

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MINAS GERAIS
Curso de Arquitetura e Urbanismo da PUC MINAS - Poços de Caldas

Thais Helena Silva Morás

**AEROPORTO EMBAIXADOR WALTHER MOREIRA SALLES:
Proposta para novo o Terminal de Passageiros do Aeroporto
de Poços de Caldas-MG**

Poços de Caldas

2020

Thais Helena Silva Morás

**AEROPORTO EMBAIXADOR WALTHER MOREIRA SALLES:
Proposta para novo o Terminal de Passageiros do Aeroporto
de Poços de Caldas-MG**

TFG: Trabalho Final de Graduação
apresentado ao Curso de Arquitetura e
Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica
de Minas Gerais – campus Poços de Caldas

Orientador: Luiz Paulo Cobra Monteiro

Poços de Caldas

2020

*Dedico esse trabalho a minha família por todo incentivo, em especial ao meu pai,
fonte de inspiração e força.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pela oportunidade e por toda essa experiência vivida, agradeço aos meus pais, minha irmã, alguns familiares e amigos por sempre me apoiarem em minhas escolhas. Agradeço a todos os amigos, colegas e professores que estiveram presentes durante todo o período acadêmico e de alguma forma contribuíram para minha formação.

“A gente tem que sonhar, senão as coisas não acontecem.”

Oscar Niemeyer

RESUMO

O projeto planejado no presente trabalho, fundamenta-se em requalificar a área aeroportuária de Poços de Caldas, resgatando o espírito da época áurea da aviação e criando uma área de cultura aeronáutica com o reconhecimento do patrimônio existente e preservação do mesmo. Parte da proposta foi pensada em apenas para manter o operacional vivo, porém sem grandes esperanças pois já houve consideração, mesmo tendo em vista a alta capacitação em ser realizada. À toda esta proposta foi pensada também para maior atração dos turistas e também para conversar com o entorno.

Palavras chave: Requalificar; Aviação; Patrimônio; Operacional; Turistas.

ABSTRACT

The project planned in the present work, founded on requiring an airport area in Poços de Caldas, rescuing or splashing the golden age of aviation and creating an area of aeronautical culture with the existing heritage and the same value. The part of the proposal was designed only to keep the operational alive, but without high hopes, as there were considerations, in view of the high capacity to be carried out. This whole proposal was also designed for the greatest attraction of tourists and also to talk to the surroundings.

Keywords: Requalify; Aviation; Patrimony; Operational; Tourists.

LISTA DE FIGURAS

Imagem 1- Entrada da cidade.....	13
Imagem 2 – Campo dos Afonsos em 1919.....	20
Imagem 3- Complexo Country Club.....	25
Imagem 4- Estação Aeroporto	25
Imagem 5- Cassino da Urca	25
Imagem 6- Hotel Minas Gerais ...	26
Imagem 7- Igreja Matriz	26
Imagem 8- Prédio 1 do Campus da Puc Minas de Poços de Caldas-MG	26
Imagem 9- Casa no Estilo Colonial Espanhol.....	29
Imagem 10- Casa no Estilo Colonial Espanhol	29
Imagem 11- Casa no Estilo Colonial Espanhol.....	29
Imagem 12- Imagem do Aeroclube de Poços de Caldas-MG.....	30
Imagem 13- Planta Térrea detalhada	31
Imagem 14- Planta Térrea	
..... Error! Bookmark not defined.	
Imagem 15- Vista Frontal e Posterior	31
Imagem 16- Fachada Norte	32
Imagem 17- Fachada Sul	32
Imagem 18- Fachada Leste	32
Imagem 19- Área tombada referente ao	
terminal.....	Error! Bookmark not defined.
Imagem 20- Coluna pagode restaurada de forma errada	33
Imagem 21- Imagem de satélite do Aeroporto de Poços de Caldas- MG.....	34
Imagem 22-Mapa de Macrozoneamento	
..... Error! Bookmark not defined.	
Imagem 23- Mapa de Macrozoneamento	35
Imagem 24- Imagem de Satélite das vias	36
Imagem 25- Terminal de Passageiros Poços de Caldas-Mg	36
Imagem 26- Aeroclube de Poços de Caldas- MG	
..... Error! Bookmark not defined.	
Imagem 27- Parque da Zona Sul	
..... Error! Bookmark not defined.	

Imagem 28- Casa do trabalhadores do Aeroporto	37
Imagem 29- Transportadora Rodo Jr	38
Imagem 30- Prysmian Group	38
Imagem 31- Terreno	
..... Error! Bookmark not defined.	
Imagem 32- Terreno	39
Imagem 33- Curvas de Nivel da Área	39
Imagem 34- Corte 1	40
Imagem 35- Corte 2	40
Imagem 36- Imagem Aérea das Áreas	40
Imagem 37- Imagem Aérea das Áreas detelhada	41
Imagem 38- Implantação Café	41
Imagem 39- Planta com entorno	
..... Error! Bookmark not defined.	
Imagem 40- Nivel 2 Mirante	42
Imagem 41- Nivel 3 Mirante	42
Imagem 42- Implantação Terminal	44
Imagem 43- Planta Térreo	44
Imagem 44- Planta Mezanino	
..... Error! Bookmark not defined.	
Imagem 45- Corte 1	45
Imagem 46- Corte 2	45
Imagem 47- Elevação Norte	45
Imagem 48- Elevação Sul	46
Imagem 49- Elevação Leste	46
Imagem 50- Elevação Oeste	
..... Error! Bookmark not defined.	
Imagem 51- Imagem Área do Aeroporto de Fernando de Noronha	
..... Error! Bookmark not defined.	
Imagem 52- Fachada do Aeroporto	
..... Error! Bookmark not defined.	

.....**Error! Bookmark not defined.**

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
1.1	Tema	11
1.2	Justificativa	11
1.3	Objetivo Geral	11
1.4	Objetivos Específicos	11
2	HISTÓRIA DA CIDADE.....	12
2.1	Sobre a Cidade	13
2.2	O CLIMA.....	13
2.2.1	CONDIÇÕES METEREOLÓGICAS MÉDIAS	13
2.2.2	TEMPERATURA	14
2.2.3	NUVENS	14
2.2.4	CHUVA.....	14
2.2.5	SOL	14
2.2.6	UMIDADE.....	15
2.2.7	VENTOS.....	15

2.2.8	OUTROS DADOS	15
2.3	ASPECTOS GEOGRÁFICOS	15
2.4	DADOS SOCIECONOMICOS	16
2.4.1	ECONOMIA	16
2.4.2	EDUCAÇÃO	16
2.4.3	SAÚDE	16
3	AVIAÇÃO NO BRASIL	16
4	AEROPORTO	23
4.1	O ARQUITETO	24
4.2	ESTILO SPAIN HOUSE IN AMERICA	27
4.3	O AERoclUBE	30
5	PROPOSTA PARA O SAGUÃO DE EMBARQUE	30
5.1	Plantas	30
5.2	Problemas do atual Saguão	33
6	LOCAL ESCOLHIDO	34
6.1	ZONA	34
6.2	ACESSOS AO LOCAL	35
6.3	ANÁLISE DO ENTORNO	36
7	O TERRENO	39
7.1	TOPOGRAFIA	39
7.2	Situação	40
8	Proposta Café	41
9	PROGRAMA DE NECESSIDADES	43
9.1	Terminal de Passageiros	43
9.2	Proposta	43
10	REFERENCIAS	47
10.1	Aeroporto Governador Carlos Wilson	47

10.2	Aeroporto de La Araucania	47
10.3	Aeroporto Malvinas Argentinas	48
11	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	49

1 INTRODUÇÃO

1.1 Tema

A proposta do trabalho consiste na requalificação da atual área do aérea do Aeroporto de Poços de Caldas-MG, que prevê a construção de uma nova sede do terminal de passageiros, melhorias na infraestrutura aeroportuária. O Aeroporto além de operar com voos privados e de instrução, poderá oferecer serviços de taxi aéreo e voltar a trabalhar com voos comerciais caso alguma empresa queira operar na cidade.

1.2 Justificativa

Crescimento no setor de aviação – A demanda de brasileiros os quais passaram a utilizar o serviço de transporte aéreo cresceu bruscamente na última década. Tendo em vista, que o transporte aéreo desempenha um papel fundamental no desenvolvimento econômico de um lugar ou região, induz o crescimento e maior potencial de negócios.

