltava de Campos dos Goitacazes para onde havia viajado a fim de telefonar ao Rio de Janeiro. Isso era mais fácil fazer de lá do que de Vitória naquela época. Wilson procurava notícias da filha operada de paralisia infantil e, na decolagem após o reabastecimento, resolveu dar um rasante sobre um Jeep que ia embora. Imprudência que cometia sempre. Bateu com a asa na capota do veículo, caiu, o avião se incendiou e ele morreu queimado.

O hoje ex-professor Alfredo Chevrolet, que há anos conseguiu fazer seu curso de instrutor de voo no Rio de Janeiro em dez meses de estudos depois de passar em concurso da Força Aérea Brasileira (FAB), convive até hoje com o “bom dia, professor”, que é dito quase diariamente pelos inúmeros ex-alunos. Ele nem sabe quantos são, tantas as turmas formadas com sua participação. Mas alguns deles são pilotos comerciais de diversas empresas aéreas. Nas folgas vão à Barra do Jucu para matar as saudades. E haja saudades para matar...

Estreando em aeroportos

ANA MARIA QUIRINO

Escritora. Professora aposentada do Ifes

A primeira vez que fui a um aeroporto não foi para viajar nem para receber alguém que estivesse viajando. Foi apenas para ver os aviões em sua movimentação de decolagem e aterrissagem. Lazer meio caipira, mas encantador!

Quando se deu a primeira viagem mesmo, e lá se vão uns vinte e poucos anos, foi um exagero. No já quase antigo Eurico de Aguiar, portando uma gigantesca e pesada mala, típica de estreantes em viagens, observava tudo ao meu redor, tentando minimizar os possíveis fiascos de uma viajante inexperiente em rotinas de aeroporto. O trajeto seria de Vitória a Natal, mas a passagem era a mais barata que se pôde encontrar e, naquela época, isso significava, invariavelmente, voo com escalas e, geralmente, com conexões. Só para resumir, foram seis subidas e descidas numa única viagem, que durou nove horas. Em duas cidades, foi preciso fazer conexão e pude comparar nosso pequeno aeroporto de Goiabeiras, aos desses lugares (Brasília e Belo Horizonte), bem como ao do destino da viagem. Todos eram maiores, mas ficaram associados a medo e cansaço. E o nosso, cheio de charme, teve o mérito de me receber de volta, bem aliviada com o fim da odisseia. O retorno teve apenas uma conexão no aeroporto Santos Dumont, no Rio.

Alguns anos depois, já tendo ouvido várias vezes da boca de meu pai, que ele já havia sonhado em ser piloto de avião e que gostaria de saber como era voar, convidei-o para irmos juntos à casa de

um dos irmãos dele, em Umuarama, no interior do Paraná. Ele topou imediatamente e eu não perdi tempo: fui a uma agência programar a viagem. Teríamos que ir até Curitiba e fazer conexão para Maringá. O restante do trajeto, bem curto, seria percorrido de ônibus. No dia da viagem, meu pai, todo alinhado, estava tranquilo, só preocupado com o horário. E eu, meio apavorada com a ideia de voar, como até hoje ainda acontece, estava muito orgulhosa de poder acompanhar meu pai naquela nova e sonhada experiência de vida.

No aeroporto, ele repetiu meu comportamento de tudo observar e duvido que alguém pudesse afirmar que aquele senhor educadíssimo não fosse um frequentador habitual daquele ambiente. Como chegamos bem adiantados, despachamos a bagagem e subimos ao segundo piso para apreciar o movimento dos aviões. Papai fez questão também de tomar um café numa das poucas lanchonetes do saguão do aeroporto. Parecia em casa.

Chegada a hora, percorremos um pequeno trecho a pé e entramos no avião pela escada, como era costume no nosso velho aeroporto. Na decolagem, eu, tentando disfarçar a costumeira aflição, olhava para o papai, que apenas sorria, simpático. Durante a viagem, ele não quis saber da riquíssima refeição oferecida na época, não importava o trajeto ou o horário: deliciosas barrinhas de três sabores a escolher. E eu devorava as minhas e as dele, na tentativa de, com a mastigação vigorosa, não ficar com os ouvidos entupidos. Passamos por uma turbulência terrível durante o voo, mas papai não se perturbava. E eu segurava as rédeas internas do meu medo.

Descemos em Curitiba, andamos um pouco pelo aeroporto, almoçamos lá mesmo (o intervalo entre os voos era grande), até que subimos num avião bem menor e fomos conduzidos para Maringá. Voo tranquilo, rápido. Descemos do avião e percorremos, a pé, um trecho grande até chegar às instalações do pequeno aeroporto. Em terra, papai tomou todas as iniciativas necessárias, conhecedor que era daqueles caminhos. A estada na casa do irmão foi pura alegria, com muitas histórias partilhadas, meus tios e primos acolhedores como sempre. Papai falou sobre a experiência do voo, elogiou o tempo economizado em viagens aéreas, recomendou que quem desejas-

se deveria experimentar. No dia da volta, posou para fotos na pista, bem perto do avião, em Maringá. A viagem foi mais rápida, com menos tempo para troca de avião em Curitiba.

Quando, finalmente, chegamos a Vitória, ele apreciou a vista pela janela do avião, elogiou bastante, reconheceu lugares e edificações. Já em solo, ele parecia apressado, não quis tomar um cafezinho de despedida no aeroporto. No carro, meu irmão, que havia ido nos buscar, perguntou, todo entusiasmado:

- E aí, pai, como é que foi a viagem? Como é que é esse negócio de voar?

A resposta veio pronta e imediata:

- Deus que me livre e guarde! Foi a pior coisa que eu já fiz na vida! Eu tinha certeza que aquela joça ia se partir lá em cima e que eu ia morrer espatifado! Eu nunca mais entro num desses!

O velho Eurico

ANAXIMANDRO O. S. AMORIM

Professor, Advogado e Escritor. Pertence à cadeira 40 da AEL

“Este nosso aeroporto é uma droga, só perde para o da Patagônia”, disse a amiga, muito viajada, em uma conversa sobre o tema. E eu, com tão pouca experiência como passageiro, fiquei imaginando um pequeno entreposto de aeronaves, em meio a uma desoladora paisagem nevada, no extremo sul do continente. Realmente, o que de pior que isso poderia haver?

“Aeroportos são rodoviárias aladas”, disse um personagem de um enlatado de comédia. A fala me marcou, pois era assim mesmo que eu via o “velho” Aeroporto Eurico Salles, ou Aeroporto de Goiabeiras, ou das Goiabeiras ou qualquer outro nome que eu ouvia pelo sistema de rádio do avião. Para mim, sempre foi Aeroporto de Vitória. Uma grande rodoviária alada. Era igualzinho, fosse apenas pelas pistas de pouso e o tipo de “veículo” nos pátios estacionado. De resto, o mesmo vaivém de gente se engalfinhando para partir ou chegar ao espaço apertado, de lojinhas emaranhadas, como em um mercado popular; decoração retrô, com frisos no teto, lâmpadas de repartição pública e ares de província.

Dizem que já foi pior: havia, na verdade, um hidroavião, pelas bandas de Santo Antônio. Eu, que não sou assim tão velho, só sei de ver filme antigo e porque o local ainda se encontra de pé, com outra função, claro. Para mim, aeroporto sempre foi o Eurico Salles, instalado, ali, desde antes de eu nascer, numa longa agonia de aumento de pistas e federalização, que culminou com o batismo do aeroporto

“velho”, como agora chamamos o outro. O must para a época e ainda razoável nos anos 1980, quando papai e sua trupe nos levava, em seu Chevette, para ver as aeronaves subirem e descerem, tão somente – e isso, acredite, era muito divertido. Lembro-me de um primo que, impressionado com o tamanho do avião, chamou a atenção com risos de todos ao gritar: “Olha o avião do Sarney!”

“Velho” ou não, “feito” ou não, o antigo Eurico Salles, para mim, tem memória afetiva. Eu não me lembro exatamente qual foi minha primeira viagem de avião, mas certamente, lembro-me que foi de lá que parti. Lembro-me também que jurei não ter medo de voar, pois ninguém escapa de um avião em queda. Em todo caso, o maior dissabor da minha vida foi uma turbulência brava, em São Paulo. Pelas bandas do meu quinhão, absolutamente nada. Só a alegria de chegar em casa, ainda que precisasse descer pela pista e andar, embaixo de sol ou chuva, até a esteira, na agonia de esperar que minhas malas chegassem intactas.

Agonia, aliás, seria um bom apelido para o Eurico. Da década de 1930 até 1946, data da primeira inauguração, o aeroporto sofreu sucessivos acréscimos, sobretudo em sua pista. Em 1975, ele foi incorporado, oficialmente, à Infraero e, já no final dos anos 1990, dava evidentes sinais de esgotamento. A promessa de construção de um novo aeroporto se deu em 2005 e, a partir daí, mais agonia: após anos de incertezas, obras embargadas, promessas de campanha e ações judiciais, o novo Eurico Salles ficaria pronto em 29 de março de 2018, sendo aberto ao público no dia seguinte. Finalmente, os tempos de “rodoviária alada” ficariam, para sempre, na História.

Fui ao aeroporto “novo” depois de algum tempo e *selfies* de conhecidos e desconhecidos, em redes sociais. Parecia um *revival* daqueles já longínquos anos 1980: gente “passeando” no aeroporto novo, desta vez, munida de seus *smartphones*, captando o prodígio de uma obra que, de fato, não ficava para trás de terminais nacionais e até internacionais. Em suma: o novo aeroporto tinha, realmente, cara de aeroporto e o capixaba dizia, orgulhoso, que o do Espírito Santo era o mais moderno do Brasil.

Se não me lembro do meu primeiro voo no velho Eurico, lembro-me no novo: foi para Belo Horizonte. Do lado de cá, “moderni-

dades” como *free shops*, *fingers*, várias salas de embarque e desembarque. Um choque maior do que estar em Confins – e olhe que este faz jus ao nome! Em tempo: essa mesma amiga, cuja fala abre a crônica, mora, atualmente, em Buenos Aires. Boa pedida para uma visita, seja na capital portenha, seja para a Patagônia, a fim de conferir se, finalmente, eles também conseguiram um aeroporto tão bom quanto o nosso.

Do medo, libertação

ANNE MAHIN

Analista Judiciária II, graduada em Pedagogia e Letras, especializada em Literatura

Eu estava sentado à mesa da cozinha, na calma do meu desjejum de domingo, lendo o jornal, como de costume, quando uma manchete me chamou a atenção além da conta. No fim daquele mês, o novo terminal do aeroporto seria inaugurado, e, o antigo, deixaria de receber voos comerciais. Aquela notícia, em plena manhã, não sei por quê, acabou por me perturbar. Aquilo não tinha nenhum sentido, que diferença faria se um terminal seria desativado e outro inaugurado? Pra mim, nenhuma.

Avião? Nunca tinha entrado em um ou em qualquer outro meio de transporte que se valesse do céu como via. Medo. Um medo espesso e profundo de tirar os pés do chão, de me enfiar em um tubo gigante de metal, que se movimenta numa altitude medida em quilômetros, alcançando uma velocidade que excede os 800 km/h. Não. Eu não me atrevera a tanto. Não me atrevo! Todas as minhas viagens foram feitas por rodovias ou, na única vez em que fui à Europa, de navio.

Não nego que atravessar o Atlântico também me assustara na época, o que me fez quase desistir. Entretanto, em reflexão, enquanto fumava um charuto – hábito que mantenho até hoje, quando se faz necessário tomar uma decisão séria e grave ou simplesmente pensar com mais clareza –, concluí que, em caso de naufrágio, as chances de sobrevivência eram consideráveis. Ora, eu sabia nadar. Nada que adiantasse muito diante da vastidão oceânica, mas eu me agarrava a essa habilidade como um bom incentivo para embarcar num transa-

tlântico com a coragem inteira e completa que, na minha ideia, um homem deveria ter, ainda mais um que nascera nas terras viris do norte do Espírito Santo.

Fiz minha viagem marítima. E segui minha vida prescindindo das aeronaves, bem me esquivando delas, em confissão aberta, sendo a exceção entre os meus conterrâneos. Se eu tivesse nascido animal, seria um tatu, disso eu tenho certeza. Até porque era de tatu que Janete, minha ex-mulher, me chamava. Uma vez ela tentou me convencer a voar. Coisa rápida, disse. Vitória – Rio. Durante nosso casamento de uma década, só me lembro de ter sido incisivo dessa vez. Não cedi.

Sabe-se lá o que poderia acontecer se me obrigassem a entrar num avião? Um surto? Um ataque histérico e eu sendo levado em camisa de força para uma clínica psiquiátrica, ouvindo comentários variáveis de piedade a deboche, pelo fato de um homenzarrão como eu, barbado, já com o cabelo agrisalhando, ofertar como espetáculo um descontrole de nervos? Não me permitiria tal vergonha.

Acho até que foi a partir daí que Janete se cansou de mim, sei lá. Um dia me olhou com desdém e, sem muitas explicações, comunicou que estava indo para o Mato Grosso. Queria estudar o ecossistema do Pantanal. Só porque havia cursado dois anos de Biologia se achava pesquisadora. Ri. No dia seguinte estava chorando a ausência de Janete, que, por essas horas, deve estar engalfinhada com um jacaré ou com uma criatura menos selvagem...

Voltei os olhos ao jornal, intrigado. Por que, cargas d'água, aquela notícia me incomodava, me tirava a tão rotineira paz matinal? Que tinha eu com o aeroporto de Vitória? Ora, eu sabia que o aeroporto de Goiabeiras, batizado de Eurico de Aguiar Salles, em 2006, numa homenagem ao advogado e político capixaba, nasceu como um aeroclube, na década de 30, apresentando uma pista de terra batida; sabia, como ainda sei, que, durante esses quase cem anos de existência, felizmente, não foi cenário de muitos incidentes ou acidentes graves. O mais sério já caiu no esquecimento, eu arrisco dizer. Afinal, faz tanto tempo! Eu era menino, com meus oito ou nove anos, quando meu avô me contou sobre o sumiço do avião “Amazonas”, um Douglas

DC-3, pilotado pelo experiente comandante Carlos Gomes do Rego. Era um voo de teste, depois da troca do motor, se eu não me engano. Além do piloto, mais cinco pessoas estavam na aeronave que desapareceu sobre o Atlântico, vinte minutos após a decolagem. Até hoje uma densa névoa de mistério envolve a história. Nem corpos nem destroços foram encontrados, não obstante o empenho nas buscas.

Ao me lembrar do caso, senti um arrepio. Então, de repente, como numa epifania, constatei que nunca, em todos esses anos de vida, exatos 44, eu não só jamais havia voado, fosse do que fosse – helicóptero, balão, avião, asa-delta, parapente – como também nunca havia pisado no aeroporto de Vitória ou em outro qualquer. Jamais. Nem para levar ou buscar alguém, um amigo ou um parente.

Não era estranho? Quase inacreditável. Do que eu sabia, era de ouvir falar. De repente me dei conta disso. Seria apenas por uma questão de não ter tido necessidade ou havia algo mais profundo, de uma raiz psicológica, que poderia ser desvendada por meio de uma terapia nos moldes de Freud ou Lacan? Teria a ver com o relato do meu avô sobre o sumiço do DC-3? De repente, eu me vi como Dédalos e Ícaro. Eles, aprisionados na ilha de Creta pelo rei Minos; eu, em mim mesmo, no meu próprio labirinto, fruto dos meus medos mais primários. Seria isso?

O jornal continuava aberto à minha frente, e os meus olhos continuavam postos na notícia. Eu não avançava na leitura, permanecia em minhas elucubrações. Pesava as causas e as consequências. Assim, o que não tinha importância, amplificou-se e, ali, naquele instante, me incomodava de fato. Precisava refletir. Precisava de um charuto. Foi então que me lembrei dos que recebi como presente do Aurélio, um amigo de São Paulo. Jornalista dos bons. Peguei da caixa um Don Fernando robusto. Era a primeira vez que eu experimentava essa marca. De capa escura e sem anel.

