



MÁRIO CORSO

Aconselho você a reduzir o uso de redes sociais | 54



MONJA COEN

Dentro do meu peito, a floresta está em chamas | Caderno Vida



CARPINEJAR

Separados têm medo de mostrar namorados aos filhos | Revista Donna



LEANDRO KARNAL

Não gosta de fulano? Não leia, não ouça e não assista | Caderno DOC

SÁBADO E DOMINGO, 31 AGOSTO E 1º SETEMBRO 2019 – PORTO ALEGRE – ANO 56 Nº 19.492 – R\$ 7,00 – Produto R\$ 6,74 | Pis e Cofins R\$ 0,26 – SC/PR: R\$ 7,50 | DEMAIS ESTADOS: R\$ 12,00

RS dá exemplos de boas práticas no agronegócio

Em meio a críticas ao setor primário por queimadas na Amazônia, produção gaúcha que está na vitrine da Expointer evidencia ações de preservação do ambiente, visando à redução de impactos em áreas de pecuária e produção de grãos. | Caderno Campo & Lavoura



Última chamada

Em poucas semanas, o Terminal 2 do aeroporto Salgado Filho vai deixar de receber voos, encerrando uma trajetória de chegadas e partidas que se confunde com a história gaúcha nas últimas seis décadas. | 14 a 17

ANDRÉ ÁVILA

SALGADO FILHO

Apagar das luzes



depois de seis décadas

Prédio antigo do aeroporto, o terminal 2 vai deixar de receber voos nas próximas semanas. Uso será só para escritórios e torre de controle

JESSICA REBECA WEBER
jessica.weber@zerohora.com.br

Após seis décadas de partidas e reencontros, o prédio antigo do aeroporto Salgado Filho deixará de receber voos nas próximas semanas. A data da mudança ainda não foi divulgada pela Fraport, que administra o aeroporto. A concessionária informa apenas que será “em meados de setembro”. Transferindo as operações da companhia Azul ao terminal principal, em fase final de ampliação, a empresa pretende utilizar o chamado Terminal 2 para seus escritórios e torre de controle.

Da visita do papa João Paulo II à partida de Jango após o golpe de Estado, o aeroporto velho testemunhou importantes passagens da história do Rio Grande do Sul e do Brasil. Voltado para a Avenida dos Estados, o terminal começou a funcionar em 1953, substituindo o chamado aeroporto São João, e passou por sucessivas reformas ao longo das décadas seguintes. Chegou a ser desativado em 2001, com a abertura do novo terminal

junto à Avenida Severo Dullius, mas voltou a ser utilizado para voos domésticos em 2010, complementando as operações.

A história do aeroporto se confunde com a do professor do curso de Ciências Aeronáuticas da PUCRS Claudio Scherer, 77 anos, piloto da Varig de 1966 a 1997. Ali ele passava tardes inteiras assistindo a decolagens e aterrissagens, pelos 12, 13 anos de idade. Circulava pelo terraço panorâmico (à época, não envidraçado) e caminhava até a cabeceira da pista — algo inimaginável com os procedimentos de segurança adotados hoje. Sentado no concreto, ele esperava os aviões se aproximarem. Conhecido do fiscal, também circulava entre os aviões parados, tirando fotos com sua máquina de caixote.

Scherer lembra de uma linda praça no lugar do estacionamento. Recorda que o prédio tinha mais iluminação natural — hoje, acha que “parece uma caverna” — e que a escadaria que leva ao segundo andar dava em frente a um restaurante chique. Fazia parte da programação de final de semana do porto-alegrense ir de carro até

o Salgado Filho para comer ali.

O aeroporto nessa época era um orgulho, e voar, coisa para milionários, conta Scherer:

– Nos anos 1960, as pessoas viajavam com traje de noite, botavam tailleur, casaco de pele, faziam penteado. Os homens iam de terno e gravata. Era um desfile de moda.

Junto ao Salgado Filho, ficava também a base da Varig, que ali viveu tempos de luxo. Como o preço das passagens aéreas era tabelado, companhias tentavam ganhar os passageiros no serviço de bordo, explica o ex-piloto.