Necessidade de atualização do atual terminal de passageiros e os acessos ao aeroporto - O Aeroporto precisa de melhorias em relação aos acessos (estradas, placas indicativas, iluminação das vias, ponto de ônibus), bem como a modernização do terminal de passageiros e trazer outros usos para área, como lanchonete / restaurante, lojas de pequeno porte, e demais facilidades (internet gratuita, caixas eletrônicos, e etc.).

1.3 Objetivo Geral

Propor um partido arquitetônico que sirva de porta de entrada, promovendo uma área de cultura aeronáutica e valorizando a paisagem no entorno. Um equipamento que proporcione espaços adequados às atividades existentes e futuras, atendendo a necessidade da população e promovendo o desenvolvimento regional.

1.4 Objetivos Específicos

Propor a ampliação e adequação de uso para o aeroporto, trazer novas atividades para o local e agregar o entorno.

2 HISTÓRIA DA CIDADE

A história de Poços de Caldas começou com a primeira descoberta de nascentes e nascentes no século XVII. Quando a terra começou a ser ocupada por ex-garimpeiros, as águas raras contribuíram para a prosperidade da cidade, e os ex-garimpeiros começaram a trabalhar na criação de gado.

Naquela época, em 1818, a área onde Poços de Caldas estava localizada hoje pertencia ao capitão José Bernardes Junqueira. Quando o senador Joaquim Floriano Godoy declarou que as terras próximas ao poço de enxofre eram de uso público, ele também decidiu requisitá-las. O próprio capitão é responsável por doar seus 96 hectares de terra para construir a cidade. O projeto foi assinado em 6 de novembro de 1872, data para comemorar o aniversário de Poços de Caldas.

A cidade usa banheiros para tratar doenças de pele desde 1886. Ela usou o enxofre e a água quente da Fonte Dos Marcos. Em 1889, Pedro Sanches fundou outra instituição com o mesmo objetivo, coletando água da Fonte Pedro Botelho. Lá, o ácido sulfuroso sobe para sedimentar sob pressão natural. O resort não existe mais. O Thermas Antônio Carlos foi construído no final da década de 1920 e é um dos mais belos edifícios da cidade. Em outubro de 1886, Poços recebeu o imperador Dom Pedro II. Ele foi acompanhado por Imperatriz Tereza Cristina e abriu uma filial da Ferrovia Mogiana. Três anos depois, a cidade foi distinguida de Caldas e atualizada para cidades e municípios. O seu nome está relacionado com a história da família real portuguesa. Quando os poços de enxofre e água quente foram descobertos, a cidade de Caldas da Rainha, em Portugal, já era um importante spa para tratamento e a família real o frequentava.

Como a fonte é um poço utilizado pelos animais, dela deriva o nome Poços de Caldas. Na década de 1940, foi o cassino, e nobres brasileiros visitaram Poços, que começaram a frequentar o saguão do Palace Casino e do Palace Hotel. O presidente Getúlio Vargas possui uma suíte especial no hotel, decorada da mesma forma que a suíte que ele usou no Palácio do Catete, no Rio de Janeiro, capital do país. A sala ainda mantém os móveis e o estilo da época.

Entre os políticos, o interventor de Minas Gerais no período do Estado Novo, Benedito Valadares e o Presidente Juscelino Kubitschek também foram visitas constantes. A proibição de jogos de azar e a descoberta de antibióticos em 1946

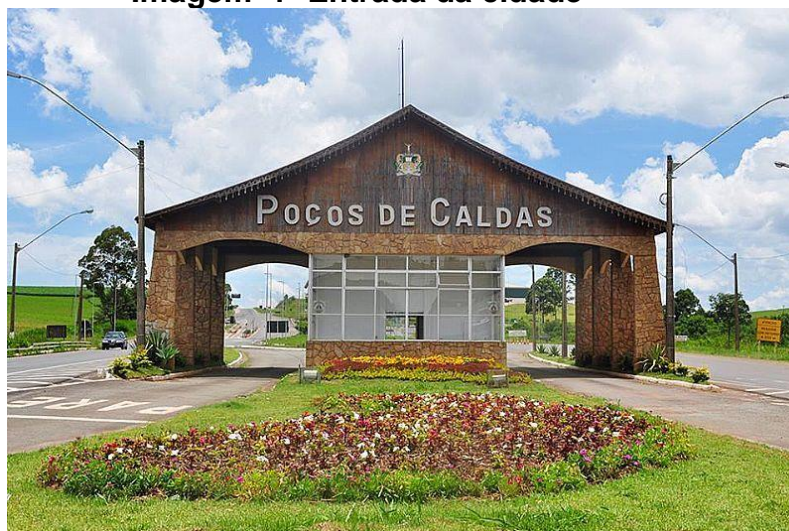
tiveram um grande impacto no setor de turismo da cidade. O termalismo não é mais a maneira mais eficaz de tratar doenças que mostraram que o cassino está fechado.

A economia de Poços foi duramente atingida, mas, à medida que o foco das pessoas no turismo mudou, os maus momentos foram superados. A classe média e grandes grupos começaram a visitar os banhos termais, fontes e outras atrações da cidade. Além disso, a cidade também abriga várias. A indústria impulsiona a economia.

2.1 Sobre a Cidade

Ao visitar Poços de Caldas, você descobrirá que há muitas razões para escolher esta cidade, que tem um encanto que é fascinado por muitas gerações por muitos anos e está se remodelando todos os dias. Localizado na parte sul de Minas Gerais, é o principal município da região sul / sudoeste do estado. Sua localização já é privilegiada: São Paulo fica nas proximidades, a apenas 260 quilômetros de distância. O Rio de Janeiro fica a 470 km e Belo Horizonte fica a 460 km. Campinas, que tem um dos melhores aeroportos do Brasil, fica a apenas 170 km. Possui uma das menores taxas de criminalidade do estado: é a segunda cidade mais segura de Minas, com uma população de mais de 150.000 habitantes.

Imagem 1- Entrada da cidade



Fonte: (Site Kauan Turismo)

2.2 O CLIMA

2.2.1 CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS MÉDIAS

Clima agradável, temperatura moderada, seca no inverno, amena no verão. No inverno (abril a setembro), a temperatura média é de 15°C e a precipitação total é de

315 mm. A temperatura média no verão de outubro a março é de 21°C e a pluviosidade é de 1430 mm. O índice anual de acúmulo de água é de 1745 mm e a temperatura média anual é de 17°C. A temperatura mínima atingiu -6°C, e a temperatura máxima é de cerca de 31,7°C.

2.2.2 TEMPERATURA

De 30 de dezembro a 6 de abril, a estação quente dura 3,2 meses e a temperatura máxima diária média excede 25 ° C. O dia mais quente do ano é 14 de fevereiro, com temperatura máxima média de 26 ° C e temperatura mínima média de 16 ° C. De 15 de maio a 1 de agosto, a estação fria dura 2,6 meses e a temperatura máxima diária média é inferior a 21 ° C. O dia mais frio do ano é 20 de julho, com temperatura mínima de 6 ° C e temperatura máxima de 20 ° C.

2.2.3 NUVENS

Em janeiro, a névoa em Poços de Caldas permaneceu praticamente inalterada. Durante este mês, a porcentagem de tempo em que o céu está nublado ou quase nublado ainda é de cerca de 76%. A maior chance de um dia nublado ou quase nublado em 15 de janeiro é de 78%. O dia com menos neblina no mês foi 1 de janeiro, 26% do tempo sem nuvens, quase sem nuvens ou parcialmente nublado. Para referência, em 14 de janeiro, o dia mais nublado do ano, a probabilidade de estar nublado ou quase nublado é de 78% e em 27 de agosto o dia mais nublado é sem nuvens, com quase nenhuma probabilidade de turvação ou parcialmente nublado é de 75%.

2.2.4 CHUVA

Para provar a mudança dentro de um mês, e não apenas o valor total de cada mês, mostramos 31 dias consecutivos de precipitação em torno de cada dia. A precipitação média móvel de 31 dias em Poços de Caldas caiu rapidamente em janeiro, começando em 238 mm (raramente mais que 358 mm ou menos que 141 mm) e terminando em 208 mm (raramente). 310 mm ou menos que 106 mm. Em 3 de janeiro, a acumulação média mais alta em 31 dias foi 238 mm.

2.2.5 SOL

Ao longo de janeiro, em Poços de Caldas, a duração do dia diminui gradualmente. Desde o início do mês até o final do mês, a duração do dia é reduzida em 21 minutos, resultando em uma média de 42 segundos por dia, 4 minutos e 55

segundos por semana. O dia mais curto do mês é 31 de janeiro, com 13 horas e 5 minutos de sol. O dia mais longo é 1º de janeiro e o dia é 13 horas e 26 minutos.