Não entendi essa do Aurélio, ele sabia que eu apreciava retirar a anilha, fazia parte do ritual, do que me dava prazer. Também sabia que eu preferia os de capas claras. Não entendi mesmo. Pelo menos não precisava me preocupar com o cheiro forte que a tudo impregnava. Janete não estava ali para me atazanar, para vomitar em cima

de mim as suas imprecações. E eu acendia um ou dois, no máximo, por semana. Não abusava. Mas ela, ah, ela podia extrapolar com suas tequilas. Arriba, Janete, arriba! Bendito Pantanal! Enquanto eu ordenava os meus pensamentos, fiz o corte com a guilhotina e, com o maçarico acendi o charuto. Era mais fácil e rápido. Há muito eu desistira das lâminas de cedro. Bobagem... Pude observar que era bem construído, mas, já nas baforadas iniciais, senti o tabaco ressecado, o que me causou um amargor na garganta. Paciência. Não ia desperdiçá-lo.

Os minutos passavam lentos naquela manhã preguiçosa de domingo. As baforadas enevoavam a minha visão, mas eu buscava enxergar dentro de mim. Fiquei ali, assim, cismarento. Já com o charuto no final, deixei-o descansando no cinzeiro para a sua morte digna, e caminhei até a varanda, recebendo do dia em azul morno um convite para um passeio. Por que não? Quem sabe no aeroporto não tivesse uma boa tabacaria onde eu pudesse comprar uns cubanos com suas anilhas sofisticadas e fora do tempo?

Aeroporto

DENISE MORAES

Membro da AFESL, artista plástica, poetisa, Licenciada em Letras - Português/Literatura

Durante a década de 60, meu pai nos levava e nos acompanhava seu pai, meu avô Alvaro, para visitarmos alguns de seus parentes paternos que residiam em Timbuí e na Serra-sede, Norte do Espírito Santo. Morávamos em Vila Velha e era bem distante, apesar do tráfego tranquilo daquela localidade, havia os percalços da estreita estrada asfaltada de mão dupla e a mata nativa no entorno que atrapalhava a visualização do motorista. Por vezes, trafegávamos pela antiga Ponte da Passagem e seguíamos pela Av. Fernando Ferrari ou pelo litoral de Camburi, ainda intocável mata virgem de um bucolismo único, o qual circundava a orla litorânea da estrada estreita de mão dupla. Um caminho belíssimo, mesmo com seu aspecto todo selvagem e rural: a um só tempo, vegetação exuberante, pouco frequentada, e sobretudo ainda não cobiçada. Enfim, um cenário robusto, com matagal saudável.

Seguíamos observando o mar com suas reservas naturais, restingas, uma extensa praia própria para banho com suas águas puríssimas de rara tonalidade com belíssimas e longas ondas espumantes. Esplendoroso litoral e reserva da Mata Atlântica. Ao passarmos pela Av. Fernando Ferrari, tinha o meu pai o hábito de a nós mostrar o Aeroporto de Vitória. Na sua concepção, era importante termos conhecimentos sobre a nossa Cidade e nosso Estado. para nós crianças tudo era novidade e ele sempre nos interrogava para comprovar se estávamos adquirindo conhecimento. E contava toda história desde o início, quando o Aeroporto ainda era Aeroclube. O local com pou-

casas, pequeno povoado, um conjunto de casas para os funcionários do Aeroporto. E me vem à mente uma colega de sala de aula no Colégio Americano: era ela recepcionista da empresa e morava naquele conjunto, o qual fora demolido para ampliação do aeródromo. Uma moça bem simpática que usava o elegante uniforme da empresa, pois saía da escala e ia direto para o Colégio. Por vezes, contava-me assuntos banais, a respeito da sua rotina. Findado o curso, nunca mais a encontrei. Lembro-me de que sentia curiosidade em conhecer aquela Torre de cores laranja e branca.

O tempo passou e jamais imaginaríamos que iríamos morar em Jardim Camburi, em frente a uma reserva de um manguezal e reserva ambiental. Do portão avistávamos o Aeroporto e a paisagem exuberante do imponente Mestre Álvaro. Aviões decolavam e aterrizavam nas pistas, num ruído ensurdecedor já fazendo parte do cotidiano, em qual víamos a olho nu toda movimentação. O bairro era calmo, pouco povoado e eu jamais me acostumava com as ruidosas turbinas dos motores.

Alguns anos mais tarde, depois de casada e ter residido em Volta Redonda – RJ e São José do Rio Preto - SP, volto à minha terra natal, Vitória - ES. Apesar de ter conhecido belos litorais paulistas e sul fluminense, tamanha felicidade ao sentir e reencontrar a maresia, porém, satisfação de, de novo, estar ao lado da família, é indescritível. De residência mudamos para a Cidade Alta, ali morando ao lado da casa do então saudoso Reitor da UFES, Romualdo Gianórdoli. Depois de oito anos, meu marido resolveu que, outra vez, teríamos que arribar: as crianças precisavam viver num quintal. Assim, adquirimos uma casa em Manoel Plaza e, para minha surpresa, estava bem próxima ao Aeroporto. Em meu quase diário avistava-o, mirando o olhar no seu relógio que, não raro, não funcionava. Frequentes e ininterruptos os ruídos motores dos aviões, esses, em sua rota próxima a nossa casa, que muito tremia, uma sensação de terremoto nos deixavam. Nunca nos adaptamos a tal transtornos.

O mestre Álvaro ficara ainda mais próximo. No meu quintal, havia três mangueiras e um cajazeiro. Ah!... Todo ano, eu fotografava a mangueira verde e rosa e, internacionalizando-a, enviava para minha

prima que mora na França. As fotos daquelas árvores frutíferas sem agrotóxicos e imensas, enchiam os olhos e o paladar dos franceses. E eu sempre na esportiva citava o refrão da música da Mangueira. Enviava a foto por e-mail com a legenda: “Cuidado que a Mangueira vem aí”... Logo minha prima ligava de Toulouse e avisava que chegaria a tempo de saborear deliciosas frutas cultivadas no quintal. Ela e o marido vinham mesmo. Contudo, sempre há os prós, pois ao ouvir os tremores ensurdecedores, uma sombra escurecia o meu quintal, as folhagens das mangueiras se agitavam e o rumor era desesperador... Eu estava em meu atelier pintando, e eis que meus cães bassets, em pânico, aninhavam-se trêmulos aos meus pés, entrelaçando-se, em busca de proteção, cena dantesca igualmente aconchegante. Com o tempo eu imaginava que fossem aterrizar no meu quintal, e percebi que de forma gradativa estava sobremaneira afetada a minha audição. Muitas das vezes eu acenava para o piloto, e sem exagero, eu via os óculos do mesmo. Pelo estresse advindo dessas cenas aéreas, era frequente eu entrar em pânico.

Por falar em prós e contra, decerto que valorizamos morar próximo ao Aeroporto, pois ao comprar passagens aéreas temos o privilégio de não enfrentarmos o tráfego congestionado ou mesmo termos que sair horas antes do horário previsto. A proximidade possibilita receber parentes e amigos, tornando agradável tanto o embarque quanto o desembarque.

Por durante muitos anos viajamos para outros Estados e as viagens foram bem-sucedidas. A vista de Vitória, sobre voo, é lindíssima. Lembranças sempre saudosas, minha mãe adorava voar e nunca sequer opinou sobre a diferença dos outros Aeroportos: o que a interessava era chegar rápido e bem, assim elogiando o profissionalismo dos pilotos. Incrível como ela pensava e adorava nos receber ou se despedir para dar um apoio. Uma de minhas tias paternas, voltando dos USA, muito feliz ficou com a solidária presença da minha mãe. Fiz algumas fotos desses registros que não voltam ao tempo.

Com a construção do novo Aeródromo, os aviões seguem por várias rotas, apesar de continuar sobrevoando o meu bairro. Certo dia, caminhando no calçadão na Praia de Jardim Camburi, os aviões

pareciam que iriam aterrizar na praia e eu vi os pilotos de perto. Um casal que estava ao nosso lado fotografou todos os voos. Lamentei não estar munida de câmera. Confesso que fiquei bem assustada com a possibilidade de sermos sugados pela aeronave.

Antes da construção do Aeroporto Eurico Salles, os voos com destino à Capital pousavam no hidroporto de Santo Antônio, o mais antigo bairro de Vitória. Fora projetado pelo arquiteto Ricardo Antunes e construído em 1939, sendo conhecido como o Cais do Hidroavião. A edificação fora construída tanto para transportes de passageiros quanto de cargas. O local possuía todos os quesitos, devido à calmaria das águas, a topografia do bairro e a linha direta do bonde que ligava direto ao Centro da Cidade. A criação do Aeroviário de Vitória iniciou-se na década de 30 pelo engenheiro francês da Société des Lignes Iatécoéré, empresa postal francesa. Deu-se início a uma pista de cimento em 1942. A construção da pista do terminal foi concluída no ano seguinte.

O Aeroporto de Vitória fez parte da relação de aerovias participantes do convênio firmado entre os governos do Brasil e dos Estados Unidos, por meio do qual nosso país cedia às Forças armadas daquele, durante o período da 2ª Segunda Guerra Mundial, a utilização de Aeródromos. Em 1943, a U. S. Engineer Officer. Realizado pela Diretoria de Obras do Ministério da Aeronáutica. O projeto foi concluído em 1946. Data oficial da inauguração do Aeroporto de Vitória.

Desde 1975, a expansão do Aeroterrestre vinha sendo estudada para uma transferência para outro sítio. Foram identificadas duas alternativas: ao Norte da Cidade de Vitória, na Serra, em região próxima a Nova Almeida; e ao Sul, no município de Vila Velha, estendendo-se desde a Barra do Jucu até a Ponta da Fruta. Contudo, devido ao grande desenvolvimento industrial e agropecuário da Serra e Nova Almeida, tais projetos resultaram inexecutáveis inviáveis. Já na área de Vila Velha inviabilizou-os a devida criação da Área de proteção Ambiental de Setiba em 1994, e da reserva Ecológica de Jacarenema, em 1997.

O projeto de modernização tornou-se imprescindível, e, em 2005, iniciaram-se as obras de modernização do Aeródromo. O novo documento, aprovado em 2011, passou a prever a implantação da

nova pista de pouso e decolagem. Ao viajar, lembro-me e dou-me conta do complicado estacionamento que ali tinha lugar. Recordo-me na época de um proprietário que se dizia herdeiro da casa que fora construída há quase um século na área que a INFRAERO alegava ser de sua propriedade. Eu não tomei conhecimento se o herdeiro fora indenizado, mas o fato é que a casa fora demolida e prosseguiram as obras. Essa ficava situada na Av. Adalberto Simão Nader em Goiabeiras. Remeto-me aos anos 70 e relembro-me que passava em frente todos os dias de manhã que, para ir ao Colégio Americano, diária e matinalmente, passava frente ao seu grande portão. Era o itinerário da Viação Paratodos de Jardim Camburi ao Centro de Vitória. No ano seguinte eu já trabalhava, era funcionária do Banco. Continuava a observar o cenário que em nada mudou. Apesar de a casa ser antiga, era de alvenaria e de boa estrutura, deveria ter sido, outrora, a sede de uma fazenda. Com aspecto aconchegante e bem movimentada com crianças e adultos, apesar de já não ser conservada. Com características de uma chácara, tinha robustos arvoredos frutíferos, bem arborizado, uma mangueira fazia sombra no entorno da casa, criação de galinhas, galos e cachorros. O cenário pitoresco transmitia paz, apesar dos humildes moradores.

Após longos anos, certo dia, minha irmã convidou-me para ir àquela casa. Estranhei e fiquei curiosa. Contou-me que ali havia uma benzedeira que ficava sempre na varanda. E convenceu-me a irmos procurá-la para benzer minha filha pequenina muito peralta. A senhora, na sua simplicidade, nos recebeu e sempre fora de já habitual, em meu feitio, observar o olhar das pessoas, fitei-a e senti a maneira dela se expressar, calma e sábia. Fiquei impressionada com suas palavras. A rezadeira disse que se tratava de uma criança saudável e ativa. Ao passar pela Avenida, só resta lembrança. Alguns anos depois, minha irmã informou-nos que a mesma já não se encontrava nesse plano físico. Trinta anos se passaram e suas palavras ainda soam aos meus ouvidos. Houve muitos percalços que emperravam a modernização do Aeroporto.

Em março de 2017, foi informado que as obras encontravam-se 65% concluídas, mantendo-se, novamente, a previsão de entrega. Em

maio de 2017, anunciou-se a conclusão de 70% das obras tão esperadas. A previsão de entrega ficou para 25 de dezembro do mesmo ano. Após 16 anos de incertezas, dia 29 de março de 2018, foram inauguradas as novas instalações do Novo Aeroporto de Vitória com a presença do Presidente em exercício, tendo o avião presidencial sendo o primeiro a operar na nova pista. Na data de 30 de março de 2018, o Terminal inicia suas operações, sendo aberto ao público. No entanto, após mais de sete meses depois de ter sido inaugurado, a nova pista foi liberada para pousos e decolagens na noite do dia 7 de novembro de 2018.

Há um projeto de Lei que tramita na Câmara que almeja rebatizar o então novo terminal: Chamar-se-ia “Augusto Ruschi”, em homenagem póstuma ao famoso cientista e ambientalista. Opiniões contraditórias há quanto a essa mudança de nome, devido ao Aeroporto ter a referência nominada “Eurico Salles” em Goiabeiras, além do Bairro homônimo na mesma Reta, construído em sua homenagem. Pelo sim pelo não, só sei que hoje nós, os Capixabas, temos a Empresa de Navegação Aérea mais moderna do Brasil.

Aeroporto de Vitória

ELIANE AUER

Poeta e Professora em São Mateus, ES

Trágico! Quase fatal no aeroporto.
Foi no novo aeroporto que por pouco vi minha vida esvaindo-se.
Uma crise de síncope vasovagal
Um desmaio sobre a escada rolante
Um jovem viajante
Atento ao que aconteceu
Estendeu a mão me dizendo:
“-Segure, confie!”
Me levantando carinhosamente.
Naquele lugar não tive apoio
Além daquelas mãos jovens, estendidas

No aeroporto novo, tão almejado
Naquela sala onde pegamos as bagagens
Não tinha uma cadeira para sentar, após o acidente.
Ninguém do aeroporto prestou socorro.
Zonza e sem referência, após eu e minha filha sairmos daquele
local e irmos
para o salão de espera,
Percebo as consequências do ocorrido.
Muitos hematomas pelo corpo
Mas, a quem importava?

Se não fosse o jovem que teve uma reação tão imediata para
prestar socorro,
Poderia sim, ter sido fatal!
E o aeroporto?
Este já servindo à população sem condições de dar assistência a
uma pessoa
acidentada.

Ao jovem atento e solidário, a minha eterna gratidão.

(Esse fato ocorreu em abril de 2018).

Um plano flutuante de emoções

EDUARDO BAUNILHA

Professor e Escritor. Doutor em Letras

Mil coisas passavam por minha cabeça enquanto esperava a chamada para a entrada no avião. Estava sentado. O nervosismo ia e vinha sem muita agitação. Ao lado da minha filha, ficava pensando como seria nossa primeira experiência voando. Não conversávamos muito. Quando ouvimos o chamado, juntamos as tralhas e caminhamos felizes. Adentrar no avião foi muito festivo. Parecíamos crianças ganhando a bicicleta desejada na época do natal. Todavia, observar Vitória a muitos metros de altura foi uma vivência tão significativa quanto interessante. A cidade vai diminuindo com o aumento da altura até parecer apenas pontos de luz que também vão se apequinando com o elevar da aeronave. É claro que, dentro do avião, os circunstantes transfiguram reações mil: pavor, alegria, tranquilidade, nervosismo e tantos outros que não conseguimos mensurar; mas o observar é muito rico.

Rimos muitas vezes, principalmente quando liguei a televisão acoplada ao banco da frente e estava passando um filme em que aparecia a queda de um avião. Todavia, a alegria era tão aliada nossa que nada tirava nossa tranquilidade. O interessante disso tudo é que para vivenciar este contexto contamos com o serviço prestado por centenas e dezenas de pessoas que dia a dia emprestam sua força de trabalho para que outros milhares de cidadãos possam viver experiências como a minha e da minha filha. Num lugar que existe há 89 anos. Esta trajetória de vida me fez pensar em quantas mil pessoas

já circularam pelos corredores deste aeroporto. Quantas histórias. Quantas chegadas. Quantas despedidas.