– No tempo do Electra, que fazia Porto Alegre a São Paulo em 1 hora e 50 minutos, o avião decolava de meio-dia e tinha serviço

de almoço quente. Vinha canapé, vinho, uísque, cerveja. Recolhidas as bandejas e os talheres de aço, passava um carrinho oferecendo pâtisserie, frutas, sorvete.

Decadência

A Varig encerrou suas atividades em 2007, e o terminal antigo já não tem nem sombra da opulência que tinha. Com os dias contados, há sinais de abandono: elevador que não funciona, grande quantidade de entulhos depositada em sala junto ao terraço panorâmico, fiação à mostra em alguns pontos. De madrugada, com movimento ainda menor do que o normal, há apenas uma lancheria aberta e relatos de atuação de flanelinhas na rua.

– Os prédios importantes como o aeroporto fazem fama, entram em decadência e não voltam mais. Tem a curva de evolução e a curva de decadência — comenta Scherer.

O paulista Dino Bruzadin Filho, 59 anos, fez escala pela primeira vez no Terminal 2 neste mês. Achou a sala de conexão apertada, as áreas comuns, “antigas e abandonadas”, e as opções de alimentação, limitadas. O engenheiro electricista paranaense Antonio Maurício Machado, 56 anos, avalia que faz sentido desativar o terminal:

– Nunca achei que ele fosse compatível com uma capital como Porto Alegre. E, para quem não é da cidade, a divisão do aeroporto entre os dois terminais sempre foi motivo de confusão.

Já a professora de séries iniciais Sandra Peres, 50 anos, de Canoas, ficou chateada quando informada pela reportagem que o terminal não receberia mais passageiros. Sentada no saguão de entrada, ela disse achar o ambiente acolhedor. Estava admirando a obra de arte gigante na parede a sua esquerda quando foi abordada.



História do local se confunde com a de Scherer, ex-piloto da Varig

ISADORA NEUMANN

Bênção do Papa para quem estava na pista

A Zero Hora de 6 de julho de 1980 destacava que, na despedida da visita ao Rio Grande do Sul, João Paulo II “mostrou sua espontaneidade”. Quebrando o protocolo, o carismático líder religioso fez questão de ir aos operários que esticaram o tapete vermelho sobre o qual pisaria e abençoou-os.

Crianças furaram o isolamento para abraçar o Papa e uma pequena multidão se juntou na pista, onde ele deixou “uma confusão generalizada, sorrisos, emoções, lágrimas”,

conforme descrição feita pela da reportagem.

Depois de se despedir de alguns políticos e militares, o Papa subiu a escada do Boeing da Presidência da República. Parou após alguns degraus, abençoou quem estava na pista, recomeçou a subida. Parou de novo, abriu os braços, fez o sinal da cruz. Chegou à porta do avião e, por quase um minuto, permaneceu acenando antes de desaparecer.

Às 15h30min, partiu para Curitiba, depois de 22 horas no Rio Grande do Sul.



Na despedida, João Paulo II acenou por quase um minuto



Os artistas Locatelli, Pisoni e Sessa, diante do painel que foi finalizado em 1953

Obra de arte sob risco de ficar fechada ao público

Tão antigo quanto o terminal, o painel *A Conquista do Espaço* foi pintado por Aldo Locatelli, em parceria com os outros dois artistas italianos, Emílio Sessa e Attilio Pisoni. Com 50 metros quadrados e finalizada em 1953, a obra faz referências à história da aeronáutica, retratando desde Leonardo da Vinci, que no século 15 projetou uma máquina voadora, a Santos Dumont, conhecido no Brasil como Pai da Aviação.

Luciana de Oliveira, pós-doutoranda em História pela Unisinos e professora do IFRS Campus Ser-

tão, relata que a obra composta por quatro telas é “fundamental” para o patrimônio histórico, artístico e cultural. Ela se preocupa com o destino do painel:

– Esse espaço sendo fechado, o que vai ser feito dessa pintura? O Palácio Piratini é fechado para o público, então a população já não tem acesso às obras de Locatelli que há lá. Talvez isso aconteça com essa também, ao virar um espaço administrativo.