Em Poços de Caldas, o mês em que o sol nasce mais cedo é 1 de janeiro, às 06:26. O horário do nascer do sol mais tarde é posterior a 20 minutos, às 06:46 em 31 de janeiro. O sol se põe às 19:54 de 15 de janeiro, sendo o dia mais tarde e o poente mais cedo ocorre às 19:52 de 31 de janeiro.

2.2.6 UMIDADE

Determinamos o nível de umidade confortável com base no ponto de orvalho, porque a umidade determina se o suor evapora da pele, resfriando o corpo. Um ponto de orvalho mais baixo fará as pessoas se sentirem mais secas. Um ponto de orvalho mais alto trará maior sensação de umidade. Diferentemente das temperaturas, que variam amplamente de dia para noite, o ponto de orvalho tende a mudar mais lentamente. Portanto, embora a temperatura possa cair à noite, um dia abafado geralmente segue uma noite abafada.

2.2.7 VENTOS

A velocidade horária média do vento em Poços de Caldas permanece basicamente constante durante janeiro, ficando entre mais e menos 0,2 quilômetro por hora de 8,6 quilômetros por hora ao longo do período.

2.2.8 OUTROS DADOS

As florestas tropicais têm baixa densidade, o que lhes permite entrar bem no sol, o que é benéfico para o crescimento de arbustos e ervas. Devido à altitude, os pinheiros (*Araucaria angustifolia*) raramente são agrupados ou isolados nas florestas.

2.3 ASPECTOS GEOGRÁFICOS

- Área Urbana: 91 Km²
- Área Rural: 456 Km²
- Área Total do Município: 547,26 Km²
- Altitude: 1.186 metros
- Altitude máxima: 1.686 metros (Cristo Redentor)
- População Geral: 167.397 habitantes
- População urbana: 157.184 habitantes
- População rural: 10.213 habitantes
- IDH: 0,779

2.4 DADOS SOCIECONOMICOS

2.4.1 ECONOMIA

Poços de Caldas é conhecida como a "capital regional" porque a cidade ocupa o centro de outros municípios da região no processo de distribuição de bens e serviços. Dessa forma, Poços de Caldas polarizou diretamente as outras 23 pequenas cidades ao seu redor.

2.4.2 EDUCAÇÃO

A cidade oferece instituições de ensino de primeira classe, que vão desde a educação infantil até o ensino superior. Em termos de educação infantil, existem 38 instituições municipais e 5 instituições privadas. Nas escolas de ensino fundamental e médio, a cidade oferece 47 escolas, incluindo escolas municipais, estaduais e particulares. Possui uma excelente estrutura acadêmica e várias instituições de ensino superior de alta qualidade.

2.4.3 SAÚDE

Segundo as estatísticas da Organização Mundial da Saúde, alguns indicadores indicam que a cidade está próxima do nível ideal: Posas Caldas possui 7 hospitais, 4 dos quais são hospitais públicos, e uma sala de emergência. Atualmente, a estrutura do sistema municipal de saúde é projetada para fornecer planos específicos de saúde preventiva e curativa, visando diferentes grupos e grupos, como gestantes, diabéticos, hipertensão, saúde mental, AIDS e saúde bucal.

3 AVIAÇÃO NO BRASIL

O Aeroclube do Brasil foi fundado em 14 de outubro de 1911 sob o nome Aero Club Brasileiro e é considerado o berço da aviação brasileira. Foi o primeiro a ser fundado no Brasil e o décimo sétimo no mundo. Sua história remonta ao início do século XX, quando as notícias vindas da Europa, especialmente da França, davam conta de que um brasileiro ganhara o prêmio Deutsch-de-la-Meurthe, ao contornar a Torre Eiffel com seu balão nº 6. Era Santos Dumont.

Ao longo de 1910, a França aperfeiçoava sua incipiente indústria aeronáutica, fabricando especialmente aeroplanos e oferecia cursos de pilotagem gratuitos a seus compradores. Nesta época, algumas escolas de aviação começaram a se destacar

no cenário mundial como a École d'Aviation Farman (ao norte da França) e a de Blériot (ao sul da França) (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1988).

No Brasil, o surgimento do jornal vespertino *A Noite*, em 18 de julho de 1911, fundado por Irineu Marinho, dava novo estímulo à aviação no país, veiculando constantemente matérias que aumentavam as expectativas dos brasileiros pela criação da nova arma fundamentada nos seguintes pilares: o desenvolvimento da aeronáutica em outros países da América do Norte e Latina; o sucesso do emprego bélico de aviões pelos italianos pela posse da Líbia; a crescente segurança dos voos revelada pela habilidade dos pilotos que realizavam acrobacias aéreas; o crescimento da indústria aeronáutica e a proliferação dos cursos de pilotagem, principalmente na França.

Na edição nº 14, de 2 de agosto 1911, em sua reportagem de capa, o jornal *A Noite* noticiava orgulhoso as negociações que estava empreendendo para a vinda do piloto Edmond Plauchut para realização de uma exibição no Rio de Janeiro.

A edição nº 322, de 26 de julho 1912, apresenta um histórico da fundação do Aero Club criado por iniciativa do jornal *A Noite* e critica a falta de apoio do governo à aviação no Brasil: “A instituição do aeroplano no Brasil é urgente e necessária, e já que o governo não quer auxiliar o Aero-Club Brasileiro, auxilie o povo que pratica a ação meritória ditada pelo patriotismo” (ATÉ EM TORNO..., 1912, p. 1). A aviação era vista como símbolo de modernidade e vetor de desenvolvimento industrial do país.

O movimento favorável à aviação brasileira também ganhou força no interior do Estado Maior, por intermédio dos fundadores da revista militar *Defesa Nacional*, cuja maioria era formada por ex-estagiários do Exército alemão entre os anos de 1906 e 1912, que denunciavam a defasagem militar e a deficiência tecnológica brasileira no contexto mundial evidenciadas, de forma pronunciada, após o início da Primeira Guerra Mundial (SALES, 2011).

Outro fato que marcou o surgimento da aviação no Brasil foi o primeiro meeting aéreo disputado no Rio de Janeiro, em 1912, com Roland Garros, para vender material e formação francesa aos brasileiros. O meeting foi fundamental para motivar e implicar políticos, militares e civis brasileiros amantes da aviação. Como nos lembra Blay (2014, p. 96) “o esporte aéreo, financiado por essas grandes empresas, tornou-se um laboratório para testar as invenções e Paris estava no centro de muitas negociações”. A busca por novos mercados aeronáuticos estava ligada a um processo de expansão

econômica que envolvia, então, o Brasil, um país ainda carente de uma indústria de base, como a siderúrgica. As demonstrações aéreas de Garros no Rio convenceram o Aero Club Brasileiro a adquirir aparelhos franceses, lançando também as sementes de um processo de modernização do Exército, especialmente após a Primeira Guerra Mundial, com a Missão Militar Francesa no Brasil.

A criação do Aero Club Brasileiro foi igualmente estimulada por outros fatores como a falta de modernidade das forças armadas brasileiras, o desejo de uma nova geração de militares, o envio de estagiários brasileiros à Europa, o trabalho de formação da opinião pública pela imprensa carioca, especialmente pelo jornal *A Noite*, cujas dependências foram disponibilizadas por seu diretor Irineu Marinho para a fundação do Aero Club Brasileiro.

Fortemente inspirado pelo Aéro-Club de France (fundado em 1898) que matriculou vários aviadores brasileiros, o Aero Club Brasileiro nasceu no atual aeródromo militar de Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, onde atualmente se localiza a Base Aérea dos Afonsos, e onde antigamente funcionava uma fazenda pertencente à família dos Afonsos. Sua história remonta à fazenda Nossa Senhora do Desterro, fundada no século XVII, pelo dono de engenho Luiz Paredes, um cristão novo, cuja filha Inês Paredes casou-se com João Afonso de Oliveira, tornando o lugar conhecido como Engenho dos Afonsos, um vasto campo onde se criava gado e produzia-se açúcar. Anos mais tarde, com a perseguição aos judeus convertidos, a propriedade foi transferida para a Ordem da Candelária e da Santa Casa de Misericórdia que doou a fazenda para o Ministério da Justiça, onde passou a funcionar a Brigada Policial do Distrito Federal, detentora do terreno da invernada dos Afonsos. Em 12 de dezembro de 1912, o Ministério da Justiça autorizou a cessão do terreno de 725.000 m² a título precário ao Aero Club Brasileiro, surgindo ali oficialmente o Campo dos Afonsos¹ e a primeira escola brasileira de aviação (BRASIL, 1912).