Segundo dados exarados na página do Aeroporto na internet, em 2011, o Aeroporto de Vitória atingiu pela primeira vez em sua história a marca de 3 milhões de passageiros embarcados e desembarcados no ano. Já imaginou? É muita gente. Este espaço é tão democrático que é um lugar que serve de monumento quando homenageia Eurico de Aguiar Salles, advogado e político capixaba, que foi secretário de educação e cultura do Espírito Santo e ministro da Justiça e Negócios Interiores do Governo Juscelino a cumprindo sua missão: enquanto lugar de trabalho e vivências movimentar pessoas para servirem a outras; enquanto lugar de sonhos, movimentar corações para adentrarem em uma aventura de tirar o fôlego, tirando seus pés de terra firme e elevando ao ar num plano flutuante de emoções.

Aeroporto de Vitoria

ESTER ABREU VIEIRA DE OLIVEIRA

Professora e Escritora. Doutora em Letras. Professora Emérita – Ufes, membro da Associação de Professores de Espanhol do ES, da Academia Espírito-santense de Letras, da Academia Feminina Espírito-santense de Letras e do Instituto Histórico Geográfico do Espírito Santo.

Durante algumas viagens, primeiro, carregando malas, depois mais modernizadas estas, puxando-as, nas esperas dos aeroportos, do que gostava de ver eram as pessoas passarem, silenciosas, umas levando os seus apetrechos nas mãos, nos ombros ou nas costas e outras valendo-se dos carrinhos, que puxam devagar ou apressadamente. Diferenciam-se ainda pelo figurino que usam. Algumas de uniforme de sua companhia ou de sua escola, os trajes típicos regionais, que sempre dão um colorido especial e aguçam nossa curiosidade por saber a sua procedência e mesmo as pessoas que se vestem de maneira mais comum conseguem com um ou outro detalhe deixar uma marca impressa em nossa mente. Espetáculo à parte são os responsáveis pelo voo: os tripulantes, muito sérios, em seus uniformes, segundo a empresa aérea, puxando uma indefectível malinha. As comissárias bem maquiadas e com os cabelos presos; os pilotos e as pilotas, que, imagino, terão as suas angústias, alegrias, viagens, despedidas de familiares, cansaços, sofrimentos com as constantes separações das pessoas amadas, passam deixando ver em seus semblantes a confiança para dar a quem depende deles para uma venturosa chegada, a certeza de que está em boas mãos e que tudo sairá conforme o previsto. Com essa multidão de passantes, o tempo se estende mais e rapidamente, mesmo estando acompanhada de um livro, deixo a leitura para procurar nos rostos passantes a sua origem,

a sua história de vida, fico enfim imaginando de onde são, quais são os seus sonhos, que fantasia os habita nessa aventura. Crio histórias sobre eles. Analiso-os por seus gestos, por seu caminhar, por seu aspecto físico e, ao mesmo tempo, me distraio.

Algumas histórias envolvendo aeroportos não foram tão tranquilas para mim. Década de 60 do século passado, fiz uma viagem à Europa, para um curso de especialização, em Madri. Como na época havia pouquíssimos voos saindo do aeroporto de Vitória, fui de ônibus até o Rio de Janeiro. Na estrada, um caminhão bateu no ônibus e atrasou a nossa chegada à Cidade Maravilhosa e quando cheguei ao Santos Dumont, o único que havia no Rio, então, o voo havia sido cancelado. O avião da Varig tinha pegado fogo, incendiando-se, ainda em pouso, felizmente. Assim demorei mais dois dias no Rio de Janeiro. Sufoco, pois tinha dia de chegada para início do curso. Era janeiro, o que significava enfrentar outro clima na minha chegada à Europa. Mas, apesar dos contratemplos, foi um voo tranquilo. Havia poucos passageiros e todos eram bem servidos na aeronave.

Essas condições devidas ao baixo movimento no nosso aeroporto foram se amenizando. Na época de 70, com a vinda de estrangeiros, durante a construção do Porto de Tubarão, havia um fluxo melhor de passageiros e de aviões em Vitória. O aeroporto teve melhorias. Aos domingos íamos com as crianças ver as chegadas e saídas dos aviões. Era uma festa para eles. Perguntavam muitas coisas. O pai ia explicando. Tínhamos que levantá-las para verem melhor da sacada. O mais velho fiou um dia todo lendo uma enciclopédia sobre aviões. Terminou a leitura exclamou: “Agora já sei dirigir um avião”. Assim era o poder de sua fantasia. O pequeno aeroporto de Vitória servia de estímulo para a imaginação e a leitura de procurar saber mais.

No ano passado - 2019 - o aeroporto de Vitória, finalmente abriu as suas portas para uma melhor acolhida da população. Melhoraram o estacionamento com ampliação e acesso ao local. O aeroporto adquiriu uma estrutura mais moderna e ampla. Muitas lojas, com variadas atrações a turistas e a não turistas preenchem vazios. Elevadores e escadas rolantes e corredores de embarques facilitam o acesso à aeronave. Há para nós uma esperança, segundo notícias,

de saídas internacionais, inicialmente para a Argentina. Mas a nossa expectativa é que estejamos ligados a outros países, pois é sempre um transtorno para nós capixabas as baldeações e esperas quer as de Salvador, de Belo Horizonte quer as do Rio ou de São Paulo, principalmente. Afinal, somos uma capital e o mínimo que se pode esperar, apesar do inegável provincianismo que nos caracteriza, é um pouco de modernidade.

Como disse Lao-Tsé, “o rio atinge seus objetivos porque aprendeu a contornar obstáculos” e, assim como o rio, ou a água que fura, fura, fura, até a pedra dura, esperemos que todos os obstáculos econômicos e políticos sejam canalizados para uma verdadeira modernização do Aeroporto Eurico Sales de VIX.

Cais do avião 1

FERNANDO ACHIAMÉ

Poeta e historiador. Pertence à AEL, cadeira 17.

Que pagode!
Receber um santo
lá perto do Cais do Avião
e, como a fã, guardar pires e xícara
do cafezinho bebido por Errol Flynn.
Tomem o cafezinho de mil novecentos e trinta e tal.
Fiquem com o ar e com o nada que ele contém.
Fiquem com o ar e o mais.
Convém enlouquecer mães.
Ah, Cais do Avião! Enlouquecias mães
e meninas que durante as aulas daí se atiravam
de uniforme e tudo,
de uniforme e tudo na maré.
Aqui passaram infâncias.
Aqui muito existiu.
Tudo vivi, tudo sofri,
nada arrisquei
no Clube Caiçara vadio,
no cheio ambulatório,
naquela vaca mecânica
trazida em aliança
tirando leite de soja
para o progresso. De quem?
Pagode é templo de chinês?

Mas em pagode musical
 recebemos um santo
 e vamos pro Cais do Avião
 dançar com as empregadas
 este baile que não houve
 e que houve – ouça ainda –,
 ver o hidroavião que não veio
 ou daqui voou e bateu no mastro
 do encouraçado Minas Gerais
 ao chegar no Rio de Janeiro.
 Ah, o caranguejo que saiu de sua toca tão cedo...
 Contemplar a ilha verde de Seu Américo lá longe.
 Para o pesca-vendedor
 destaco parágrafo exclusivo
 e com ele grito: – Olha o camarão!
 – Camarão do Lameirãooooo!!!! – Olha o camarão!
 Ancoradouro, o teu flutuador no fundo d'água,
 que mágoa ancoras agora?
 Atrás já ficavam os mortos,
 tão atrás e tão quietos,
 que nós os esquecíamos.
 Na frente restavam os leprosos,
 tão longe e tão certos,
 que nós os entendíamos.
 À direita estavam os tísicos,
 tão fixos e tão cétricos,
 que nem de longe se ouviam
 os seus cavernosos ruídos.
 À esquerda uma raia n'água
 sem sombra de sambódromo,
 só batuque e nada,
 entorno vivendo de brisa.
 Fundeado no meio do mundo
 o cais quase moderno
 com pequeno barco alado

encostado a seu bordo.
Cafezinhos em outras xícaras
parentes de sargento aeronauta
(cais-moradores) serviram depois.
Tilintam ainda xicrinhas de café.
Mais soarão – trombetas de vida –
quando da carcaça armada
ressuscitar um cais do avião.
Qual?

1. Publicado em Fernando Achiamé, *A obra incerta*, Vitória: Flor&Cultura, 2000, p. 15-17.

A primeira vez

FRANCISCO AURELIO RIBEIRO

Professor e Escritor. Doutor em Letras. Presidente da AEL.

A primeira vez que fui a um aeroporto tinha dez anos e estava com meu pai. Ele tinha me dado de presente uma viagem ao Rio de Janeiro, em sua companhia, por ter terminado, com louvor, o antigo Primário. Papai havia ganhado um fusca num bingo, em Carangola, MG, no dia de Santa Luzia, e nele fizemos essa inesquecível viagem. Ele contratou um motorista profissional, seu amigo, para nos levar ao Rio, visto que não conseguiria dirigir por tanto tempo sozinho. Ele dormia fácil, ao volante, e lembro que sempre tinha que puxar conversa com ele, ou alguma música de que gostava, para cantarmos e ele não dormir.

Ficamos alguns dias no Rio, que estava em festa, em comemoração ao quarto centenário de sua fundação. Era dezembro de 1965 e fomos ao Corcovado, Pão de Açúcar, Quinta da Boa Vista, Museu de Arte Moderna, no Flamengo, e ao Galeão. Lá, ele ficou emocionado ao ver uma decolagem de um voo da Alitalia com destino a Roma. Disse-me que seu sonho era ir a Roma, ver o Papa, e a Portugal, terra de seu pai, para visitar Fátima. Não o pôde realizar, pois morreu um mês depois, levado pelas águas do rio Braço Norte Direito, um dos afluentes do Itapemirim, nas terríveis enchentes de janeiro de 1966.

Muitos anos depois, pude ir a Roma e a Portugal, algumas vezes, e em todas elas, me lembro dele e rezo por ele ter-me criado para transformar sonhos em projetos e por ter-me ensinado que um menino do Caparaó não precisa ficar confinado às montanhas em que nasceu e nem às cercas dos preconceitos e das acomodações. Com

a sua morte, aprendi que tinha de criar asas e voar, para renascer, como li no **Demian**, de Herman Hesse, autor que marcou minha adolescência e meu imaginário: “A ave sai do ovo. O ovo é o mundo. Quem quiser nascer precisa destruir um mundo”. E, assim, destruído o mundo da infância, com a morte do meu pai, tive de ir ao encontro do mundo fora de casa e de tudo que ele me reservava.

Aos dez anos, fui levado para o internato dos Salesianos, em Jaciguá. Sem pai, sem mãe, sem meus irmãos, tive de enfrentar o mundo com todas as suas agruras, como tão bem o revelou Raul Pompéia em **O Ateneu**, aprender a ser forte para sobreviver num mundo em que os fracos são destruídos. Foram quatro anos em que a solidão foi a minha maior companhia. Ali encontrei nos livros das bibliotecas dos padres a presença que me faltava para preencher meus vazios e minha angústia. Aprendi a ser sozinho, a viajar de trem, de carona, a dormir ao relento e a sonhar com o amanhecer.

Voltei para casa, quatro anos depois, e foram mais três anos conturbados de uma juventude passada em Guaçuí, cidade que pouco me acrescentou. Os professores eram fracos e o meu maior consolo eram as tardes que passava na biblioteca Dr. Custódio Tristão com os meus verdadeiros amigos, os livros. Ao final do ensino médio, sabia que queria estudar Letras e a única possibilidade era cursar em Cachoeiro, ensino pago e noturno, pois precisava trabalhar pra me sustentar e a meus irmãos. Mamãe morreu no ano seguinte.

Em 1973, entrei nos cursos de Letras e Direito, em Cachoeiro. O de Letras era diário e o de Direito, aos finais de semana. O problema é que veio a crise do petróleo e não tínhamos mais a condução que pagávamos e levava os estudantes de Guaçuí a Cachoeiro. Em 1976, tive de me mudar, definitivamente, para Cachoeiro, para terminar o curso de Letras, embora já fosse professor de Português desde 1973, em Guaçuí. E foi nesse ano que viajei, pela primeira vez, de avião e conheci o aeroporto de Vitória. Fui selecionado para fazer o Projeto Rondon, iniciativa do governo federal, no tempo da ditadura militar, e o treinamento foi no 38º BI, em Vila Velha. Passamos uma semana lá, e ali fomos avaliados se éramos “subversivos” ou não. Qualquer escorregadela socialista, ou de esquerda, éramos elimina-

dos. E eu queria muito participar dessa experiência. Fui selecionado para ir para Nova Olinda, no Ceará, onde daria aula de Português/Alfabetização para Professoras leigas da região.

Pela primeira vez, entrei no aeroporto de Vitória, e não o achei muito diferente das rodoviárias que já conhecia de Rio, São Paulo, Belo Horizonte, para onde já tinha viajado. O voo para Fortaleza fazia escalas em Salvador, Aracaju, Maceió, Recife. Lá, trocamos de avião, com uma parada de descanso num dos hotéis da orla, para prosseguirmos até Fortaleza, com mais alguma escala, de que já nem lembro mais, pelo cansaço da viagem. Só sei que chegamos de madrugada e logo embarcamos num ônibus que nos levou até Nova Olinda, na Chapada do Araripe, divisa com Pernambuco. Um horror! No entanto, éramos jovens e tudo era farra.

Ao chegarmos à pensão onde ficamos um mês, cheia de quartos com redes, tínhamos de nos acostumar com o calor, a comida, a falta de água e o terrível “potó”, um mosquito que provocava lesões na pele onde picava. Uma coisa horrível! Todo mundo ficou marcado naquele verão rondoniano. Na primeira noite, sofri um atentado. Estava muito quente e saímos para o único bar da cidade para tomar umas cervejas. Como não conhecia ninguém, puxava conversa com um e outro, procurando me enturmar e, sem saber, acabei dando muita conversa a uma estudante de Medicina que era caso de outra. Ao chegarmos à pensão, a namorada dela me atacou com um bisturi, numa tentativa de me castrar. Acostumado a pegar boi a laço pra vacinar, pois fui criado em fazenda, dei-lhe um murro no braço, desviando-lhe a arma assassina. A lâmina atingiu-me o tornozelo e provocou um corte profundo, cujo sangue consegui estancar com gaze bem apertada. Pela profundidade e extensão do corte, seriam necessários pontos, mas a amada da louca não teve condições de o fazer e, assim, enfaixado, avariado, mas não castrado, trabalhei todo aquele mês em condições precárias. A louca foi desligada do grupo e o caso abafado. Nada vazou para além do grupo. Era tempo de muita censura e nada podia os projetos militares de “integração nacional”.

Um mês depois, voltamos para casa e a viagem de volta foi bem mais rápida em um voo direto de quatro horas de Fortaleza ao Rio.

Houve muita turbulência e todos enjoaram. Muitos saquinhos de vômito foram utilizados e, ao chegarmos ao Rio, o avião fedia a azedo e a outros odores desagradáveis. Mias uma parada no Rio e o último voo para Vitória, onde chegamos batizados na aviação. Continuei algum tempo viajando de ônibus, os trens acabaram e passei a estudar em Belo Horizonte, sempre por terra. Em 1980, vim, para Vitória, após ter passado em concurso de professor na Eames e ali também me foi dada a oportunidade de viajar para Fortaleza, para um congresso de professores de escolas militares. Em 1982, passei no concurso de professor na Ufes e as viagens de avião ficaram frequentes, geralmente para participação em congressos. Em 1986, viajei, pela primeira vez, de avião, para fora do Brasil, conheci neve atravessando a Cordilheira dos Andes e os perigos de uma viagem de Santiago a Lima, com muita turbulência. Nunca tive medo de avião cair. Sei que é mais fácil sofrer acidente de carro aqui nas nossas estradas assassinas. Entro no avião e esqueço tudo até a aterrissagem.