A Fraport informou que não há definição sobre a utilização futura do prédio, “mas em qualquer

situação a obra do Aldo Locatelli será preservada e tratada com o devido respeito”. A empresa não concedeu entrevista (respondeu questionamentos por e-mail, por meio de assessoria de imprensa) e justifica que a decisão de transferir todas as operações para o terminal principal visa “aumentar a segurança operacional e o conforto dos passageiros”.

O prédio da década de 1950 é inventariado, de acordo com a Secretaria Municipal de Cultura, e a Fraport precisaria de autorização para realizar modificações.



Imagem feita no início dos anos 1960 mostra movimentação de parte da área de pouso e decolagem

SALGADO FILHO

Recepções e despedidas para a história

Em abril de 1964, o velho Salgado Filho testemunhou, em menos de 24 horas, uma montanha-russa de emoções. Na madrugada do dia 2, o presidente João Goulart, o Jango, recém deposto pelos militares, chegou de Brasília ao aeroporto em um avião Avro da Força Aérea Brasileira (FAB). Era esperado no Rio Grande do Sul por Leonel Brizola e pelo comando do Terceiro Exército, que permanecia aliado do presidente. Um movimento semelhante ao de 1961, na Campanha da Legalidade, se formava: o povo se mobilizava nas ruas pela permanência de Jango no poder, comenta Flávio Tavares, autor de livros como *1964: o Golpe*:

– A tensão toda se voltava para o aeroporto, para a chegada de Jango.

De acordo com reportagem do jornal Última Hora, o avião pousou precisamente às 3h15min. Cinco tanques e aproximadamente 200 soldados esperavam Jango para garantir sua segurança. Primeiro a desembarcar, o presidente deposto entrou no saguão do aeroporto abraçado com o então deputado Leonel Brizola, “sorrindo largamente”.

Tavares, o último jornalista a conversar com Jango na saída do Palácio do Planalto, afirma que ele partiu a Porto Alegre se dizendo disposto a resistir – mas não foi o que ocorreu. Após reuniões e dormir por duas ou três horas na Capital, Jango retornou ao Salgado Filho e foi no mesmo avião a São Borja. De lá, seguiria para o exílio no Uruguai. O prefeito de Porto Alegre, Sereno Chaise, leu o pronunciamento do presidente, em que justificava ter optado pelo não derramamento de sangue.

– A decisão do Jango

de tomar o Avro da FAB e ir para São Borja mudou a história do Brasil naquele momento, porque deu o triunfo ao golpe de Estado. Se não tivesse viajado para São Borja, se não tomasse o avião, teria necessariamente que resistir – diz Tavares.

A partida de Jango foi um dos maiores acontecimentos presenciados ali pelo jornalista Nelson Moura, que, entre as décadas de 1950 e 1970, foi setorista de aeroporto. Sua função na Folha da Tarde era fazer plantão praticamente todos os dias no terminal antigo do Salgado Filho, atrás de entrevistas inéditas e furos de reportagem com passageiros ilustres que partiam ou chegavam.

Assim flagrou Ted Kennedy, senador americano de 1962 até 2009 e irmão do presidente assassinado John Kennedy, tomando uma cerveja Faixa Azul em uma conexão entre o nordeste brasileiro e Buenos Aires. Também aparece em fotos ao lado do meio-campista Didi, cercado de crianças deslumbradas, pouco depois de a Seleção Brasileira conquistar o Mundial na Suécia, em 1958.

Quando Ernesto Geisel, à época ainda presidente da Petrobras, se recusou a dar entrevista, Moura não poupou nas folhas do jornal: “chegou mal-humorado a Porto Alegre”.

– O aeroporto era o cartão de visitas de Porto Alegre e uma fonte de informações importantes. Tudo acontecia aqui, furos internacionais, passagem de artistas, de políticos. Aqui termina a história dele, é uma lástima. Mas vai pro progresso, para um mais novo, né?! – diz o jornalista aposentado, aos 88 anos.

“

O aeroporto era o cartão de visitas de Porto Alegre e uma fonte de informações importantes. Tudo acontecia aqui.

NELSON MOURA
Jornalista aposentado que foi setorista no aeroporto

GAÚCHAZH.