A aviação chegou, assim, ao Brasil como um serviço de formação de pilotos, sem mão de obra especializada e sem produção técnico-científica, uma vez que o país carecia de uma indústria de base necessária ao desenvolvimento tecnológico em vários setores da economia, ainda essencialmente agrária. Até a fabricação de hélices era “um desafio à incipiente indústria aeronáutica brasileira, que se via obrigada a importá-las [...] na época em que as dificuldades de importação eram totais, por causa da guerra na Europa” (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA,

1988, p. 500). Contudo, o maior obstáculo ao desenvolvimento da aviação nacional não residia nas dificuldades impostas pela guerra, mas na ausência de apoio governamental às iniciativas de construção de aeronaves em solo brasileiro, que marcou as décadas de 1910 e 1920.

Pela dificuldade em se conseguir aeronaves para instrução, peças de manutenção aeronáutica, e principalmente instrutores, pois à época havia poucos pilotos no Brasil, o sonho da escola de aviação foi adiado.

Ainda em 1912, o Tenente Ricardo João Kirk, primeiro piloto do Exército brasileiro e um dos sócios do Aero Club, foi à França onde obteve sua licença de pilotagem e tratou da filiação do Aero Club à Fédération Aéronautique Internationale (FAI).

Segundo a revista Careta (RAÍZES..., 1956), a escola começou a funcionar efetivamente em fevereiro de 1913 e contava com onze aviões e trinta e cinco alunos, entre eles, oficiais do Exército, da Marinha e civis. Notícias sobre aviação e a possibilidade de uma escola de voo a ser instalada no Rio de Janeiro começaram a circular nos jornais e revistas da época, tais como as revistas Careta e O Cruzeiro e o jornal A Noite, fontes de nossas consultas. O jornal A Noite era um dos mais populares da época, chegando à marca de 40 mil exemplares por dia, o que demonstrava o alcance de suas ideias, especialmente do debate aeronáutico, junto à população do Rio de Janeiro.

Os primeiros aviões adquiridos pelo Aero Club, com recursos arrecadados em subscrição pública, foram logo em seguida cedidos ao Exército para servirem, pela primeira vez no Brasil, como instrumento de observação aérea na Guerra do Contestado (1914), numa região que envolvia o norte do estado de Santa Catarina e o sul do Paraná. Tratava-se de um conflito terrestre envolvendo tropas do Exército contra um grupo de fanáticos religiosos, em cuja operação militar aérea morreu o Tenente Kirk, engenheiro do Exército e Diretor da Escola de Aviação do Aero Club. O Tenente Kirk é hoje o patrono da Aviação do Exército Brasileiro. Sem dúvida, esta primeira utilização do avião em operação militar impulsionou a necessidade de formação de pilotos militares no Brasil.

Enquanto isso, chegava ao Brasil um grupo de aviadores liderado pelo italiano Gian Felice Gino, cuja empresa Gino, Buccelli e Cia. ofereceu seus serviços para instalar a escola de aviação no Aero Club. Os sócios recusaram tal proposta, por

considerar a aviação um bem nacional “não podendo, portanto, aceitar que se crie um monopólio em mãos de estrangeiros” (Livro de Ata do Aero Club Brasileiro, datada de 4/10/1912). A companhia italiana resolveu, então, oferecer seus préstimos ao Ministério da Guerra, que os aceitou. “No Campo dos Afonsos, foram construídos oito pequenos hangares geminados, sendo dois de 20 por 32 metros e seis de 16 por 15 metros; a área do campo de aviação foi ampliada e nivelada” (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 34).

Imagem 2 – Campo dos Afonsos em 1919



Fonte: (Site diário do rio, 2016)

Em 2 de fevereiro de 1914, é criada a Escola Brasileira de Aviação (EBA), localizada no Campo dos Afonsos. A primeira turma contou com 35 oficiais do Exército e 25 da Marinha. Vê-se que o curso de piloto da escola não foi aberto a civis, como era a proposta inicial do Aero Club. Além disso, não havia registro de um currículo que orientasse a instrução de voo. Contudo, a escola teve curta duração, tendo suas atividades encerradas em junho daquele ano, quando a empresa italiana resolveu suspender suas operações, trazendo grandes prejuízos ao desenvolvimento da aviação no Brasil. Com o encerramento das atividades da escola, suas instalações foram novamente transferidas ao Aero Club Brasileiro (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1988).

Com a falência da EBA em menos de cinco meses de funcionamento, deixando muitas dúvidas sobre os investimentos ali realizados pelo governo brasileiro, o repasse das instalações e dos velhos aviões para o Exército representou mais um

atraso na modernização das Forças Armadas às vésperas da Primeira Guerra Mundial.

Além disso, o Aero Club vivia outros problemas de ordem estrutural na longínqua Fazenda dos Afonsos, cujo campo não apresentava condições de acesso e conservação, invadido por mato e inundado durante as chuvas; também não havia energia elétrica, água e telefone. As serras que circundavam a região constituíam outro objeto de preocupação, pois ofereciam perigo aos pousos e decolagens.

Com a demorada recuperação dos aviões emprestados ao Exército, o Curso de Pilotagem do Aero Club somente pode ser reiniciado efetivamente em 1916, sob a direção do Tenente Bento Ribeiro Filho.

A primeira turma – composta de sete civis e dois militares – não chegou a formar-se realizando o cheque de voo, pois às vésperas dos exames os dois únicos componentes da banca examinadora Tenentes Bento Ribeiro e Virginius Delamare não puderam comparecer por terem sido mobilizados, em virtude da declaração de guerra do Brasil ao Império Alemão em outubro de 1917, pelo afundamento do navio cargueiro brasileiro “Paraná”.

A revista do Aero Club inspirava-se na revista de aviação francesa *L’Aérophile* que foi publicada entre os anos de 1893 e 1947 e chegou a ser a maior revista temática na área do mundo. Em 1898, o *Aéro-Club de France* fez dela sua publicação oficial. O mesmo modelo tentou ser adotado pelo Aero Club Brasileiro. Porém, suas finalidades eram bem diferentes. Enquanto a França, industrialmente mais avançada, tem um aeroclube ligado aos meios industriais a fim ganhar o mercado da aviação civil; no Brasil, o Aero Club Brasileiro encontra-se fortemente vinculado e dependente do apoio governamental. A revista francesa era cheia de demonstrações científicas relativas às invenções e ao registro de invenções. No Brasil, a revista *Aerophilo* voltava-se para críticas em relação à política de incentivo conduzida pelo governo.

Em 1918 foi efetivada a filiação do Aero Club junto à FAI, cujo processo de filiação fora iniciado em 1912 pelo Tenente Kirk e interrompido durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918). A filiação à FAI tinha como objetivo expedir as licenças (brevês como eram chamados) aos pilotos brasileiros. Como representante da FAI, o Aero Club passou a exercer basicamente a função oficial de examinar os pilotos formados no Brasil, concedendo-lhes as respectivas licenças. O brevê nº 1 foi concedido ao piloto Raul Vieira de Mello, Primeiro Tenente do Exército, em 21 de

agosto de 1919. Neste ano, o Ministro da Guerra, Marechal Caetano de Faria, informava ao Presidente do Aero Club que o Exército iria precisar das instalações do Campo dos Afonsos para instalar sua própria Escola de Aviação Militar.

A Escola de Aviação Militar nasceu de uma parceria entre o Exército e a *Missão Militar Francesa de Aviação*, no ano de 1918, que mais tarde passou a se chamar *Missão Militar Francesa de Instrução*. A missão tinha por objetivo modernizar a instrução das tropas militares no Brasil, com a criação e estruturação das Escolas de Aviação no país.

Até então, os pilotos do Exército recebiam formação no exterior, com exceção de um pequeno grupo que conseguiu se habilitar na extinta Escola Brasileira de Aviação, que funcionou por apenas quatro meses, em 1914, e ainda um grupo formado pela Escola de Aviação Naval (SOUZA, 1944; LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975).