Já visitei uma centena de países e conheci aeroportos grandiosos como os de Tokyo, Singapura, Mumbai, Frankfurt, Los Angeles, Dubai, Paris e tantos outros. Me sentia em casa no aeroporto de Vitória, acanhado e modesto. Achava um charme ir a pé até o avião e dele descer para pegar a mala na única esteira que havia. É claro que o novo aeroporto é mais bonito, confortável e moderno, mas todas as vezes que passo em frente ao terminal antigo, sinto saudades do tempo em que o mundo era mais simples, havia menos gente viajando e as viagens mais românticas. Hoje, o nosso aeroporto ficou igual a tantos outros, com gente saindo dos *fingers* e entrando ao mesmo tempo. O único charme, agora, é a aproximação pelo mar, espetáculo para os que chegam a Vitória e para os que estão na Praia da Costa ou em Camburi e param para ver o avião aterrissar, quase como se o pudessem tocar. É uma cena que só vi em Saint Maarten, no Caribe, e que agora vivemos em Vitória, no Atlântico.

Breves reflexões aeroportuárias

GETÚLIO MARCOS PEREIRA NEVES

Cadeira 33 da AEL. Magistrado e escritor. Presidente do IHGES.

Antigamente, quem viesse a Vitória pelo ar pousava na água, no cais do hidroavião, em Santo Antônio. Consta que até Saint-Exupéry o fez. Mas esta maneira que hoje se pode considerar bucólica de chegar durou pouco tempo: com o fim da Segunda Guerra os hidroaviões se tornaram obsoletos para transporte de passageiros. Sobreviveram muitos anos em operação na Amazônia, onde os Catalina em alguns lugares continuaram representando a única maneira de chegar. Não era o caso de Vitória, onde havia necessidade de expandir a operação de voos comerciais. O local do campo de pouso foi escolhido por um engenheiro de uma empresa francesa no local onde desde a década de 30 funcionava o aeroclube da cidade.

Integrando a lista de aeroportos que entraram no convênio firmado entre os governos brasileiro e norte-americano para cessão de aeródromos, durante a Segunda Guerra Mundial, o projeto foi elaborado pelo Exército americano e executado pelo Ministério da Aeronáutica. Inaugurado em 1946, encampado pela Infraero em 1975, só em 2006 o Aeroporto de Vitória recebeu denominação oficial: Aeroporto Eurico de Aguiar Sales. Vitoriense da gema, político e advogado, Eurico Sales (1910 – 1959) foi secretário de estado no Espírito Santo e ministro de estado no governo Juscelino Kubitschek. Especialista em Direito Comercial, foi professor da Faculdade de Direito do Espírito Santo. Há um busto seu, em tamanho mínimo, num recanto do novo aeroporto, inaugurado recentemente e que realocou Vitória na rede aeroportuária brasileira. Ano passado, propôs-se projeto de lei para mudar o nome do aeroporto para Augusto Ruschi.

Particularmente nada contra o naturalista, pelo contrário. Acadêmico da Academia Espírito-santense de Letras (segundo ocupante da cadeira 25), estudioso e militante, Ruschi é merecedor de qualquer homenagem que se lhe possa fazer. Mas, sem dúvida, essa proposta de alteração da denominação do aeroporto demonstra como a fama é volátil. A fama nada mais é que a repetição do nome. Mas, o que é válido, o que é relevante, para uma geração, não o será necessariamente para a próxima. Isto se dá em todos os campos da atividade humana, e os escritores sabemos bem disso. Para que a fama permaneça, devem a personagem e a obra resistir à releitura que lhes fazem uma geração após outra. Para tanto, é necessário que a figura e a obra sejam lembradas, ou não estejam esquecidas: senão em evidência, ao menos dela cuidem os ciosos pela memória ou os que influem na formação da opinião pública. A reflexão, então, é: será justo que pouco se saiba sobre um proeminente homem público do Espírito Santo como foi Eurico Sales? Convenhamos, nem tão pródigo assim é o Espírito Santo em matéria de Ministros de Estado...

Fato é que, já há algum tempo, o padrão “homem público” pouco diz ao público, a não ser em termos financeiros (visando à transparência, o salário consta logo após a menção do cargo em matérias de jornal). Importam ao público as realizações em outros campos, o que é normal que aconteça, ao sabor das flutuações da opinião pública. Em defesa de Eurico Sales, lembremos ter sido secretário de estado exatamente da Educação e Cultura, o que pode tornar mais palatável o seu perfil aos dias de hoje. Talvez se possa resolver a questão dando o nome de um ao terminal de passageiros, do outro ao terminal de cargas. Não sei, trata-se de negócio público, dos afazeres de homens públicos. Para não destoar dos tempos que correm deve-se proceder à crítica sem necessariamente conhecer o assunto, já que a liberdade de expressão é sagrada e as redes sociais aí estão para isso mesmo.

Uma segunda reflexão diz respeito à interessante origem do aeroporto: como dito acima, deve-se a escolha do local a engenheiro francês, o projeto a engenheiros norte-americanos. Ambas as nações envolvidas nos primórdios da atividade aérea, não tivesse o voo tido por pioneiro de Alberto Santos Dumont acontecido na ca-

pital francesa, desafiando a fama do voo que na América fizeram os norte-americanos irmãos Wright. Trata-se de discussão para muito mais de metro. Da qual, frequentador de redes sociais que sou, prefiro apegar-me a faceta secundária, que é a prática de qualificar Santos Dumont como “franco-brasileiro”. Creio que se assim fosse, a máquina de propaganda francesa já teria entrado na disputa pela hegemonia dos primórdios da aviação. Claro, fosse eu especialista, saberia que, na França, consta que Clement Ader já havia voado num mais-pesado-que-o-ar, em segredo militar, desde 1890... mais lenha na fogueira.

Recorda-me uma vez ter passado a noite no Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, esperando a chegada do meu filho Miguel, que se daria por volta das cinco horas da manhã. O primeiro voo de Vitória chegaria lá depois do horário do desembarque e o miúdo teria de ser entregue a alguém na chegada. Um aborrecimento no dia, mas que, hoje vejo, me credencia como especialista para falar de aeroportos. Ao menos em redes sociais, para onde, com a permissão do destinatário original, pretendo remeter esta breve reflexão.

Aeroportos de Vitória

HUMBERTO DEL MAESTRO

Bancário aposentado. Escritor. Pertence à AEL e ao IHGES.

O primeiro aeroporto de Vitória que conheci situava-se próximo de minha residência, nos fundos do quintal de minha inocência, onde anos depois, adulto, criei todo o ambiente e personagens de meus livros infantis e infantojuvenis.

Sua pista não foi edificada por mãos humanas. Era natural e não possuía limitações, tanto de largo como de comprimento, porque se restringia ao mar, numa consequência da baía de Vitória, e o prédio ou saguão, de um só andar, foi construído com argúcia e como dádiva do TIO SAM, por ocasião da Segunda Guerra Mundial, como provável suporte ou bastião, caso ela, a guerra, se prolongasse por mais alguns anos.

Era muito criança, por essa época. Lembro-me tão só que poucas aeronaves ali amerissavam, sendo de duas categorias: os bimotores, de voos nacionais, construídos na década de trinta, com capacidade para doze passageiros, aproximadamente, e velocidade que não excedia 300 quilômetros por hora. A segunda, que por lá fazia pouso raramente, era um quadrimotor robusto para 46 passageiros e quatro ou cinco tripulantes, de porte internacional, próprio para longas jornadas e velocidade estimada em 450 Km por hora. Alguns destes últimos ali pousaram, trazendo no seu bojo artistas famosos de Hollywood, que a memória não consegue trazer à tona. Lembro-me apenas do lendário lutador de boxe italoamericano, Primo Carnera, um gigante de dois metros de altura e quase 120 quilos de músculos.

Quando esses aviões se avizinhavam, por medida de segurança, rondavam no alto por vários minutos, como a pedir que barcos, canoas

e catraias deixassem a “pista” livre, para o seu pouso nas águas tranquilas, que a meus olhos inocentes era como se um enorme e ágil cisne de alumínio ali descesse para encantar meu restrito mundo de menino sonhador. E o cais se enchia de curiosos, porque se tratava da maior atração, no meu pequenino bairro proletário de Santo Antônio.

Hoje o local é apenas uma saudosa lembrança, mas o prédio, a duras penas, quase em ruína, continua em pé, como a informar aos engenheiros brasileiros, desde a década de quarenta, que se pode edificar algo dentro do mar para que desafie a eternidade.

O segundo aeroporto que conheci em minha cidade, situava-se em terreno da INFRAERO, dando de frente para a atual avenida Fernando Ferrari e de fundos (sua pista), para o planalto serrano. Não tenho lembranças nem conhecimento de quando foi fundado. Mas teria sido na mesma época do aeroporto de hidroaviões, em meu bairro.

Tive oportunidade de conhecê-lo em algumas visitas fortuitas, aticadas por meu genitor. Íamos eu, minha irmã mais velha, meu pai e minha saudosa mãe. Lembro-me apenas dos aviões pousando ou subindo, que eram poucos. Alguns pequenos, de proprietários particulares, e outros de maior porte, para passageiros, mas dentro dos modelos antigos.

Recordo-me também que na década de 60, em seu início, bastante jovem, disputando em diversos concursos, fui aceito pelo Banco do Brasil e adentrei em um desses aparelhos criados pelo gênio de Santos Dumont; um moroso DC-3, no sentido de tomar posse, em cansativo voo, bem longe do meu aconchegante lar, no sul da Bahia, onde, menino xucro, acabei por alicerçar meu caráter de homem. Tanto que ao retornar ao ninho antigo, seis anos depois, desci no mesmo aeroporto casado e pai de uma linda menina.

O terceiro aeroporto de Vitória que conheci foi na minha velhice. Foram anos e anos de esperas, começos e recomeços, promessas, arengas, perda de esperanças e dinheiro, devido a excessos de protocolo. Nesse vaivém, passaram-se quase vinte anos de augúrios, mas o aeroporto, por fim, se concretizou. Não estive presente a sua inauguração.

Em viagem ao Rio de Janeiro, que costumo fazer amiúde, o encontro se deu. Ao entrar no “hall”, confesso, quase não acreditei no que via. Conhecendo os aeroportos de São Paulo, Brasília, Salvador, Rio e outros,

fiquei simplesmente encantado. Vitória, afinal, poderia se gabar, depois de tantos anos de espera, porque o empreendimento entregue ao público, dentro dos padrões de embarques de cinco milhões de passageiros por ano, é um dos mais modernos e belos do país e sua pista, afirmam os pilotos com quem mantive contato, suficiente para receber voos internacionais, é perfeita como um conto de fadas.

E hoje, que o conhecimento de muitas viagens, posso afirmar com a maior certeza, que nossa querida cidade, eleita por alguns entusiastas como a “Miami” do Brasil, possui um aeroporto digno de receber turistas do país e exterior, sem nenhum receio de críticas, para conhecer nosso exuberante solo, farto de terras agricultáveis e de pontos turísticos sem precedentes, tanto no litoral, que abrange 480 quilômetros de praias de fazer inveja, quanto de montanhas edênicas, como a dizer que o paraíso tem residência aqui e que morar em Vitória do Espírito Santo é um privilégio: é estar diariamente na cidade que mais cresce no Brasil e a mais linda de todo o nosso imenso território nacional.

Chegadas e partidas

ÍTALO FRANCISCO CAMPOS

Psicanalista e Poeta. Pertence à cadeira 31 da AEL.

A biruta aponta a direção,
a nave decola obedecendo ao plano.
Há nesta voada intenção,
há sonhos desejados voando.
Minha vida de tantos ventos,
loucas birutas rodando,
nuvens carregadas de sofrimentos
preso à terra, me enterrando.
Ser alado, fantasio
alcançar o céu por certo,
mas o inferno, por perto, encontraria.
Retorno à terra de pouca alegria,
a este porto de Chegada e Partida.
Não se foge do mal-estar, a larga via,
presente em nossa vida.

As delongas do novo aeroporto

JÔ DRUMOND

Doutora em Letras. Pertence à AEL Cadeira nº 32.

Mais do que a grande maioria dos capixabas, aguardei por três décadas, com ansiedade, a inauguração do novo aeroporto de Vitória. O fato é que, oriunda de outro Estado, ignorando a existência de um aeroporto na região, adquiri inocentemente um imóvel alinhado à pista de pouso, bem próximo ao terminal, no bairro Morada de Camburi, com direito a todos os inconvenientes: área de risco, poluição sonora, deslocamento de ar, tremor das vidraças, cheiro de querosene e interrupção do sono dos justos com eventuais decolagens e aterrissagens noturnas.

Minha família se radicou em Vitória, no final da década de 80, graças ao Plano de Expansão da Companhia Siderúrgica de Tubarão, que trouxe do Quadrilátero Ferrífero grande contingente de engenheiros metalúrgicos, formados pela Escola de Minas de Ouro Preto, para atuar no aumento da produção da aciaria e dos altos fornos.

Foi, portanto, na época da admissão de grande contingente de pessoal especializado, que tivemos a ventura de nos radicar nesta Ilha, de cujo mel já desfrutávamos anteriormente em veraneios nas suas praias. Foi com grande alegria que trocamos os amenos areis das alterosas por atraentes areis praianos.

Na época da mudança de domicílio, fui encarregada de escolher e de adquirir uma residência ampla, com jardim e quintal, nos mesmos moldes da que estávamos deixando, para resguardar o espaço das crianças. Passei um mês visitando imóveis. Todos aqueles que se enquadravam nos padrões almejados ultrapassavam o valor de que dispúnhamos.

Um dia, por sorte, fiz um grande achado. Uma excelente casa, de dois pavimentos, no bairro Jardim Camburi. Corresponhia ao nosso sonho de consumo e cabia em nosso bolso. De quebra, o sobrado oferecia, sauna, piscina e área de lazer com churrasqueira, por um preço bem inferior ao dos imóveis visitados. Fechei imediatamente o pretenso “negócio da China”, temendo que o proprietário voltasse atrás.

No dia em que fui, toda prazenteira, tomar posse da nova morada, tive um baita susto. Um enorme avião baixava rapidamente, em direção à casa. Parecia estar caindo. Passou tão baixo que balançou as vidraças e provocou um forte deslocamento de ar. Fiquei apavorada. Fechei os olhos e aguardei o estrondo da iminente queda. Nada aconteceu. Não houve queda, explosão, nem fogaréu. Uma vizinha percebeu meu espanto e me conscientizou de minha santa ingenuidade. A casa ficava exatamente na reta da pista de pouso, cerca de 1 km do aeroporto. Ao descobrir o motivo do baixo preço, tentei desfazer o negócio. A imobiliária me convenceu de que a manutenção do aeroporto era questão de pouco tempo. Um outro já estava sendo providenciado, justamente para salvaguardar a população da circunvizinhança.

Os corretores me garantiram que eu havia feito um excelente negócio, devido à breve valorização do imóvel. O transtorno duraria pouco tempo. Em um futuro próximo, teríamos novo aeroporto, em outro local. O antigo seria desativado. Eu acreditei.

Certo dia, uma aterrissagem inesperada provocou uma cena digna de filmagem. Oferecíamos um almoço a alguns familiares vindos de Minas Gerais. Era um momento de grande descontração, em volta da piscina, com churrasquinho na brasa e cervejinha gelada, ao som de um violão. Subitamente surgiu, nos céus, um famigerado pássaro de aço, em voo rasante. Todos se assustaram. Um dos convidados deu um grito e saiu desesperado em desabalada carreira. “O medroso é aquele que, na hora do aperto, pensa com as pernas”, já dizia minha avó. O convidado chispou dali. Soverteu-se. Fui atrás do fujão. Ele já se encontrava bem distante. Expliquei-lhe o ocorrido, escusei-me pelo imprevisto e tentei resgatá-lo, em vão. Ele se recusou a voltar ao local.

Sempre que eu manifestava o desejo de me mudar para outro bairro, a vizinhança me convencia de que não havia risco algum. Aci-

dentos aéreos podem ocorrer, em pousos e decolagens, mas, segundo diziam, o aeroporto daqui funcionava havia décadas e nunca acontecera incidente algum. O risco de atravessar uma rua talvez fosse maior.