As histórias de um “setorista de aeroporto” em bit.ly/NelsonMoura



Em 1964, após o golpe, chegada de Jango não levou à mobilização pela resistência

NELSON MOURA, ARQUIVO PESSOAL

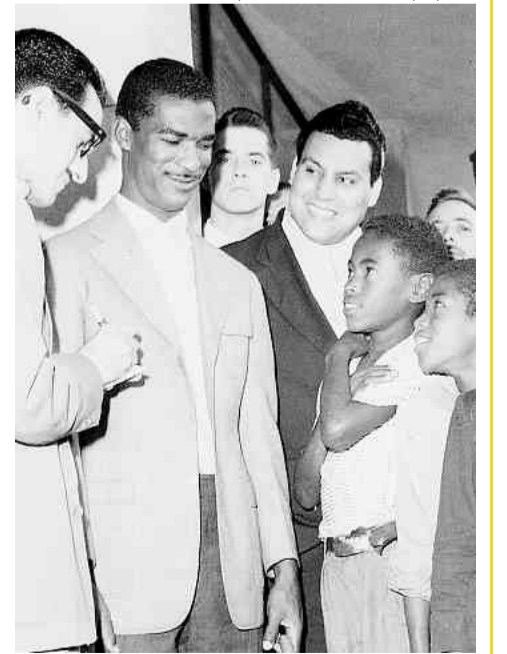


Nos inúmeros plantões que fez no Salgado Filho, Nelson Moura (à esquerda, de bigode, em 1962, e na foto abaixo, à E, hoje) entrevistou Ted Kennedy (E) e o jogador Didi (abaixo, na década de 1950), entre outras celebridades

JEFFERSON BOTEGA



JOSÉ ABRAHAM, ACERVO ALFONSO ABRAHAM, BD, 1958





Atriz e cantora alemã esteve na Capital em 1959, quando foi cercada por multidão

O movimento inusitado de Marlene Dietrich

Estrela de filmes como *O Anjo Azul* (1930), *Marrocos* (1930) e *O Expresso de Xangai* (1932), a atriz e cantora alemã Marlene Dietrich ficou minutos em Porto Alegre, mas levou uma multidão ao Salgado Filho em 1959. Na ocasião da morte da artista, em maio de 1992, o crítico teatral e comentarista Claudio Heemann lembrou da passagem dela pelo aeroporto, contando que, quando chegou o

avião, o público invadiu a pista.

Ela ficou sorrindo no alto dos degraus por um momento antes de descer – a pausa que antecedia seu “jogo de conquista”, nas palavras de Heemann. Fingiu ter de arrumar a cinta-liga, mostrando as famosas pernas. E “desceu triunfal aos fãs com a naturalidade de quem iria passear na Rua da Praia”.

Cercada de gente, a estrela não conseguia se deslocar até a sala

de desembarque para carimbar o passaporte. Então usou uma tática improvável: tirou um dos sapatos, levantou acima da cabeça e atirou para o lado. O público correu para disputar o objeto, enquanto ela, capengando com o pé descalço, voltou para o avião. Alguns minutos depois, reapareceu com novos sapatos e um sorriso irônico, dando tempo para a Brigada Militar fazer um cordão de isolamento.

PAULO DIAS, BD, 15/12/1983

Celebração com canto do hino do clube

Havia um apelo dos dirigentes do Grêmio para a torcida não ir até o aeroporto Salgado Filho, o que não foi atendido. O avião com o time do Grêmio campeão do mundo em Tóquio chegaria ao meio-dia de 15 dezembro de 1983. Às 9h já havia disputa pelos melhores lugares no terminal para saudar seus heróis. Quando desligaram as turbinas do DC-10 da Varig e a escada foi encostada na porta do avião, milhares de torcedores começaram a cantar o hino do Grêmio. O presidente Fábio Koff foi o primeiro a descer, trazendo nas mãos a taça de campeão do mundo, símbolo da conquista mais importante do futebol gaúcho até aquele momento. De Renato Portaluppi ao goleiro Beto, todos os jogadores tiveram seus nomes gritados por “uma multidão enlouquecida”, segundo reportagem da ZH à época. Os jogadores desfilaram em caminhão de bombeiros pelas ruas da cidade até o Estádio Olímpico.