A Escola de Aviação Naval foi criada em 1916 pela Marinha com o objetivo de defesa do extenso litoral brasileiro e da esquadra militar. Com sede na Ilha das Enxadas, no interior da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, a instituição funcionou até 1924, quando foi transferida para a Ponta do Galeão. Os terrenos escolhidos já estavam sendo ocupados pelo Aero Club Brasileiro, desde 1918, quando deixou suas instalações no Campo dos Afonsos, e onde pretendia instalar a Escola Civil de Aviação (SOUZA, 1944). Mediante a necessidade do Ministério da Marinha em edificar ali sua escola de aviação, o Aero Club foi mais uma vez obrigado a ceder suas instalações. A Escola de Aviação Naval oferecia instrução em hidroaviões e formou oficiais da Marinha e do Exército, que até então não possuía sua escola de aviação (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975; INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1988).

Enquanto a Escola de Aviação Militar do Exército desenvolvia-se sob a direção técnica da missão francesa, a Escola de Aviação Naval progredia na instrução de voo sob a consultoria técnica norte-americana. Em dezembro de 1924, outra missão francesa chega ao Brasil com o objetivo de estabelecer uma linha regular ligando o Rio de Janeiro a Buenos Aires, inaugurando a aviação comercial no país. Tratava-se da missão da companhia aérea *Latécoère* que, após um acordo entre os governos francês e brasileiro, instalou-se no Campo dos Afonsos com o objetivo de realizar o serviço aéreo postal. A travessia das aeronaves para o Brasil via oceano Atlântico era

feita por destroieres da marinha francesa, uma vez que a tecnologia aeronáutica da época não permitia trajetos tão longos sem escala. No ano seguinte, a companhia aérea recebeu a licença para operar em território brasileiro.

4 AEROPORTO

A primeira notícia sobre a chegada de um avião em Poços de Caldas, aconteceu em julho de 1921, o aeroplano era pilotado pelos aviadores italianos Giovanni Ruba e Vasco Cinquini que fizeram a rota São Paulo- Poços de Caldas. Naquela manhã de domingo, a população da cidade se dirigiu, para o campo em frente ao parque municipal para ver a aterrissagem.

O primeiro campo de aviação da cidade, foi construído provisoriamente num pasto próximo a antiga estrada para Caldas, na época da revolução de 1932. Em 1936, o Comandante Whitehead acompanhado com o Capitão da Marinha Americana teve um problema e desceu seu avião nas proximidades do Country Club.

Durante a gestão do prefeito Francisco de Paula Assis Figueiredo, o movimento turístico da cidade era grande e havia a necessidade de construir um aeroporto de acordo com as normas aeronáuticas, para facilitar a viagem dos visitantes, principalmente os que viam de Belo Horizonte e do Rio de Janeiro.

Entre 20 e 22 de setembro de 1936, estiveram na cidade a convite do prefeito o Tenente Coronel Eduardo Gomes e o Capitão Francisco Correia de Mello para analisar e escolher o local destinado para o grande aeroporto que o governo federal iria construir. O local escolhido foi o Campo de Caldas, capaz de construir um grande aeroporto para suprir a necessidade da cidade.

Vieram para assistir a grande inauguração num avião da Panair o secretário da agricultura do Estado Israel Pinheiro, Diretor do Departamento de Aeronáutica Civil doutor Trajano dos Reis, Chefe do Serviço de Rotas e Circuitos doutor Roberto Pimentel, Diretor da Panair do Brasil doutor Caiuby de Araújo e o prefeito da cidade Assis Figueiredo.

A inauguração do Aeroporto foi um grande acontecimento social, contou até com a presença do Presidente Getúlio Vargas que já estaria na cidade.

Durante a gestão de Joaquim Justino Ribeiro, exigiu a construção de uma estrada para servir a todos que fossem ao Campo de aviação. Além da Panair, a Aerovias Brasil iniciou seus voos para Poços de Caldas em 5 de janeiro de 1945.

O saguão de embarque foi construído pelo engenheiro Otavio Lotufo. A construção foi feita no estilo "Spain house in America" é um conceito menos clássico e mais campestre. Era um estilo que estava em destaque na época. Foi edificado em estilo neocolonial, que se destacam em detalhes significativos como o jogo de telhados em telha capa e canal e as ornamentações como os azulejos, vitrais e piso de madeira.

Em 2019 houve o cancelamento dos voos entre Poços de Caldas e Belo Horizonte, pois os aviões vinham praticamente vazios e o preço das passagens era muito alto e como era muito raro alguém utilizar o governo de Minas resolveu suspender.

4.1 O ARQUITETO

O Engenheiro Arquiteto paulistano Otavio Lotufo que participou da construção de Poços de Caldas durante o século passado. Nascido em 1909, em São Paulo, filho de imigrantes italianos, o Engenheiro Arquiteto formado pela Universidade Mackenzie foi casado com Maria Nelly Junqueira de Barros Cobra, motivo pelo qual parte de sua história está registrada nesta cidade.

Graças ao cuidado com que os projetos e outros documentos foram preservados nos arquivos da Richter & Lotufo Ltda. Arquitetura e Construções e as memórias de seu filho, o Arquiteto Urbanista Francisco Otávio Lotufo, foi possível tornar pública e preservar quase quatro décadas da história de Poços de Caldas pelo recorte da arquitetura e patrimônio construído por Otávio Lotufo.

São realizações do engenheiro arquiteto e sua empresa: a Praça de Esportes Minas Gerais, hoje denominado Country Club, inaugurada no final da década de 1930; a Estação Aeroporto, inaugurada em 1938; o Cassino da Urca, em 1942; o Grande Hotel Minas Gerais, datado de 1943; a Igreja Matriz e o Seminário Menor Nossa Senhora da Esperança dos Oblatos de Maria Imaculada– OMI, atualmente

campus Poços de Caldas da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, a PUC Minas, em 1960.

Imagem 3- Complexo Country Club



Fonte: (Fotógrafo Nilton Junqueira)

Imagem 4- Estação Aeroporto



Fonte: (Fotógrafo Nilton Junqueira)

Imagem 5- Cassino da Urca



Fonte: (Fotógrafo Nilton Junqueira)

Imagem 6- Hotel Minas Gerais



Fonte: (Roberto Caruso)

Imagem 7- Igreja Matriz



Fonte: (Prefeitura de Poços de Caldas)

Imagem 8- Predio 1 do Campus da Puc Minas de Poços de Caldas-MG



Fonte: (Portal Puc Minas)

A família Lotufo permanece contribuindo para a expansão da cidade dando continuidade ao legado deixado pelo antepassado ilustre, nas atividades de arquitetura e construção, tal qual o moderno complexo Paço das Águas e sua atual expansão, no setor hoteleiro com o hotel Ibis, primeiro e único hotel de bandeira internacional da cidade e na produção de café especiais da Fazenda Barreiro.

4.2 ESTILO SPAIN HOUSE IN AMERICA

Com aproximadamente 400 anos, as casas em estilo colonial espanhol são um estilo arquitetônico clássico encontrado em toda a Flórida, Califórnia e estados do sudoeste, como Arizona e Novo México. Embora as casas coloniais espanholas tenham uma história ainda mais longa na Espanha e no México, elas apareceram pela primeira vez na América do Norte entre 1600 e meados de 1800, quando os colonizadores espanhóis chegaram e começaram a construir suas propriedades.

Como os colonizadores espanhóis que chegaram à América do Norte escolheram locais com climas semelhantes aos da Espanha, como Flórida, Califórnia e estados do sudoeste, como mencionado anteriormente, eles foram capazes de executar seu estilo de construção de casas tradicionais com os recursos disponíveis, como o adobe (feito de argila e palha) com acabamento em estuque para paredes internas e externas e argila para telhas. Na verdade, um elemento chave para o estilo colonial espanhol é o fato de que a casa se adapta ao ambiente circundante.

Embora o período colonial espanhol na América tenha terminado em meados de 1800, o estilo arquitetônico permaneceu popular. Mais tarde, em 1900, o estilo colonial espanhol foi varrido no Renascimento Colonial - e as construtoras *optaram* por construir com adobe e argila, em vez de usar os materiais por necessidade. Hoje, é fácil encontrar as diferenças marcantes nas casas coloniais espanholas em todo o país - graças aos estilos regionais e às ferramentas e materiais disponíveis para os colonos originais - mas a maioria compartilha características tradicionais do estilo.

Embora os estilos coloniais espanhóis tenham mudado ao longo do tempo e geograficamente, a maioria das casas coloniais espanholas mantiveram elementos-chave dos projetos originais. Alguns desses elementos-chave incluem:

Paredes espessas, brancas e de estuque: Paredes espessas brancas são ideais para um clima muito quente. Durante o dia, as paredes grossas podem reter o ar frio; à noite, quando a temperatura cai, eles liberam lentamente o calor absorvido pelo sol para dentro da casa. O estuque é normalmente usado porque era o acabamento disponível para os colonos espanhóis.