Em 2002, finalmente, foi anunciada a construção do novo aeroporto. Senti-me aliviada. Esperava por isso havia 14 anos. No entanto, tive que esperar mais cinco, para o início da empreitada, mais dez devido à paralisação das obras, e ainda outros três anos para o tão esperado dia.

Aguardei, portanto, cerca de 30 anos, a inauguração do novo aeroporto de Vitória. Por coincidência, no dia de sua inauguração, em março de 2018, eu tinha embarque programado para o primeiro voo, com conexão internacional para o Charles de Gaulle, em Paris. Apreensiva, por desconhecer o novo terminal, temerosa de algum imprevisto de última hora, saí de casa com três horas de antecedência, sabendo que o percurso poderia ser feito em três minutos.

Durante a longa espera na sala de embarque, lembrei-me da primeira vez em que eu havia entrado em uma aeronave, na época estudantil, com o mesmo destino, ao ser contemplada com uma bolsa de estudos para a Universidade de Sorbonne Nouvelle, em Paris. Pela primeira vez eu entraria em uma aeronave, atravessaria o Atlântico em direção a um país desconhecido com outro idioma, outro clima, outros costumes... Oriunda do Brasil profundo, nunca tinha estado em aeroporto algum. No entanto os conhecia muito bem por meio de películas cinematográficas, nas quais se viam senhoras muito elegantes, usando chapéus, luvas, meias finas e saltos altos. As damas aguardavam os embarques juntamente com cavalheiros devidamente endomingados. Para o grande dia da partida, encomendei à costureira um requintado conjunto combinando com um distinto casaco. Comprei novos calçados de salto alto e lá fui eu, toda embonecada, fantasiada de madame, como mandava o figurino. Noblesse oblige! Ao chegar ao aeroporto da Pampulha, o que vi? Passageiros, de ambos os sexos, usando calças Jeans, camisetas de malha, jaquetas e tênis.

No hiato de algumas décadas, entre a primeira e a última viagem, o tempo não conseguiu mudar os hábitos vestimentares. A praticidade desbancou a elegância, nos voos internacionais. Pelo visto, o tênis, a malha e o jeans vieram para ficar. O novo aeroporto também veio para ficar, próximo ao antigo, porém com pistas voltadas para o mar.

Aeroporto

JOSÉ AUGUSTO CARVALHO

Doutor em Letras pela USP. Escritor com vários livros publicados.

Antigamente, o aeroporto era chamado de campo de aviação. Talvez ainda exista alguém que o chame assim, para dizer que se trata de um lugar pequeno com pista curta, para pouso de aviões também pequenos. Brincávamos, eu e meus irmãos, com um tio calvo, dizendo-lhe que a cabeça lisa dele era um campo de aviação de moscas. Ele talvez não gostasse, mas evitava deixar transparecer qualquer desagrado.

O aeroporto de Vitória era um campo de aviação naquela época dos meus oito anos. Era pequeno. Tanto o salão, que hoje se chama *hall* ou saguão, quanto a pista. Os aviões também. Parece que avião significa originalmente ave grande. As pessoas preferem a avião um nome mais chique: aeronave. Naquela época, o avião era de três rodas, duas à frente e uma atrás. Ainda não era chamado de aeronave. O interior era em declive, em direção à cauda. Quando o avião tomava velocidade para decolar, à imitação das aves que também correm quando querem voar, a parte de trás se erguia primeiro. O avião avançava velozmente sobre duas rodas, com a traseira no ar, e só depois levantava voo. O trem de pouso só recolhia as rodas dianteiras. Acho que a traseira, por ser pequena demais, não oferecia resistência significativa ao ar.

Na primeira vez que viajei de avião, eu tinha apenas treze anos. Era um Douglas DC6 ou DC8, não me lembro, da Cruzeiro do Sul, que eu acho que é uma companhia que não existe mais. A gente recebia uma caixinha de goma de mascar – chiclete que só Adams fabri-

cava – por causa da pressão. O interior do avião não era pressurizado. Parece que a mastigação ajuda a enfrentar a falta de pressurização que incomoda sobretudo o ouvido. As pessoas que ficavam no aeroporto e não eram passageiros podiam receber seus amigos e parentes recém-chegados invadindo a pista, coisa que hoje não se faz mais.

Vitória cresceu. O aeroporto mudou, modernizou-se, adquirindo ares de aeródromo de cidade grande. Acho que aeródromo deveria ser aplicado só para aeroportos grandes. É um nome que parece autológico porque soa tão pomposo quanto o mais pomposo dos aeroportos. Para cidade pequena a gente deveria usar apenas o nome de campo de aviação, como era antigamente. Mas o aeroporto de Vitória majestoso e bonito, merece ser chamado de aeródromo. Os aviões também se modernizaram. Não têm mais o interior em declive, não têm mais hélices, e suas turbinas a jato são mais poderosas. Mas não existe mais o serviço de bordo em que o passageiro podia fazer um pequeno lanche e até ganhar uma dose de bebida alcoólica. Ainda guardo com carinho algumas bandejinhas de plástico duro que continham as delícias servidas a bordo. O progresso ou a crise fizeram diminuir o conforto e as mordomias... Mas as viagens ganharam em rapidez. Quando havia o Concorde, um pequeno avião francês a jato extremamente rápido e barulhento, era possível tomar um café da manhã em Paris e almoçar em Nova Iorque, no mesmo dia. Não sei por que tanta pressa... A viagem de navio é mais tranquilizadora, porque, enquanto se está no mar, não há jeito de se preocupar com nada, porque não há o que fazer durante a viagem toda que pode durar dias, com todas as mordomias de um hotel de cinco estrelas. Um navio, na verdade, é uma cidade flutuante, com tudo que uma cidade pode oferecer. Quem tem pressa ou menos vontade de viver bem prefere a rapidez do avião à delícia do *dolce far niente*.

Um aeroporto é um lugar onde se encontram todas as emoções que os seres humanos podem sentir. Fernando Pessoa, na sua **Ode Marítima**, disse que o cais é uma saudade de pedra. Na época, só se viajava de navio, ou de pacote, como também era chamado. Hoje o avião tomou as vezes do barco, mas o aeroporto não tem o nome poético que Fernando Pessoa deu ao cais. As pessoas, hoje, têm mais

pressa porque acham que tempo é dinheiro, como se uma pessoa idosa tivesse muito dinheiro porque tem muito tempo de vida. Sei que estou interpretando literalmente a expressão infeliz e terra a terra dos financistas americanos – *Time is Money*. Mas esse é um modo lírico de ver, num mundo em que o lirismo é tão escasso.

Diziam, antigamente, as más línguas que o aeroporto de Vitória era a melhor atração turística porque era o ponto de partida para o Rio ou para São Paulo, porque Vitória se prendia tanto, culturalmente, a outras capitais maiores, que os capixabas de talento tinham de sair do Estado se quisessem crescer na vida, como Nara Leão, Roberto Carlos ou Geir Campos. Maurício de Oliveira, o grande violonista, talvez fosse hoje nacionalmente conhecido, se tivesse ido morar no Rio ou em São Paulo. Mas, ele preferiu ficar em Vitória e dedicou sua vida de artista à cidade, ajudando-a a crescer maior do que ele. Os talentosos que ficam aqui ainda não conseguiram, talvez, uma notoriedade maior, mas, a exemplo de Maurício de Oliveira, estão ajudando a sua cidade a ficar maior e melhor. Um dia, graças aos artistas, poetas, escritores, cientistas e muitas pessoas de talento que permanecem aqui, Vitória também será culturalmente tão grande ou maior que as maiores capitais brasileiras.

A começar pelo nosso aeródromo que é uma saudade de cimento e ferro...

Cais do avião e mais adiante

JORGE ELIAS

Médico e Poeta. AEL. Cadeira 2.

Pousaram as primeiras pombas
com ramos poéticos do além-mar

Saint-Exupéry
deixou sobre o píer
uma carta do príncipe

Distanciaram-se as naves
veio o tempo do abandono

Urubus refestelados
e homens famintos
dissiparam os rastros da poesia
no lugar de toda pobreza

(mas tem que haver Homens-orgânicos
para alimentar a rosa sob a redoma)

Braços que se erguem
acariciam as nuvens.

Notas:

Cais do Hidroavião, construído em 1939, constituía uma das primeiras ligações aéreas de Vitória com outras capitais do País. Recebeu entre outras grandes celebridades a visita de Saint-Exupéry quando trabalhava transportando correspondências pela companhia aérea Latécoère.

Lugar de Toda Pobreza é o título de um documentário premiado, realizado em 1983 pelo cineasta capixaba Amylton de Almeida, que narra a vida de uma comunidade de catadores de lixo no lado ocidental da ilha de Vitória, próxima à região do Cais do Avião.

Aeroporto Eurico Salles

Despedi-me de Deus
em um voo Vitória-São Paulo

O piloto da *Varig*
desejou-me boas-vindas

Cravei na terra
o último cravo que arranquei
da Cruz de Nosso Senhor Jesus Cristo

Mas suas Chagas
subiram comigo
aos céus.

Agora, é avançar!

MANOELA FERRARI

Professora, jornalista e escritora, autora de 11 livros publicados.

Voar é consequência da aspiração de ir além do ser humano. Viajar significa um intervalo na rotina, um movimento de saída da inércia, concretizando ou dando sentido a um planejamento, qualquer que seja ele. Poucas atividades expressam tão claramente uma passagem (no sentido literal ou figurado) quanto uma viagem. Chegadas e partidas representam expectativas.

O momento da decolagem de um avião desperta as mais variadas sensações. Segundo frase atribuída ao célebre Leonardo da Vinci, “Uma vez que você tenha experimentado voar, andar pela terra com seus olhos voltados para céu, pois, lá, você esteve e para lá você desejará voltar.” São várias as motivações que nos levam a sair de casa rumo a outro destino.

Para a maioria dos passageiros, o espaço de um aeroporto é apenas um meio de deslocamento. Porém, para os municípios onde ficam localizados, representam muito mais, pois impactam diretamente na economia da cidade.

Na década de 1930, no local onde fica o atual Aeroporto de Vitória, funcionava o aeroclube da cidade, com uma pista de terra batida. Em 1942, com uma verba total de 50 contos de réis, teve início a construção de uma pista de cimento, que custou 38 contos de réis. O restante do valor foi utilizado na construção do terminal de passageiros. A construção foi concluída em 1943.

Antes de construir o Aeroporto Eurico de Aguiar Salles, os voos com destino a Vitória pousavam no hidroporto de Santo Antônio, o mais antigo bairro da capital. Construído em 1939, ficou conhecido

como “Cais do Hidroavião”, equipado tanto para o transporte de passageiros, quanto para o de cargas. A escolha do local se deveu, especialmente, à calmaria das águas, à topografia e ao fato de haver, ali, uma linha de bonde que fazia a ligação direta com o Centro da cidade.

O tempo de vida do Cais não foi muito longo. Durou menos de dez anos. Com o fim da Segunda Guerra, os hidroaviões entraram em desuso. O Cais de Santo Antônio foi um dos últimos a encerrar as operações aéreas no país, em 1948.

Sete décadas depois, os moradores do Espírito Santo compartilham novas expectativas com o mais recente complexo aeroportuário do estado. Comemora-se o moderno terminal do Aeroporto de Vitória (ES) como parte do programa “Agora, é Avançar”, que iguala Vitória a outras capitais brasileiras, com seus aeroportos modernos.

Um aeroporto movimentado é uma importante fonte de trabalho. Quanto maior o movimento, maior importância comercial ou turística costuma ter a região em que está inserido. O movimento de um aeroporto é, porém, um dos volumes mais complexos a se definir. Há três critérios a se considerar: a quantidade de passageiros em trânsito pelo local, a quantidade de carga transportada em toneladas métricas e a quantidade de pousos e decolagens.

Com capacidade para receber cinco vezes mais passageiros, na comparação com o antigo, o Aeroporto de Vitória será administrado, nos próximos 30 anos, pela Zurich Airport, operadora do Aeroporto de Zurique, o principal da Suíça.

O nome Eurico de Aguiar Salles somente passou a designar, oficialmente, o aeroporto em 2006, em homenagem ao advogado e político capixaba, que foi secretário de Educação e Cultura do Espírito Santo e ministro da Justiça e Negócios Interiores do governo do ex-presidente Juscelino Kubitschek.

Viajar nos ajuda a entender como a nossa sociedade evoluiu no tempo, de onde vieram nossas referências culturais, conferindo um senso de continuidade e vinculação. Em homenagem ao aeroporto de nossa cidade, lembro-me do ditado popularmente conhecido entre os aeronautas: “A aviação encurta distâncias e aproxima corações”. O prazer que extraímos das viagens depende mais do estado de espírito do que do destino. Observar o mundo dá sentido ao conhecimento.

De aeroporto, de livros, de avião

MARCOS TAVARES

Escritor. Pertence à cadeira 15 da AEL. Autor de “Gemagem” e “No escuro,armados”.

Em nossos tempos de criança vitoriense, das antigas, inocentes ainda, eu e minhas irmãs e toda criançada corríamos para apanhar os panfletos de propaganda eleitoral lançados por aviões em campanha. E, não bastasse a já extensa prole de minha mãe, ante a visão de algum daqueles aparelhos, a plenos pulmões ainda gritávamos: “Avião, joga um neném pra mim!” (mais um ensinamento de minha lendária avó).

Há quem, com onerosa fatura de cartões de crédito, talvez algo mais do que esbanjar fartura queira: talvez se esmere mesmo em acumular pontos para, em programas de fidelidade, os transformarem em milhas e, assim, revertê-las em passagens aéreas, de tal modo que, nas asas de alguma viação, mundo afora, viaje bem e, sobretudo, bem barato.

Já eu sou daqueles que, por puro medo de voar em avião, recuso decolagem ainda que sob qualquer generosa oferta de bilhete para voo. Confesso que nunca voei. E, se algum dia, for mesmo inadiável o embarque, eu vivo, por certo terei à mão um ou dois livros em que, todo absorto, durante o trajeto neles mergulhe. Leitor perspicaz logo aferirá que sou daqueles somente dispostos a viajar nas asas da imaginação.

Antes que vernaculistas puristas detectem catacrese (emprego de uma palavra em sentido inexacto, para nomear coisas que não possuem designação própria) nesse impróprio verbo embarcar (para o caso de avião), vou logo dizendo que não se trata de mera figura de linguagem a minha insegurança de voar dentro do que seja mais pesado do que o ar.

Ainda que especialistas afirmem que aerofobia seja causada por ansiedade aguda e, logo, deva ser tratada com terapia medicamentosa (à base de ansiolítico) combinada com terapia de exposição (o enfrentamento do medo de voar), não arrisco submeter-me às tantas, por vezes até contraditórias, correntes da Psiquiatria e, ainda menos, a correntes de ar. Por falar em livro conjugado a aeródromos, contumazes viajores aéreos também profundos leitores muito reclamam da absoluta supremacia, no acervo de livrarias de aeroporto, de títulos de autoajuda, de motivação profissional ou empresarial, bem como de romances de puro entretenimento e fantasia. E, no Brasil, o pior: os títulos e autores são, na sua maioria, estrangeiros.

Por consolo, acrescentam que, no caso dos subgêneros, isso também ocorre no Exterior. Pretendendo autoajudar-me, pretendo ler um cujo título seja objetivo assim: *Voe sem medo*. Num Brasil ainda sob o duro regime de exceção qual o instaurado pelo famigerado AI-5 (dezembro de 1968 a dezembro de 1978), conquanto as medidas ditatoriais, entre elas a censura prévia aos livros, brasileiros liam — e muito. E recordo-me que um dos títulos mais lidos, figurando por meses na lista de best-sellers estrangeiros, era um de ficção norte-americana: “Aeroporto”, de Arthur Hailey. Lançado em 1968, de modo subliminar aborda diversos temas: desde uma forte tempestade no Aeroporto Internacional Lincoln (Chicago-EUA) até o embarque de passageiro suicida portando uma bomba. Rendeu algumas versões cinematográficas.