Em 1983, De León ergue taça após conquista do mundial



CREA-RS

Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio Grande do Sul

crea-rs.org.br . twitter.com/creagaucha . facebook.com/creagaucha

Novo Sistema

ART
Anotação de Responsabilidade Técnica

VEM AÍ A NOVA ART

Previsto para outubro de 2019, o novo sistema de preenchimento da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) vem atender ao padrão nacional estabelecido pelo Conselho Federal de Engenharia e Agronomia (Confea). Todos os Creas utilizarão as mesmas tabelas para o preenchimento da ART e terão o mesmo layout final (versão oficial da ART).

Uma das tabelas mais importantes para o preenchimento da nova ART é a chamada “TOS”, ou seja, a Tabela de Obras e Serviços, que será filtrada no programa de

preenchimento da ART pelas atribuições do profissional. A TOS será utilizada por todos os Creas e substituirá as tabelas de atividades específicas dos Regionais.

As atividades específicas do CREA-RS não serão mais utilizadas a partir da entrada em operação do novo sistema de preenchimento da ART, que deve utilizar a TOS. O código W9999, muito utilizado pelos profissionais, que possibilita a descrição da obra ou serviço por digitação não existirá mais. O profissional deverá descrever os serviços contratados pelas atividades existentes na TOS. Se houver a necessidade de algum detalhamento, poderá utilizar um campo chamado “Observações”, que possibilitará digitação. As alterações e novas formas de preenchimento estão sendo disponibilizadas aos profissionais em <http://www.crea-rs.org.br/site/index.php?p=novaart>

Representantes de Entidades de Classe participam do EESEC em Santa Cruz do Sul

Entre 29 e 31 de agosto, representantes de 70 entidades de classe estão em Santa Cruz do Sul, participando do 19º Encontro Estadual de Entidades de Classe (EESEC), promovido pelo CREA-RS em conjunto com o Colégio de Entidades Regionais do Rio Grande do Sul (CDER-RS), a Associação dos Engenheiros Agrônomos do Vale do Rio Pardo (AEAVARP) e a Sociedade dos



Na abertura, estiveram presentes a diretoria do Conselho, autoridades regionais e representantes da Universidade

Engenheiros e Arquitetos de Santa Cruz do Sul (SEASC). Este ano, o destaque são os aspectos legais e procedimentos adotados nos Chamamentos Públicos do CREA-RS, que disponibiliza recursos para projetos das entidades.

A Eng. Civil Alice Scholl, vice-presidente no exercício da Presidência do CREA-RS, começou sua fala em defesa dos Conselhos das profissões regulamentadas, contra à Proposta de Emenda Constitucional nº 108, elaborada pelo Ministério da Economia.

Destacou a importância de as entidades buscarem a participação nas Comissões das prefeituras, “auxiliando os municípios e colocando os conhecimentos técnicos a favor da resolução de problemas e contribuindo na criação de legislações que competem nossas áreas profissionais”.

A coordenadora do CDER-RS, Eng. Agr. Andrea Brondani, ressaltou que a sociedade quer a garantia de serviços de qualidade, com a rastreabilidade dos produtos adquiridos e a promoção de sustentabilidade. “Isso só é obtido com o trabalho de profissionais qualificados e profissões regulamentadas por Conselhos de Classe. Neste momento em que a manutenção dos Conselhos tem sido ameaçada, inclusive o nosso, o CDER-RS vem apoiar o movimento de defesa dos Conselhos, visto que nossas profissões são a garantia de fornecimento de proteção à vida, ao ambiente e à saúde”, afirmou.

Lançada a Frente Parlamentar de Apoio aos Conselhos Profissionais



Conselhos são estratégicos para a sociedade, diz Joel Krüger

Profissionais, representantes do Confea, da OAB e de Conselhos federais ou regionais de Medicina, Psicologia, Arquitetura e Urbanismo, Farmácia, Enfermagem, Nutricionistas, Química, Fisioterapia e Terapia Ocupacional, Biblioteconomia, Serviço Social, Educação Física, Representantes Comerciais, Relações Públicas, Técnicos

Industriais e Radiologia, dia 28 de agosto, participaram, na Câmara dos Deputados, da instalação da Frente Parlamentar de Apoio aos Conselhos Profissionais, contrária à Proposta de Emenda Constitucional nº 108, elaborada pelo Ministério da Economia.