Muito poucas e muito pequenas janelas: Ter apenas algumas janelas pequenas permite que uma brisa fresca entre na casa, mas não permite a luz solar direta, o que pode tornar o ambiente mais quente. As casas coloniais espanholas tradicionais normalmente não tinham vidros nas janelas - optando por barras de ferro - mas hoje seria raro encontrar uma casa sem vidros. (Obrigado, controle de temperatura!)

Vigas de suporte de madeira: como as paredes de adobe não costumam ser acabadas com acabamento, as vigas de madeira costumam ser usadas para apoiar as paredes internas e o teto. Você frequentemente verá vigas de madeira projetando-se do exterior do telhado também. Não faz mal que essas vigas adicionem calor e caráter rústico à casa, também, certo?

Um pátio: exterior ou interior, a maioria das casas coloniais espanholas tem algum tipo de pátio . Tradicionalmente, os pátios eram colocados no centro da casa, para que seus habitantes pudessem cozinhar dentro ou fora - e liberar um pouco do calor produzido pela cozinha. Hoje, muitas casas coloniais espanholas têm pátios nas laterais ou traseiras da casa.

Pouca ou nenhuma decoração: Tradicionalmente, as casas coloniais espanholas têm um exterior simples e branco com muito pouca decoração. Algumas casas coloniais espanholas modernas, no entanto, podem ter pedras ou ladrilhos ao redor das portas e passagens externas.

Imagem 9- Casa no Estilo Colonial Espanhol



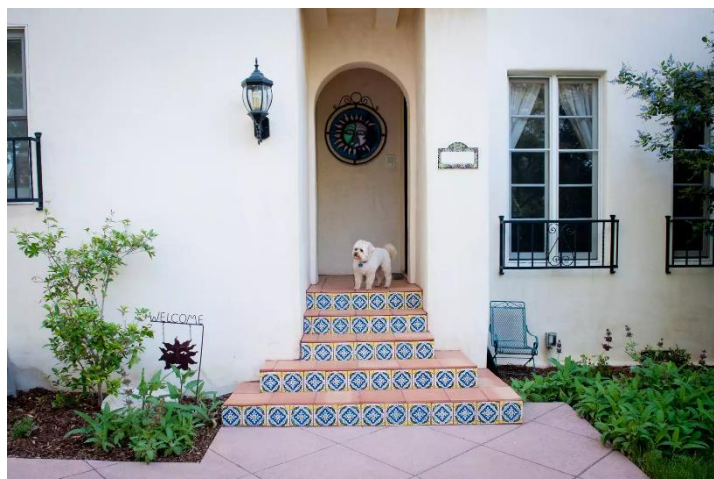
Fonte: (Google 2021)

Imagem 10- Casa no Estilo Colonial Espanhol



Fonte: (Google 2021)

Imagem 11- Casa no Estilo Colonial Espanhol



Fonte: (Google 2021)

4.3 O AERoclUBE

Foi inaugurado em 19 de abril de 1943 e o seu 1º presidente foi Walther Moreira Salles. Durante a gestão de Joaquim Justino Ribeiro, exigiu a construção de uma estrada para servir a todos que fossem ao Campo. Em 1944, foi ganho o 1º avião paulistinha e em 1945 a construção do 1º hangar.

Imagem 12- Imagem do Aeroclube de Poços de Caldas-MG



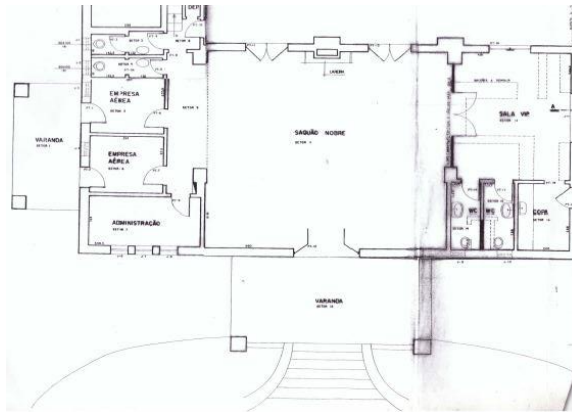
Fonte: (Acervo próprio, 2020)

5 PROPOSTA PARA O SAGUÃO DE EMBARQUE

O Terminal de passageiros que é a principal construção no local, se encontra bem paralisado, sendo isso um dos motivos para a escolha do projeto. A proposta é voltar a dar vida ao interior do local, montando um café para harmonizar com o espaço e atrair mais turistas. Porém o edifício é tombado e com isso ocorrerá apenas a restauração da forma correta, sem nenhuma descaracterização.

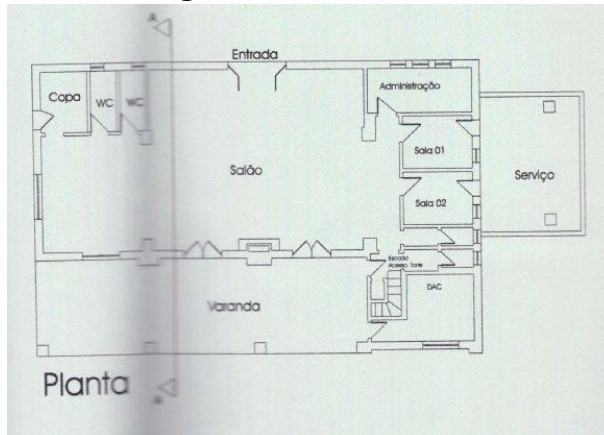
5.1 Plantas

Imagem 13- Planta térrea detalhada



Fonte: (Dossiê de tombamento, 2016)

Imagem 14- Planta térrea



Fonte: (Dossiê de tombamento, 2016)

Imagem 15 – Vista Frontal e Posterior



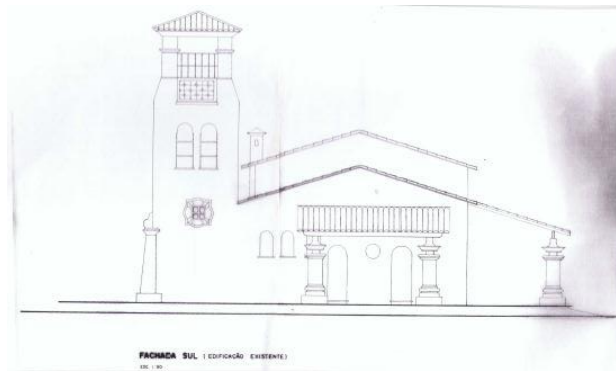
Fonte: (Dossiê de tombamento, 2016)

Imagem 16- Fachada Norte



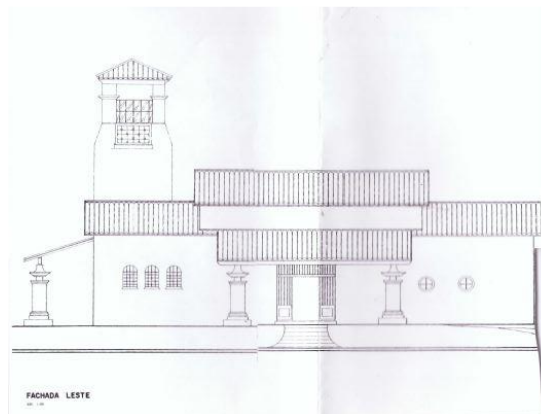
Fonte: (Dossiê de tombamento, 2016)

Imagem 17- Fachada Sul



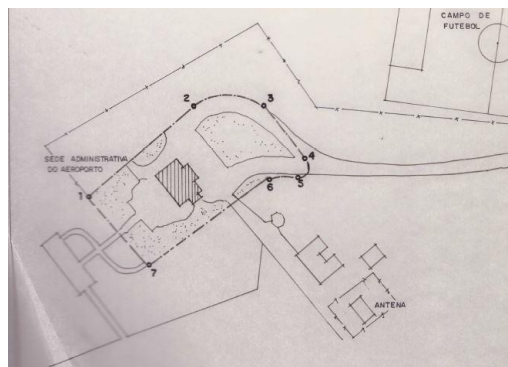
Fonte: (Dossiê de tombamento,2016)

Imagem 18- Fachada Leste



Fonte: (Dossiê de tombamento, 2016)

Imagem 19- Área tombada referente ao Terminal



Fonte: (Dossiê de tombamento, 2016)

5.2 Problemas do atual Saguão

De início, os problemas são visualizados no caminho do Aeroporto, as ruas mal asfaltadas e nenhum ponto de ônibus próximo. Foi observado também, os vitrais protegidos, por conta de vandalismo no local. O IPHAN informou que o restauro que foi realizado, foi incorreto, por isso o descasque das colunas. Nota-se que as paredes, chão e algumas estruturas ao redor não recebem melhorias a um tempo. No interior da construção tem coisas inutilizadas, como a sala de comando, com alguns vidros da janela quebrados. A sala de bagagens, que virou um depósito para guardar utensílios. O telefone utilizado pelos funcionários ainda é um orelhão antigo.