Entre nós, os capixabas, está um dos maiores conhecedores de avião, de aviação e de aeroporto — além de Letras. Ele um dublê de jornalista e literato, seu pai (Nelson Albuquerque Silva) fora piloto de aeronave. Munido de dados, sobretudo da herança paterna (farto material fotográfico), e de fecunda memória a respeito de assuntos aeronáuticos, somente Álvaro José Silva poderia escrever uma obra qual “Patrulha da Madrugada- o início da aviação no Espírito Santo”, que a público lançou em 2013. Edição revista e ampliada a partir de uma anterior (2008), assim, resgatou parte da história do início da aviação comercial no Espírito Santo e, também, de façanhas na formatura de alunos do Aero clube, nos idos de 1946 a 1947. Título da obra alude a um famoso filme norte- americano

(The Dawn Patrol) que, sonoro já na década de 30, de modo so-
turno enfocou episódicas vicissitudes da Força Aérea britânica no
decorso da Primeira Grande Guerra.

Se aeroporto já deu prosa, também poesia já inspirou — e da melhor
fatura estética. De autoria do capixaba Xerxes Gusmão Netto (Guaçuí, ES,
16/08/1942 — Vitória, ES, 17/01/2007), está numa publicação da hoje ex-
tinta Fundação Cultural do Espírito Santo. O livro reúne em 102 páginas
quase toda a obra poética do notável jornalista foi publicado, em 1979, sob
um título nada óbvio: “Poesia de Xerxes”. O tal poema (Desespero de João)
lá está à página 88. Poema dos mais belos, que sobre mim desperta um
certo “prazer do texto”, li-o, bem antes, ainda em estado de jornal. Desde
então, até hoje ecoa em minha mente dado um certo enigma que encerra.
Os últimos três versos são, por si sós, já um poema. E ei-lo, na íntegra:

Desespero de João

Quando as esperas se tornam inúteis
e perdem de importância o itinerário dos bondes
João ri da vida
e quer a morte prematura
num momento intemporal.

As esperanças partiram
num avião indesejado
e João nem foi ao aeroporto.

Mistério ainda maior, porque fenomenal, é a desconhecida aeronave
que, numa tarde (16h), em 07 de Julho de 1997, na zona rural (Fazenda
“Piedade”), em Dores do Rio Preto (ES), testemunhei. O objeto voador
não identificado primeiro surgiu qual um grande círculo dourado; e, tal o
seu tamanho, induzindo-me, inicialmente, a o confundir com Lua cheia
em que teriam incidido os últimos raios de Sol. Qual não foi a minha sur-
presa quando percebi que o satélite natural da Terra, belo, pairava, bem
prateado, do outro lado do céu todo anil. E o OVNI, com um crescente
buraco negro ao centro, emborcava pouco a pouco, mostrando-se tridi-
mensional, até ficar bem visível uma cúpula com escotilhas retangulares.

O “aparelho” todo, agora, num formato de prato invertido. Assim, flutuando, leve qual folha ao vento, lentamente desapareceu por detrás de uma mata na montanha. Tentei contato telepático. Temi ser abduzido. Nessa época, eu, com exegese, metia-me a examinar a Bíblia.

Outro intrigante enigma para nós, garotos em andarilha aventura pela orla do Bairro Santo Antônio, era o abandono de grande infraestrutura arquitetônica só conhecida por “Cais do Avião”. Cais do Avião? Cais, que se saiba, consoante os dicionários, “é uma estrutura, geralmente uma plataforma fixa em estacas, ou região à beira da água, na borda de um ancoradouro natural ou de um porto, onde barcos podem atracar e aportar para carregar e descarregar carga e passageiros”. Avião ou aeroplano, que se saiba, idem, “é qualquer aeronave que necessite de asas fixas e motores para se sustentar no ar” (no mar, jamais, elucubrávamos).

Nenhum morador veterano de então explicava a nós que, outrora, ali estivera o primeiro hidroporto capixaba: o Cais do Hidroavião. Construído em 1939, nove anos depois havia entrado em desuso. “Foi um dinheiro jogado fora. Os hidroaviões já estavam ultrapassados na década de 30”, argumenta, no supracitado livro, Álvaro José Silva. E o “elefante (-marinho) branco” passou, depois, a sediar entidades várias, servindo a finalidades outras bem diversas do propósito oficial: nele estabeleceu-se, por antepenúltimo, um restaurante (Mar e Terra) famoso sobretudo pela “moqueca capixaba “e, hoje, um festeiro clube de pesca.

Se sequer em terra nunca estive numa cabeça de avião, qual no corpo dele jamais estive, alguns, no entanto, já estiveram a pequena distância de minha cabeça. Sim, com familiares meus a passeio no Parque da Cebola, quando apenas o ruído de uma aeronave, em sobrevoos sobre a icônica rocha, parecia fazê-la vibrar, em nós causando uma boa sensação de temor. Servidor cumprindo determinação estatal de submeter-se a curso ou a reciclagem em Escola do Serviço Público (ESESP), no Bairro República, de meia em meia hora, qual num teste para aferir concentração mental, sobre os nossos cérebros nada “voadores” vinha ou ia um daqueles ruidosos monstros aéreos. Funcionário público é, antes de tudo, um forte, qual o público o é.

Atualmente, alterada a rota, é sobre o mar que vêm os “pássaros metálicos”: um banhista na Praia de Camburi, ou um passageiro dentro de

um ônibus, poderá ver bem próximo, sobre si, a poucos metros, a enorme ave tecnológica. Do calçadão e da areia, eu próprio já ali testemunhei, visualmente acompanhando chegada deles. Quem more em cidade aeroportuária alguma vez já terá ido ver de perto o pouso ou a decolagem de aeronave: seja para receber ou para despedir-se de visita, sobretudo se parental, seja apenas por curiosidade em um dia de lazer. Confesso ter preenchido todas essas três opções. Garoto com colegas, ao alto do Morro do Cabral íamos ver navios e aviões, programa bem repetido até nos dias atuais.

Leitor deverá saber que capital capixaba já servira de escala a uma aventura aérea levada a cabo por dois ousados lusitanos: Gago Coutinho e Sacadura Cabral. Estes, decolando em Lisboa (Portugal), a bordo de um hidroavião monomotor Fairey FIII-D MkII, com um motor Rolls-Royce e batizado de “Lusitânia”, realizaram a 1.^a Travessia Aérea do Atlântico Sul. E Vitória (ES) foi a penúltima das escalas em que amerrisaram (sic), antes de, por definitivo, chegarem à então Capital do Brasil, o Rio de Janeiro, no Estado da Guanabara. O ano era 1922, e, o dia, 17 de junho. Pretendiam, com esse feito, comemorar o 1.^o centenário da Independência do Brasil. Por onde passaram foram calorosamente aclamados “heróis”.

Inaugurado em 1946, Aeroporto de Vitória, já bem precário e quase obsoleto no início desse século XXI, urgia submeter-se a expansão e a melhorias consoante os tempos modernos. Quando só vigorava descrença a respeito de sua conclusão, depois de conturbados 16 anos no processo ampliador e modernizador, eis que no raiar do dia 30 de março de 2018 oficializou-se abertura do novo Terminal Aeroportuário de Vitória (agora “Eurico Aguiar Salles”). É, na atualidade, considerado um dos melhores do Brasil.

Enquanto eu concluía este texto (12 de Setembro de 2019, às 21 horas) no Aeroporto de Vitória um avião acaba de atropelar um animal. Colidiu com uma capivara. Decolava rumo a Congonhas(SP). O piloto do voo G3 1391 (Vitória-Congonhas) teve que mudar de rumo. Resultou em corpo todo esfacelado o grande mamífero roedor. Ocorrência assim não é a primeira: outras houve, com inevitável morte dos bichos. Visto que, para ampliação, fora invadido o habitat de muitos, ocupar pistas de voo tornou-se habitual para uma fauna: um simbólico protesto da Natureza versus o Progresso?

Aeroporto de Vitória em vários momentos

MARIA DAS GRAÇAS NEVES

Professora e Musicista. Pertence à Academia Espírito-santense de Letras, cadeira 23, e à AFEL.

A minha primeira experiência em pisar no aeroporto de Vitória, foi aos doze anos de idade, quando meu pai decidiu levar a filharada para conhecer o Rio de Janeiro. Uma prole de onze, naquela época. Algumas lembranças me reportam aos anos sessenta, quando ainda bem jovem, era orgulhosa de contar as peripécias dessa viagem. O embarque no aeroporto de Vitória se deu numa ansiosa espera, pois não havia voos de carreira a não ser fretados de acordo com o número de passageiros. O aeroporto era no mesmo lugar de hoje, no bairro Goiabeiras, mas sem nenhuma estrutura, abrigava os passageiros numa pequena sala com uma varanda minúscula. Lembro-me vagamente do barulho do avião, que era infernal, pois os motores pareciam estar dentro da parte interna da aeronave. A viagem para o delírio de uma adolescente foi fantástica! A programação ocorreu como se previa, conhecer o Corcovado, o Pão de Açúcar, o Teatro Municipal, enfim o sonho realizado.

Eu, hoje, me considero uma viajante e teria como relatar em muitas e muitas páginas, episódios marcantes ocorridos em vários aeroportos do mundo, mas vou me deter no nosso aeroporto Eurico de Aguiar Salles, nome que até bem pouco tempo, ninguém conhecia a não ser simplesmente, aeroporto de Goiabeiras.

Eu tive um período de viagens semanais ao RJ, na década de oitenta, quando fazia o Mestrado em Educação Musical. Uma época em que se comprava um carnê antecipado de dez passagens com preços acessíveis, para viajar no pequeno avião da Rio Sul. Curiosa-

mente, numa dessas viagens, estando no aeroporto de Vitória, com bilhete nas mãos para embarcar como de praxe, toda terça-feira, já com a mala despachada, pois eu havia chegado bem antes da hora do embarque, lembrei-me dos biscoitos feitos artesanalmente pela Dona Nega, famosos e conhecidos pelos capixabas e cariocas, deixados em casa. A loja ficava nas imediações do Bairro República, bem próximo ao aeroporto e os biscoitos faziam parte do lanche das professoras e dos alunos do curso de Mestrado, que esperavam sempre a hora de degustar os biscoitos, levados por mim. Eu, impulsivamente, apanhei um táxi e fui comprar os tais biscoitos. O tempo foi rápido entre o ir e o retornar ao aeroporto, pois pelas minhas contas teria tempo de sobra; mas, quando cheguei, o avião havia fechado as portas quinze minutos antes da hora marcada e, eu não pude embarcar. Um transtorno, pois o outro avião sairia três horas depois, perderia grande parte das aulas e, inclusive a hora do lanche, o qual foi o motivo da perda do meu voo. A mala foi e eu fiquei a esperar no aeroporto durante horas. Na década de 80, o nosso aeroporto, ainda continuava muito precário, com horários restritos de voos para o Rio de Janeiro, e com poucas companhias aéreas, que faziam voos para Vitória. Eu aprendi uma lição, nunca mais ousei sair de qualquer aeroporto, mesmo tendo que esperar horas e horas por um voo.

O aeroporto de Vitória, por anos e anos, continuou sem estrutura. As promessas dos políticos em vésperas de eleições eram feitas, porém uma longa espera sem solução. O dinheiro vinha da esfera federal, mas era desviado para outros fins. Os capixabas ouviam falar do novo aeroporto, mas eram feitos remendos, daqui e acolá, além de pequenos acréscimos das pistas; e nada das obras do aeroporto, serem concretizadas. Em inúmeras vezes, tive medo na hora da aterrissagem, devido às pistas serem curtas; me dava um friozinho na barriga e me apegava com Nossa Senhora das Graças, para abrandar o meu nervoso. Eu nunca viajei sem a imagem dela no meu pescoço. Tenho fé e estou sempre protegida!

A partir de 1997, deu-se o início de uma série de Concertos Internacionais, organizada por mim e, como não poderia deixar de ser, a cada orquestra que chegava, estava eu no aeroporto de Vitória

à espera dos músicos. Em diversas vezes, a *tournée* pelo Brasil começava por nossa cidade e o caos era notável. Voos em atraso, e, quando em quando, um instrumento que chegava quebrado, fato que aconteceu com uma das orquestras, a de Budapeste, um dos violoncelos que viajava no porão da aeronave, chegou partido em três partes. Tivemos que esperar durante quatro horas para conseguir um documento da administração do aeroporto, pois a pessoa responsável não se encontrava no recinto. O momento foi sentar e esperar... pois o documento era imprescindível para que o músico pudesse acessar o seguro e receber o valor do concerto do instrumento, quando chegasse à cidade de origem. Um grande problema, os músicos estavam exaustos, havendo descontrole da hora do almoço e dos ensaios, além de ter que alugar às pressas um violoncelo para o concerto daquela noite. Horas e horas perdidas por falta de pessoal qualificado permanente no nosso aeroporto.

Outro fato se deu com a Orquestra de Montreal, músicos em *tournée* vindos de Porto Alegre para Vitória com o concerto naquele mesmo dia. Não tivemos escolha, e batemos o martelo na data, pois sair de tão longe era um risco. No dia, o aeroporto de Vitória fechou por mau tempo, mas anunciava melhora e eu lá estava à espera dos músicos pela quinta vez. Num determinado momento, veio o anúncio de que o avião estaria aterrissando, mas o mesmo sobrevoou por mais de quinze minutos, e não aterrissou, voltando para uma conexão no RJ, à espera da melhora do tempo. Uma agonia! O tempo passava e era quase hora do concerto, marcado para as 20:30 horas e o avião não chegava. Deixei uma funcionária de prontidão no aeroporto e fui correndo para o Teatro Carlos Gomes. Deu-se a entrada do público, e controlando pelo telefone, tive a confirmação de que o avião chegaria a Vitória em trinta minutos. Expliquei ao público o problema, pois havia a esperança de, mesmo tarde do que nunca, a realização do Concerto. Finalmente, músicos extremamente profissionais, adentraram o Teatro, cada qual com sua mala e foram diretamente pro palco sem as roupas de gala e, ao final do Concerto, foram ovacionados de pé, por mais de quinze minutos, pelo público presente. Um magnífico concerto que ficou marcado na minha me-

mória. Somos conscientes de que fatos como esse se deram, em muitas vezes, por falta de estrutura e das condições do nosso aeroporto.

Hoje, temos vários voos para todo o Brasil, e um aeroporto classificado como um dos melhores, depois de uma longa espera... mas, quem sabe, um dia, o nosso aeroporto entrará para o rol dos internacionais, assim evitando o desgaste das penosas conexões. Assim é o meu desejo!

Voos

MARIA DO CARMO CONOPCA

Graduada em Letras, mestre em Educação.

Meu primeiro contato com o universo das máquinas que voam ocorreu na minha infância no interior, quando aviões sobrevoavam frequentemente o bairro em que morávamos, num dos diversos morros de Colatina. Ocorre que no morro contíguo, um tanto mais alto, havia o campo de aviação da cidade. O campo de aviação era constituído por uma longa pista construída por meio de terraplanagem, uma grande extensão de poeira amarela, com um hangar ou dois bastante improvisados na lateral da pista. Eram apenas grandes galpões cobertos de placas metálicas, sem paredes ou qualquer tipo de vigilância que nos impedisse, a nós, crianças intrusas, de chegar nossa curiosidade bem perto daquelas aeronaves. As que ali pousavam eram quase todas monomotores ou bimotores, a que chamávamos, genericamente, de “teco-tecos”.

Eu, criança, brincando entre as plantas, pedras, poeira e seres imaginários do nosso quintal, aprendi com minha mãe a suplicar aos berros, de braços para cima, quando passava um teco-teco voando mais baixo:

– Aviããã, traz um nenenzinho pra mim!

Sim, aquilo era o cúmulo da modernidade. Nada de cegonhas, quem trazia bebês para as famílias de Colatina na década de 70 eram os aviões. Eu imaginava o pobre bebezinho em perigo, amarradinho numa trouxa de pano, descendo de paraquedas daquela altura toda... mas nunca mesmo chegou a cair um no nosso quintal, por mais que eu implorasse. Deveria ser muita falta de sorte, afinal.

Nas datas comemorativas, porém, sobrevoavam a cidade aviões de maior porte, e desses caíam paraquedistas incríveis, com seus paraquedas inflados como nuvens coloridas, e não só a criançada, mas todos iam ao delírio; largavam suas tarefas e corriam para os quintais ou para o meio da rua para ver melhor o espetáculo.