Imagem 20- Coluna Pagode Restaurada de forma errada



Fonte: (Acervo próprio,2020)

6 LOCAL ESCOLHIDO

O terreno onde foi proposto o novo projeto fica na Região Urbana Homogênea XII, próximo a bairros residências da cidade, como Jardim Aeroporto, Jardim Kennedy entre outros. Conforme o Plano Diretor de Poços de Caldas, o aeroporto situa-se na Área de adensamento restrito ZAR e além de ser uma região patrimonial contém 1.210.000,00 m², sendo toda a área do comando da aeronáutica cedida a prefeitura totalmente para uso civil.

Imagem 21- Imagem de Satélite do Aeroporto de Poços de Caldas – Mg



Fonte: (Google Earth, 2012)

6.1 ZONA

Conforme o plano diretor da cidade de Poços de Caldas a área situa-se na área de adensamento restrito (ZAR), na zona vermelha. Caso aconteça ocupação e expansão da malha urbana deverão seguir algumas limitações como:

Ter coeficiente de aproveitamento máximo dos terrenos de 1,20 metros, taxa de ocupação de no máximo 50%, taxa de permeabilidade mínima de 30% e novos parcelamentos com área mínima de 450 m

Imagem 24– Imagem de Satélite das Vias



Fonte: (Google Earth, 2012)

6.3 ANÁLISE DO ENTORNO

A intervenção apresentada reside em um espaço com maior parte do seu entorno sendo residencial, havendo alguns comércios locais e educacionais nessa área. Possui também algumas indústrias e comércios maiores como transportadoras, postos de gasolina. Além disso traz uma grande área de lazer com o parque da zona sul.

Imagem 25- Terminal de Passageiros Poços de Caldas- MG



Fonte: Acervo Próprio, 2020)

Imagem 26 – Aeroclube de Poços de Caldas- MG



Fonte: (Acervo próprio, 2020)

Imagem 27 – Parque da Zona Sul



Fonte: (Google Earth, 2012)

Imagem 28- Casa dos trabalhadores do Aeroporto- MG



Fonte: (Google Earth, 2012)

Imagem 29– Transportadora Rodo Jr



Fonte: (Google Earth, 2012)

Imagem 30- Prysman Group



Fonte: (Acervo Próprio, 2020)

7 O TERRENO

O terreno fica próximo ao terminal antigo e próximo ao patio de aeronaves.

Imagem 31- Terreno



Fonte: (Google Earth editado, 2012)

Imagem 32- Terreno



Fonte: (Google Earth editado, 2012)

7.1 TOPOGRAFIA

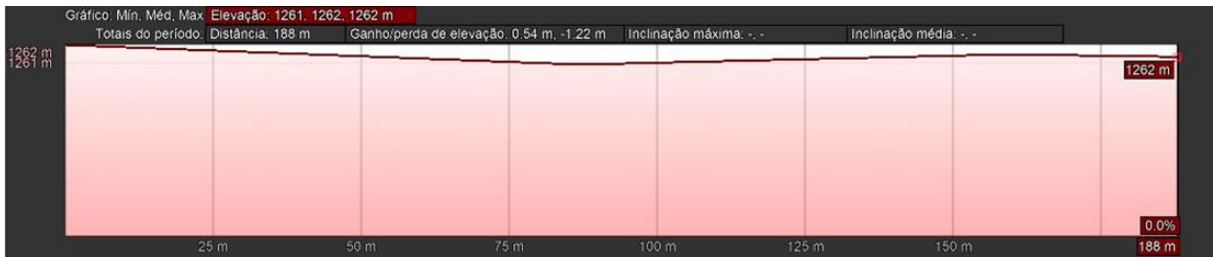
O terreno é praticamente plano, com um pequeno declive de 80 cm que foi nivelado para seguir com o projeto de forma pensada.

Imagem 33- Curvas de Nivel da Área



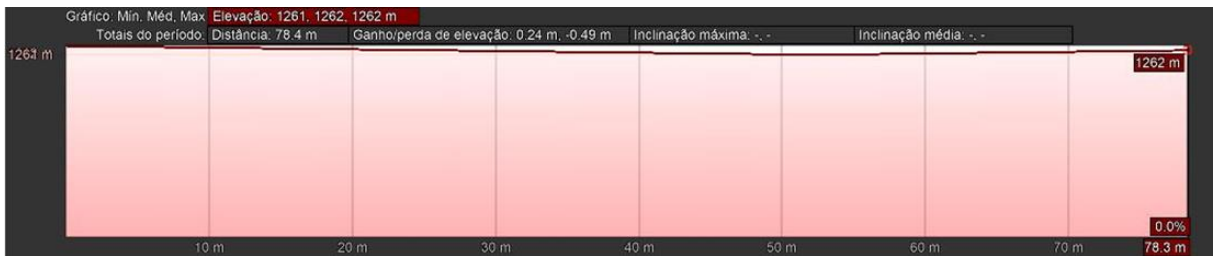
Fonte: (Google Earth editado, 2021)

Imagem 34- Corte 1



Fonte: (Google Earth)

Imagem 35- Corte 2



Fonte: (Google Earth)

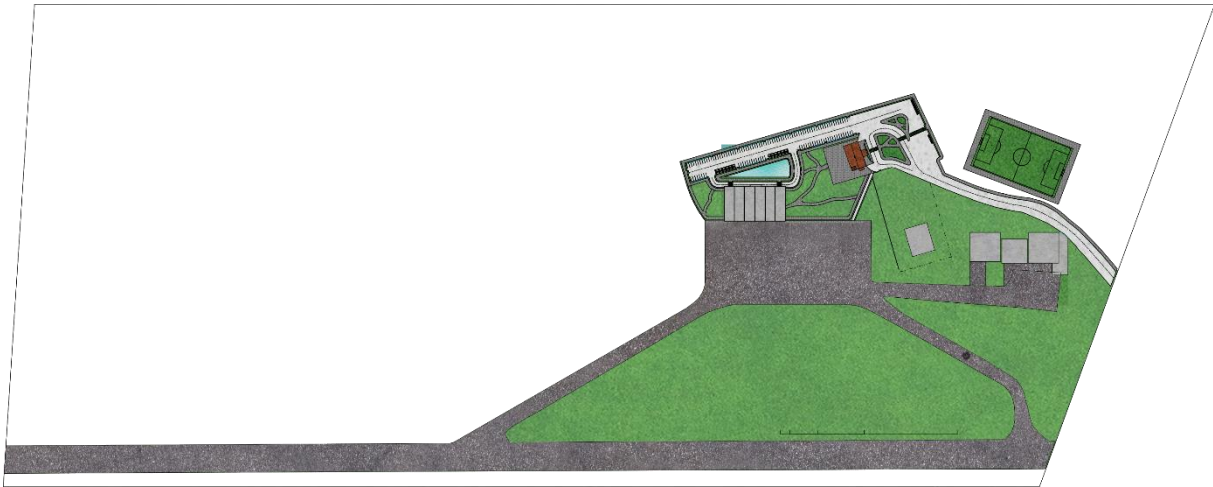
7.2 Situação

Imagem 36- Imagem Aérea da Área



Fonte: (Google Earth, editado photoshop 2021)

Imagem 37- Imagem Aerea da Áres detalhada



Fonte: (Acervo proprio)

8 Proposta Café

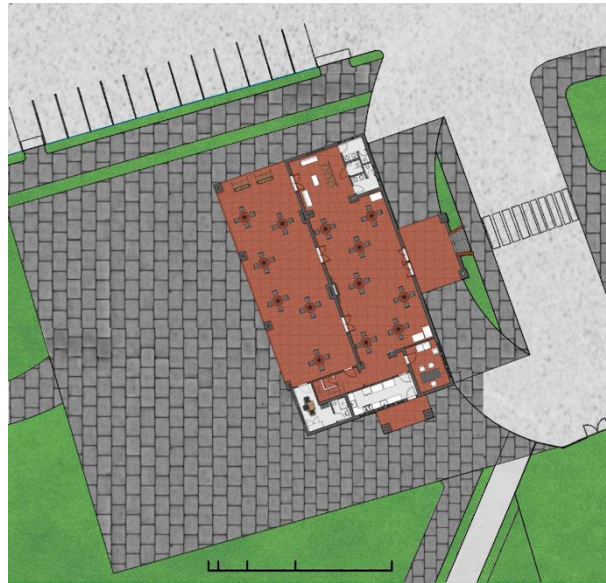
A proposta seria manter o antigo terminal de passageiros, que é um patrimonio histórico,ativo e mais bem cuidado, fazendo dele um café para que mais pessoas frequentasse o local e conhecesse mais de sua historia. Foi realizado apenas o projeto de interiores do Café, baseado nas plantas que foram estudadas a partir do dossie de tombamento. O projeto do lado externo nao foi possivel efetuar por falta de informacoes.