Daqueles dias de infância e pobreza, com aviões em cima e muita poeira em baixo, há uma boa história de família. Essa história aconteceu antes de eu nascer, contam, e o herói foi meu querido irmão Luís. Ele era pequenino, teria uns cinco ou seis anos. Alguém da vizinhança havia presenteado minha mãe, com meia garrafa de groselha, o que, nas mãos diligentes de minha saudosa mãe, dona Nair, certamente renderia uns bons dez litros de alegria para toda a família, à base de muita água, açúcar e divisão milimétrica da groselha concentrada para dar colorido e algum sabor ao refresco.

Ocorreu que, depositada a garrafa de groselha sobre a pia na cozinha, apareceram exatamente os aviões que vomitavam paraquedistas. De uma casa a outra a gritaria dos vizinhos dava o alarme sobre o acontecimento. Alvorço formado, correram as famílias para os respectivos quintais, mãos em pala sobre os olhos, pescoços alçando cabeças curiosas para o ar, cada um achando mais bonito aquele paraquedas colorido ou aquele outro mais vermelho ou mais azul ou verde. Os homenzinhos descendo pelo ar pareciam de brinquedo. E a claque hipnotizada pelo espetáculo, esquecida da vida...

Eis que meu irmão, porém, mesmo já naquela época provavelmente amante de motores e aviões, como demonstraria mais tarde, fixou sua atenção na garrafa de groselha, aquele líquido vermelho viscoso, de deliciosa concentração açucarada, com o convidativo aroma artificial de cereja. Enquanto os adultos e as outras crianças olhavam para o céu, Luís, sozinho dentro de casa, olhava para a garrafa. Deu um jeito de abrir a garrafa e a sorveu em grandes goles, ali mesmo, no gargalo. Ficou por longos minutos entregue àquela delícia, enquanto a mãe estava distraída lá fora. Bebeu até a última gota e, tonto, feliz pelo pico de glicose, desmaiou solenemente.

Quando minha mãe, enfim, retornou a seus afazeres, encontrou Luís apagado no piso frio da cozinha, a garrafa vazia do lado, um sorriso

feliz em sua carinha de polaco. Parecia uma miniatura dos ébrios contumazes que frequentavam os botecos do morro e dormiam na sarjeta. Não sei como minha mãe fez para ressuscitar o filho guloso; desconfio, porém, que o tenha enfiado no tanque e feito passar o pileque de groselha com uma boa ducha da bica de abundante água fria. Refeito do susto, com certeza ele ainda deve ter tomado uns coques das irmãs mais velhas, privadas que foram de saborear o frescos de groselha.

Hoje, após tantas décadas de distância dessa história, olho o aeroporto de Vitória e penso em meu querido irmão Luís, na história da groselha e no fato de ele ter conseguido, anos depois, tirar o sonhado brevê de piloto de bimotor. Fico pensando na fascinação com que ele teria acompanhado todos os anos de obra desse novo aeroporto e nos comentários que faria sobre as novas pistas e as aeronaves que circulam atualmente pelo céu de Vitória.

A vida, infelizmente, o levou de vez para o ar ainda muito jovem. Talvez ele esteja lá, do outro lado, garrafa de groselha na mão, vendo tantas mudanças que acontecem no mundo e achando graça dessa sua irmã caçula, tecendo memórias do tempo dos teco-tecos que levavam bebês de mentira para as meninas sujas que brincavam nos murundus empoeirados de Colatina.

Os aviões da infância

MATUSALÉM DIAS DE MOURA

Procurador da Assembleia Legislativa do Espírito Santo. Escritor. Pertence à cadeira 34 da AEL e ao IHGES.

Em minhas memórias da infância, já longínqua, lá nos campos do Córrego dos Coelhoos, está guardado, em perfeitas condições de saudades, o voo rasante do primeiro avião de meus olhos-meninos. Guardo, também, no fundo da memória, o primeiro susto e o primeiro medo dessas máquinas voadoras. Lembro-me como se fosse hoje: estava na lavoura, com minha avó, a colher batatas-doces, quando, de repente, surgiu, vindo por detrás da serra, um avião produzindo um barulho ensurdecador que ecoava na imensa montanha de granito vizinha à nossa casa. Ainda não havia visto uma aeronave voando assim tão baixo, assim tão de perto.

Eram umas nove horas de uma manhã de frio e sol ameno. Mais tarde, no mesmo dia, o mesmo avião voou por ali mais duas vezes, causando-me, primeiramente, espanto, correria e medo; depois, apenas entretenimento. Nesses dias, minha mente fervia em imaginações infantis ante tão barulhenta novidade. Nas semanas seguintes, outros aviões e helicópteros voltaram a sobrevoar quase que diariamente aqueles campos e montes. E, para pôr fim à apreensão de minha família e da vizinhança inteira, logo veio a notícia de que aquelas aeronaves eram do Exército Brasileiro, que estava na região para combater os comunistas que haviam, segundo corria à boca miúda, assentado uma base de guerrilha no topo do Pico da Bandeira, parte mais alta da cordilheira do Caparaó.

Durante meses, aqueles aviões e helicópteros, voando baixinho, e o comunismo tornaram-se assuntos de rotina em meio à popula-

ção de todo o Caparaó, nas portas das igrejas, das escolas, das casas comerciais, à beira dos campos de futebol, nas festas de casamento, de aniversário e até à noite nas reuniões de famílias à beira do fogo. Muitas rezas, promessas aos santos e até novenas foram feitas para banir o comunismo da região. O padre e as autoridades recomendavam cuidado às famílias, para não serem capturadas pelos guerrilheiros. Diziam que o comunismo era um mal terrível, pois os comunistas não tinham nenhum sentimento cristão e eram impiedosos com aqueles que não servissem a eles, invadindo suas casas, assassinando os homens e violentando as mulheres. As conversas eram muito assustadoras.

Mesmo depois do fim da “guerrilha”, o comunismo e aqueles aviões continuaram sendo assunto nas conversas dos compadres. Cada um tinha uma história diferente para contar. Ouvi muitas delas. Não tendo onde pousar, os aviões apenas contornavam as montanhas e sumiam. Já os helicópteros baixavam nos campos de futebol das vilas e fazendas. Um dia, sem mais nem menos, a guerrilha acabou. O último avião do qual me lembro a contornar o Caparaó à procura dos guerrilheiros era um bem menor que os outros, da “barriga” vermelha, igual a uma pimenta malagueta, que, numa tardezinha, fez um voo demorado, dando várias voltas ao entorno das montanhas. Logo no dia seguinte, surgiu a notícia de que a guerrilha havia chegado ao fim.

Aqueles aviões ficaram na minha imaginação caipira e me fizeram, depois, estudar alguma coisa sobre o comunismo no mundo, o que, confesso, me levou a simpatizar com o pensamento do velho Marx. Mas isso não vem ao caso. O que importa dizer, nesta crônica, é que, nessa época de minha meninice, eu nem imaginava que existia um aeroporto na cidade de Vitória, nossa capital. Aliás, eu nem sabia o que era um aeroporto. Em Iúna, já na adolescência, conheci um descampado no topo de um morro denominado “campo de avião”, onde nunca vi sequer um teco-teco pousar ou pousado.

Só fui conhecer o Aeroporto de Goiabeiras, ou Aeroporto Eurico de Aguiar Salles (seu nome oficial), ou Aeroporto de Vitória, como dizem hoje, em março de 1977, numa recepção dos políticos capixa-

bas ao senador Eurico Rezende, que havia sido escolhido como líder do general Geisel no Senado Federal. Nesse dia, fui ao aeroporto em companhia de alguns amigos para participar da festa de recepção ao senador, mas havia tanta gente que voltei sem saber o que era um aeroporto. Dois anos depois, retornei ao velho aeroporto para, novamente, receber o mesmo senador Eurico Rezende, agora escolhido governador do Estado pelo mesmo general Ernesto Geisel, e, outra vez, nem ao menos entrei nas dependências do aeroporto, tão grande era a multidão que lá estava para recepcionar o político ilustre.

Não sabia eu, entretanto, que, no futuro, por motivos políticos, profissionais e literários, eu iria utilizar, incontáveis vezes, o nosso aeroporto para embarcar e desembarcar em viagens para várias cidades do Brasil e do mundo, no desempenho de meus deveres com a vida que escolhi viver, buscando sempre o conhecimento. E, merecidamente, enquanto vou envelhecendo, o nosso modesto aeroporto vai se modernizando, ampliando suas instalações e se tornando, de fato, um aeroporto internacional. Palmas para o Aeroporto Eurico Salles, braços abertos do Espírito Santo a receber o Brasil e o mundo!

Aerportos

PEDRO J. NUNES

Escritor. Membro da Academia Espírito-santense de Letras.

Há um amigo meu que diz: “Quando se parte, o aeroporto é um inferno. Mas é o paraíso, quando se volta.” Millôr Fernandes dizia não compreender por que uma pessoa entrava num tubo metálico impulsionado por dois motores a explosão só para curtir a noite de Paris. Como não gosto de arredar o pé de casa, e viagem só mesmo as que faço para o fundo de minha cabeça, forçoso me é concordar com ambos.

Aerportos podem me causar as sensações mais inquietantes.

Quando espero o cancelamento, o atraso de algum voo, ou quando me chamam para o embarque, nunca sei o que é mais desagradável. No mesmo pé, no compasso do ideal de meu amigo, é impossível descrever a alegria de cada fibra de meu corpo quando pouso meus passos no solo do Aeroporto Eurico Salles, na cidade de Vitória, onde vivo. É hora de voltar para casa, aí sim, o melhor lugar do mundo.

Aerportos sempre me evocam uma lembrança triste, como a de certa feita, anos atrás, quando após passar dez dias a trabalho no Nordeste, não encontrei a festa dos que aguardam no saguão de desembarque a chegada de alguém. Não vale a pena retornar se não há quem nos espere. Nada há mais triste do que tomar um táxi no aeroporto a caminho do nada. Melhor seria, certamente, virar nos calcanhares e tomar um voo para qualquer destino. Um olhar vazio combina com qualquer lonjura.

Outro dia saltei de meu carro na garagem de um shopping em Vitória. O acesso a esse shopping é feito pela laje, que fica na di-

reção do aeroporto antigo. Aparentemente sua velha pista ainda é utilizada em certas condições, ainda que o novo aeroporto tenha sido inaugurado e receba voos regularmente. Caía a tarde, mas ainda havia bastante luz, e eu pude ver que um avião vinha se aproximando para aterrissagem. Voava cada vez mais baixo em minha direção. Logo aquela máquina extraordinária foi se tornando maior e mais barulhenta e, vindo em linha reta, passaria a alguns metros acima de mim. Não tive dúvidas, parei e fiquei esperando sua aproximação. Gostaria de poder descrever minha sensação diante da visão da parte inferior da enorme fuselagem e do barulho dos motores do jato quando passou sobre a minha cabeça. Para mim, no entanto, isso será sempre algo indescritível. Logo, deixando no ar o rastro de estupefação, o grande avião desapareceu atrás do muro do shopping, não mais sendo visto, deixando atrás de si um homem que não se decidia entre o encanto e o desencanto.

Ainda bem depois, mesmo quando eu bebericava um café no interior do shopping, se alguém me perguntasse – e ninguém me perguntou – o que eu tinha que perdia meu olhar numa lonjura imaginária, eu teria de decidir uma séria questão: pensando em aviões, eu sentiria orgulho ou vergonha de minha própria espécie? Porque aviões, passando sobre minha cabeça, ainda mais tão próximos, colocam-me no fundo da alma esse abismo, em mim duelando o bom selvagem de Rousseau e besta fera de Hobbes. Porque se alguém me perguntasse o que eu tinha que perdia meu olhar numa lonjura imaginária, eu talvez respondesse algo como:

– Fico imaginando quanto engenho e arte não são necessários para colocar no ar um 737-800 (o modelo usual dos aviões de passageiro em uso no Brasil), que pode pesar com todos os lugares ocupados e carga completa em torno de quinhentas e sessenta toneladas no momento da decolagem. É que dá o que pensar a evolução de nossa espécie, capaz de uma conquista tão extraordinária quanto inventar o avião e a bomba de nêutrons com a mesma naturalidade. De um lado a engenhosidade humana coloca no ar um avião que aproxima pessoas e transporta desejos. Do outro, cria uma bomba capaz de aniquilar qualquer tipo de vida num raio de dois quilômetros de sua explosão.

Preferia voltar a ser o menino que ficava admirado das duas cortinas de fumaça dos aviões que passavam no céu de São José do Calçado, preferia ser esse menino bobo diante do desconhecido e do admirável. E que ainda acreditava na bondade da espécie humana. Porque não sabia nada acerca das dúvidas que o assaltariam quando se tornasse adulto e visitasse aeroportos.

Aeroporto e suas narrativas

QUITILIANE PINHEIRO DOS SANTOS

Professora e Escritora

O narrar...
Emana a significância
Dos encontros, desencontros
Da chegada, da partida,
Do decolar ao aterrissar,
Entre apoios operacionais,
Abraços aerodinâmicos manifestar,
No aeródromo...
Graças a Alberto Santos Dumont !!!!
Do 14 Bis à Ave de Aço, desfilas e pelo céus navegar.
No embarque...
Passageiros, Anglicismo exercitar: *Check in, Gate, Passport*
Vix-SSA nas bagagens, siglas identificar.
No desembarque...
Varias narrativas deparar.
Novas chances de recomeço, possibilidades, encontrar.
Sorrisos, atrasos, choros, nostalgias, angústias...
Turismos, *networking*, negócios...
Nos grandes centros aeroportuários
Pode empregar.
No Aeroporto
Tudo isso vivenciar!!!

O aeroporto

RAIANNY SILVA MATTOS LAEBER

Enfermeira, gestora hospitalar

Seu mundo era ali.
Entre idas e vindas, embarques e desembarques,
Era ali que ela se encontrava.
Os portões eram mais portais do que qualquer outra coisa.
Era por ali que a vida se transformava ao passar por eles,
Assim mesmo, tal qual uma mágica.
Decolava sempre em novas aventuras de amor,
Sem medo do dissabor ou de turbulências quaisquer.
Seu passaporte era marcado por experiências inimagináveis,
Intangíveis, só dela.
As páginas tinham odor de saudade.
O mundo era pequeno demais pra ela,
Por isso ela criava outros mundos.
Ela buscava aquilo que a fizesse flutuar, voar,
Não apenas em uma aeronave,
Mas que a fizesse sair do chão mesmo sentada,
Tomando uma xícara de café antes do check in.
O ritmo das pessoas e suas pressas a deixava leve.
Dentro dela, aqueles rostos eram obras de arte
Que se visita entre uma viagem e outra.
As histórias que ouvia dos passageiros de fileira,
Os livros que lia em longarinas frias e ordeiras
E as sensações que experimentava
Ao passo que as horas corriam à espera do próximo voo,

Transpunham qualquer limite de sonhos e emoções.
Tudo era lícito.
Sem rumo certo, sem endereço fixo, ela se permitia viver.
Não apenas uma vida, mas várias.
A ponte entre tudo isso, o caminho até a próxima vida,
A estrada até o próximo amor
Era o aeroporto
Que a acolhia sem pestanejar.
E assim ela foi vivendo,
Voando com as asas que ela construiu,
Sem esperar cair do céu.
O céu que ela pintou com as cores mais lindas que encontrava,
A cada nuvem que chegava,
Ou a cada nuvem que era levada,
Às vezes, mesmo sentada,
Tomando uma xícara de café.

A vida voa

ROBERTO DE OLIVEIRA

Prof. de Língua Portuguesa no Ifes

A primeira vez em que fui ao shopping Mestre Álvaro, fiquei encantado com a visão que de lá se tinha do aeroporto e, sobretudo, dos aviões, que, na decolagem, pareciam vir de encontro ao prédio. Então, apenas para apreciar essa visão, voltei ali algumas vezes.

Foi numa dessas idas para apreciar a paisagem, apostando que um avião me atingiria na varanda do shopping, que veio até mim um jovem, vestido com o uniforme de um fast food.

- O senhor vem de vez em quando aqui olhar os aviões, não é?

- Sim. Venho algumas vezes. Mas não é tanto assim para que alguém se tenha dado conta...

- É que o senhor vem sempre no meu horário de folga e eu sempre estou aqui na varanda nesse horário. Venho ver a decolagem de um voo que sai agorinha.

- É verdade, quando venho, é sempre neste horário, depois que saio do trabalho. E sempre vejo o mesmo voo decolando.

- Eu adoro ver os aviões. Por isso, este é meu horário de folga sempre. E o voo de agora vem, geralmente, bem na direção da gente. Veja! Já está decolando!

Parou de falar, ligou a câmera do celular e ficou fixado, olhando e filmando até que o avião, passando por sobre o shopping, saiu de seu campo de visão. Naquele dia, ver a decolagem não foi mais emocionante do que ver a empolgação daquele jovem com a cena, que, seguindo ele, via todos os dias.

- Fico imaginando como é estar lá dentro. O senhor já deve ter viajado de avião, né?

- Já.

- Como é estar lá dentro e se sentir voando?

Antes que eu respondesse, ele pegou um sanduíche que tinha numa sacola, o desembulhou e me ofereceu. Agradei e ele seguiu falando:

- Desculpa, mas eu preciso comer agora. Se não se importar, podemos continuar conversando. Neste horário é que posso lanchar. Mas... como é a sensação de viajar de avião?

- Não sei se a gente se sente voando...

- Como não?! Se a gente tá dentro do avião e ele tá voando, a gente tá voando...

- Mas a gente não sente exatamente o voo; a gente tá fechado e parado lá dentro.

Com essa minha fala, percebi certa frustração no jovem e, então, perguntei:

- Como você, que fica tão vidrado vendo o avião passar, acha que se sentiria estando dentro dele?

- Eu acho que me sentiria voando. E, mesmo o senhor dizendo que a gente fica parado, preso dentro do avião, eu acho que no dia que eu voar dentro de um, vou sentir o vento da velocidade. Acho que minha alma vai sair do corpo e vai virar um avião ou um passarinho. Acho que vai ser a melhor sensação de minha vida. Olha, eu vou pegar um avião um dia! Guardo todo mês um pouquinho do meu salário e sigo os preços das passagens na internet. Eu tinha planejado viajar no mês que vem. Ia pegar um voo pro Rio, que seria o menos caro pra mim. Ia até lá de avião e, se eu não morresse de emoção – e eu não ia morrer rrsrrsr, eu voltaria de ônibus, no mesmo dia. Porque não quero ir pro Rio, nem ia ter dinheiro pra ficar lá. Ia só pra ir voando. Planejei essa viagem e consegui um fim de semana de folga. Um colega, pra me ajudar, disse que me cobriria. Tava tudo no esquema, mas vou ter que adiar.

Enquanto falava, seus olhos brilhavam e, mesmo ao dizer que teria que adiar a viagem, não perdia o brilho no olhar. Estava seguro

de que voaria e somente a ideia certa de que ia fazer isso um dia já era o bastante para o alegrar. Para que ele pudesse comer seu sanduíche, decidi falar mais:

- Na primeira vez em que viajei de avião, eu estava meio apreensivo, porque a gente nunca sabe como vai se sentir...

- O senhor tinha quantos anos?

- Acho que dezenove.

- E como foi? Pra onde voou?

- Viajei pro Rio, que era mais barato rrsrsrs

- Verdade?!

- Fiz exatamente o que você planeja fazer.

- E como foi?

- Foi rápido rrsrs

- Isso eu sei rrsrsrs. Quero saber como foi a sensação de voar.

- Desculpe se vou te frustrar de novo, mas... não me lembro.

- Quanto tempo tem isso?

- Trinta e quatro anos.

- Eu acho que não vou esquecer a sensação de voar nem que eu viva cem anos depois.

- Por que você planejou viajar no mês que vem?

- Porque é meu aniversário. Dia 12, que é um sábado. Vou fazer vinte e oito anos e quero voar antes dos trinta.

- E por que vai ter que adiar?

- Porque precisei gastar o dinheiro que tava juntando e não quero fazer dívida com a viagem porque tenho meus compromissos. A viagem, tenho que pagar ela antes de ir. Depois, tenho aluguel, comida... não dá pra arriscar fazendo dívida.

- O que houve que precisou gastar do dinheiro que juntava? Você parece cuidar direito de sua vida financeira...

- A mãe do colega que dividia a quitinete comigo ficou doente no sul da Bahia e ele precisava ir pra lá, mas estava sem grana. Então, dei minhas economias pra ele. Ele foi, a mãe morreu e ele decidiu ficar morando lá pra fazer companhia pro pai. Daí eu tive que me mudar pra um lugar que aluga quarto porque não quero mais dividir aluguel com ninguém.

Enquanto me explicava, algo de tristeza passou em seu semblante.

- Desculpe, mas em cinco minutos tenho que estar de novo atrás do balcão. Preciso ir. Outro dia que você vier nesse horário, a gente conversa mais.

- Você pode me dar seu número?

- Claro! Legal! Assim você me avisa quando vier ver avião.

- É! Mas tem outra coisa que quero falar com você. Se você ainda pode ter aquela folga e se aceitar um presente, como eu estarei indo pro Rio de avião naquele fim de semana, te dou as passagens e você viaja comigo.

Chegando ao aeroporto de Vitória

SÔNIA MARIA BARRETO

Professora e Escritora

Após passar no exame de qualificação do curso de doutorado da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP, me organizei para embarcar para Vitória, feliz pelo dever cumprido. Com a minha pequena bagagem de roupas e objetos pessoais, livros e anotações recomendadas pela banca, pretendia chegar em casa no final da tarde, relaxar e dormir para no outro dia retomar as minhas aulas, uma vez que não me licenciarei para estudar. Confesso, que também estava emocionada e preocupada em finalizar a pesquisa e ir para a defesa, encerrando a minha lida estudantil na cidade de São Paulo, a qual me acolheu com expectativas, esperança e muita força de vontade.

Após me deliciar com uma panqueca, em Perdizes, bairro da localização da PUC, me dirigi ao Aeroporto de Guarulhos rumo à Vitória. Cumprindo os trâmites de embarque, sentei-me ao lado de um adolescente e, logo após a decolagem, começou um barulho estranho, ouvido por todos os passageiros, menos pelo meu vizinho de poltrona que, como os demais adolescentes, estava no mundo da lua, aproveitando o cair da tarde e com menor distância do céu.

Com toda a tripulação recolhida na cabine do comandante, a voz de uma das aeromoças avisou que tinha um pássaro em uma das turbinas, que o avião estava voando com apenas uma e por precaução o piloto estaria sobrevoando a cidade de São Paulo para queimar parte do combustível e retornar ao aeroporto de origem. Ainda solicitou que todos ficassem calmos e que não entrássemos em pânico porque o piloto era experiente, além de ter crianças a bordo. Pensei:

será que não pousarei mais no aeroporto de Vitória? Era pequeno, acolhedor e nos surpreendia com “a volta para casa” com segurança (?), pois o percurso era de apenas 1:20 hora de São Paulo.

Pairou um silêncio total: bocas emudecidas, caras espantadas se entreolhavam, mas ninguém se arriscava falar para não perturbar as manobras do comandante. Senti que a minha roupa colava no corpo de tanto que suava e notei que o mesmo acontecia, com os passageiros mais próximos a mim, com exceção do adolescente, é claro, que continuava alheio à temerosa situação. Ficamos assim, cerca de 30 intermináveis minutos sobrevoando casas, rodovias, ruas, torres de igrejas e escolas que estavam numa proximidade tão íntima, quanto pisar no aeroporto de Vitória. E para me distrair, fui pensando no nosso aeroporto Eurico de Aguiar Salles, conhecido também como Aeroporto de Goiabeiras, plantado próximo à área urbana, distante 10km do centro da cidade. Tinha seu acesso direto pela Fernando Ferrari, passando pela UFES, a qual era vista na decolagem e no pouso. Com pequena extensão da sua pista, contava com a habilidade do piloto para as suas manobras e já foi considerado “o pior do país pela própria Infraero”, além de limitar o desenvolvimento do estado.

Sua história começa na década de 1930, no local onde funcionava o aeroclube da cidade, com uma pista de terra batida, escolhido por um engenheiro francês da Société des Lignes Latécoère. Em 1942, com uma verba de 50 contos de réis, teve início a construção de uma pista de cimento, que custou 38 contos de réis, ficando o saldo para a construção do terminal de passageiros e outras instalações necessárias ao seu funcionamento, sendo concluído em 1943, quando o mundo sofria os danos da Segunda Grande Guerra Mundial.

O aeroporto de Vitória fez parte da relação de aeroportos participantes do convênio firmado entre os governos do Brasil e dos Estados Unidos, por meio do qual o Brasil cedia, durante o período de guerra, a utilização de aeródromos às Forças Armadas dos EUA. Em 1943, a U.S. Engineer Office, repartição do exército americano, concluiu o projeto para o recém-construído aeroporto, prevendo a ampliação da pista para 1.500 metros de comprimento por 45 metros de largura. O projeto foi realizado pela Diretoria de Obras do

Ministério da Aeronáutica, concluído em 1946, data oficial da sua inauguração.

Em 3 de fevereiro de 1975, foi incorporado pela Infraero e em 1978, sua pista foi ampliada para 1.750 metros de comprimento e, em 1979, foram concluídas as obras de reformulação de pavimento nas pistas e reforço de concreto no pátio de estacionamento para abrigar maior número de carros, bem como melhor conforto dos seus usuários. Apesar de pequeno, operava com idas e vindas levando passageiros para conexões em outros estados, principalmente Rio de Janeiro e São Paulo.

Antes da construção do Aeroporto Eurico de Aguiar Salles, os voos com destino à capital pousavam no hidroporto de Santo Antônio, o mais antigo bairro da capital. Projetado pelo arquiteto Ricardo Antunes e construído em 1939, o hidroporto logo ficou conhecido como Cais do Hidroavião. A edificação era equipada tanto para o transporte de passageiros quanto para o transporte de cargas. O local era propício, face às águas calmas naquele lugar, à topografia do bairro e também, ao fato de haver ali uma linha de bonde que fazia a ligação direta com o centro da cidade. O seu tempo de vida foi de aproximadamente dez anos. Com o fim da Segunda Grande Guerra Mundial, os hidroaviões entraram em desuso e as suas operações foram encerradas em 1948.

Em 2005, iniciaram-se as obras de modernização do novo aeroporto, cujo projeto incluía um moderno terminal de passageiros com aeroshopping, climatizado e com acessibilidade para deficientes físicos, seis modernas pontes de embarque, uma segunda pista de pouso e decolagem com 2.416 metros (sentido leste/oeste), estacionamento com 1.000 vagas, um novo pátio de aeronaves, novas vias de acesso, novas instalações do Corpo de Bombeiros, nova torre de controle e instalações de navegação aérea, lojas reservadas para comércio e um centro de convenções, dentre outras necessidades para atender à demanda dos seus usuários. Após longos anos de construção, paralisação das obras por diversas vezes, desapropriação de casas, negociações políticas e outros entraves foi inaugurado o novo aeroporto de Vitória em 29 de março de 2018, como parte do programa "Agora,

é Avançar”; O terminal iguala Vitória a outras capitais brasileiras, com aeroportos considerados mais modernos. Em outros tempos, fora também lazer de famílias que levavam os filhos para conhecê-lo. As crianças ficavam admiradas pelo tamanho e peso do pássaro que voava, uma vez que para a maioria delas ficava apenas no imaginário essa viagem dos sonhos.

Mas, após a queima de combustível, retornamos ao aeroporto de Guarulhos... ufa! Foi a primeira vez que fui recepcionada em grande estilo: polícia, ambulância, bombeiros e demais funcionários do aeroporto que pediam desculpas pelo ocorrido e disponibilizavam algumas opções de reembarque. Após explicações, reclamações e descontentamentos, a verdade é que a aeronave não saiu do solo. Na chegada, em Vitória, a recepção foi menos calorosa, somente alguns reportares aguardavam o desembarque dos passageiros para cobrir a matéria que circulou, posteriormente, nos meios midiáticos capixabas, conforme Imagem do Jornal A Tribuna – Vitória/ES, do dia 10 de fevereiro de 2005. O Aeroporto Eurico Salles de Aguiar é o mais antigo, maior e mais importante aeroporto do Espírito Santo.

Coisa Brasileira

VANDA LUIZA DE SOUZA NETTO

Professora e Escritora. Mestre em Letras

Aeroportos sempre me fazem pensar em Santos Dumont, esse Ícaro Tupiniquim, que assombrou Paris, em 1906, com seu 14 Bis e sua Demoiselle. A cada passeio do brasileiro pelos céus, olhos arregalados pelo engenho que o homem tão bem aperfeiçoou: o sonho de voar. O aeroporto de Vitória passou por inúmeros atrasos e retomadas, em sua reforma, com idas e vindas que se arrastaram, em terra, por vários anos, tal e qual uma novela mexicana.

Capixabas desanimados nem acreditavam mais que, um dia, estaria concluída a reforma. Mas, o tempo passou e um dia tudo ficou pronto e hoje é considerado um dos melhores aeroportos do país. Não se trata de projeto grandioso, mas está na medida certa, com ótimo atendimento. Pude comprovar o fato em minha recente viagem ao Rio Grande do Sul.

Feito o check-in, tinha planos de levar minha maleta, com duas mudas de roupa, casaco e pijama, no compartimento acima de meu lugar, pois a bagagem dos passageiros foi reduzida ao mínimo depois que as companhias aéreas decidiram cobrar um valor extra. Foi com surpresa (minha!) que a funcionária informou que minha maleta não viajaria pertinho de mim e sim no bagageiro do avião, devido à falta de espaço no compartimento acima dos assentos. E o melhor, sem custo nenhum! E com lacre! Vejam só o resultado: as companhias quiseram lucrar com a cobrança e o feitiço virou contra o feiticeiro, criaram um monstro! Não há espaço suficiente nos compartimentos para tantas malas, mochilas, valises e sacolas. Conclusão: dentro

do avião, enquanto os passageiros tentavam se acomodar no exíguo espaço (cada vez menor) que nos cabe na nave, descobri que não havia espaço para minha pequena valise de mão, com maquiagem, remédios (alguns...), escovas de cabelo e dentes e outros apetrechos indispensáveis, como meias, cachecol e luvas.

Instalou-se a confusão, pois as outras pessoas também não achavam espaço e era um tal de passar valises, mochilas e sacolas de mão em mão, até conseguir espremer cada uma num cantinho qualquer. Felizmente, num arroubo de solidariedade, as pessoas foram ajudando umas às outras, embora ao tomar seus lugares, mantivessem a devida distância protocolar, apenas o “com licença”, “por favor”, “obrigada” e “de nada”. Ainda bem que não me senti tão distante dos demais assim, pois tanto na decolagem quanto no pouso, vi que várias pessoas fizeram o sinal da cruz. Assim como eu, é claro...

Acróstico Aeroporto Eurico de Aguiar Salles

WANDA MARIA ALCKMIM

Poeta. Pertence à cadeira 30 da AEL e à AFEL

Ah... quem me dera saber voar
Entre versos e nuvens
Redescobrimo os voos de Dumont, o inventor
Ouvindo Drummond voar em prosas
Pois pontes eles criaram
Olhando ora a terra, ora o céu
Redefiniram esses dois, realidades
Tomando para si rimas, e criando entusiasmos no ar
Oh... homens mineiros, inteiros de ferro e aço

Eu quisera saber, quisera poder
Unir esses dois seres
Retornar esse tempo de vidas
Incrível tempo de ideias e ideais
Criá-los como amigos
Observando a realidade se tornar diferente... dali para frente...

De Itabira
E Santos Dumont

Assim em terras simples
Guerreiros também nascem
Ungidos
Imantados
Aureolados
Reis

Seria até covardia
Alegrar assim a terra, o céu e tudo mais
Levar a todos onde queiram
Largar um? Lema deles: Jamais!
Entrelaçados formariam ecos eternos
Sempre plenos de sons, em diferentes tons...
entre a terra...
entre o ar.



PREFEITURA DE
VITÓRIA



ACADEMIA
ESPIRITO
SANTENSE
DE LETRAS

FORMAR
EDITORA

editoraformar.com.br



9 788595 861060