Imagem 38- Implantação Café



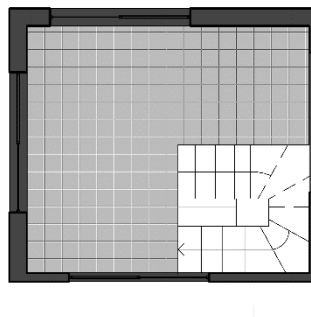
Fonte: (Acervo proprio,2021)

Imagem 39- Planta com entorno



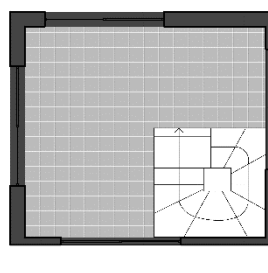
Fonte: (Acervo proprio,2021)

Imagem 40- Nivel 2 Mirante



Fonte: (Acervo proprio,2021)

Imagem 41- Nivel 3 Mirante



Fonte: (Acervo proprio,2021)

9 PROGRAMA DE NECESSIDADES

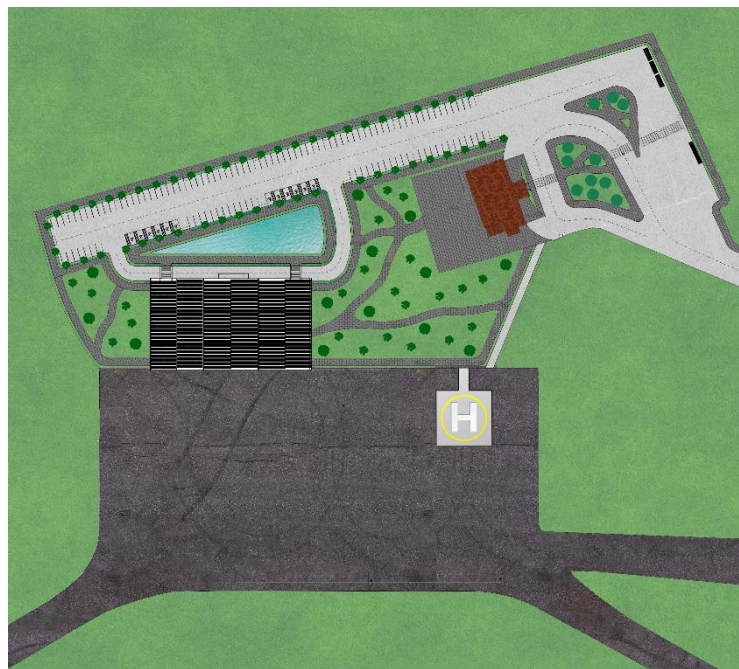
9.1 Terminal de Passageiros

Conforme a normativa IATA (International Air Transportation Association) as instalações a serem projetadas devem seguir tal linha:

Embarque	Desembarque	Anexos
- Saguão de embarque	- Restituição de bagagens	- Sala de equipamentos
- Check-in	- Vistoria	- Sanitários/ Fraldário
- Guichê de informações	- Área extravio de bagagens	- Caixa eletrônico
- Inspeção de bagagens	- Saguão desembarque	- Lanchonete
- Guichê da companhia		
- Vistoria	Administração	Segurança
- Sala de embarque	- Secretaria	- Ambulatório
Estacionamento	- Arquivos	- Polícia
- Táxi	- Achados e perdidos	- Bombeiro
- Veículos Particulares	- Almojarifado	
- Ônibus		

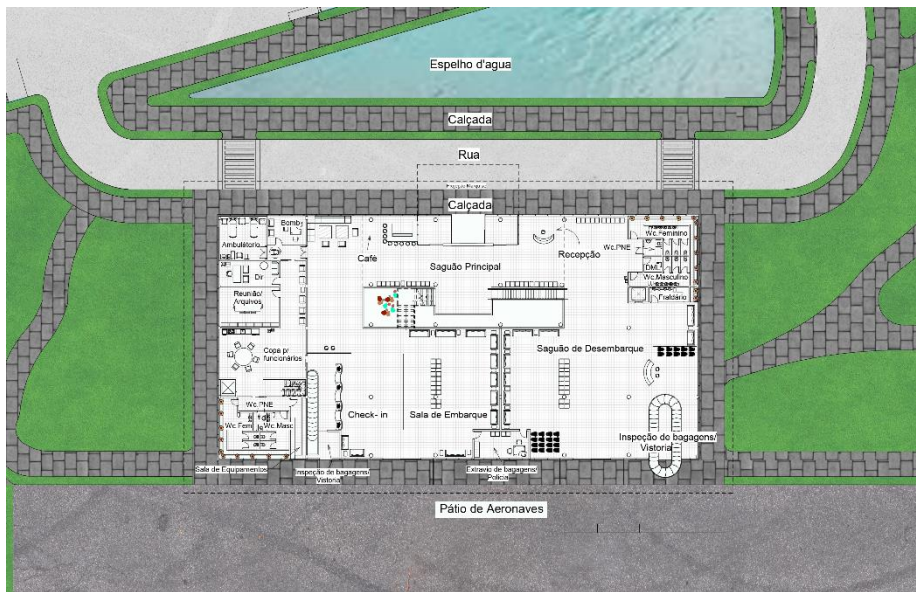
9.2 Proposta

Imagem 42- Implantação Terminal



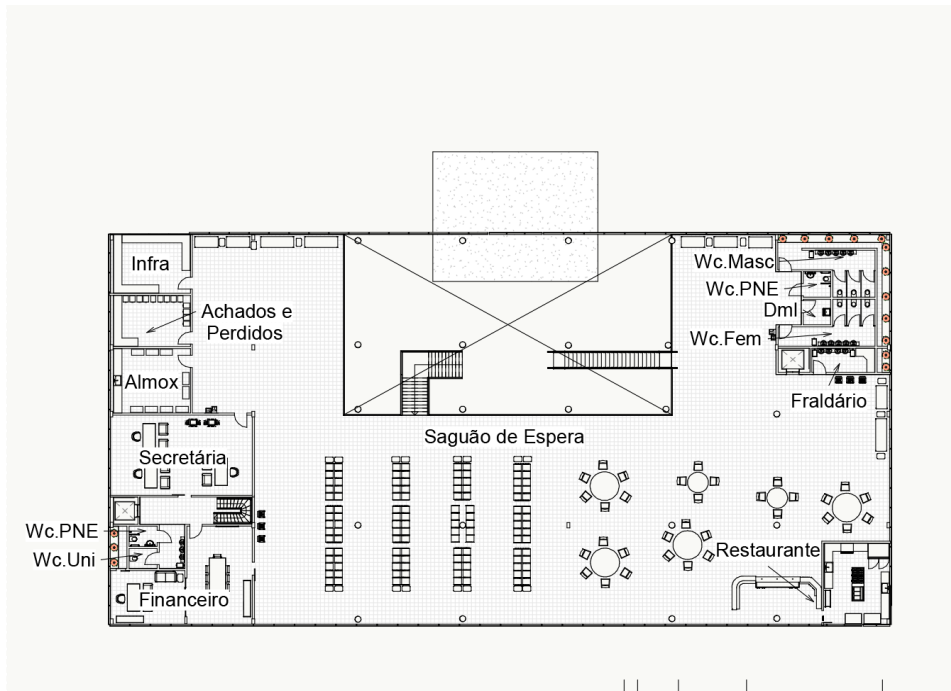
Fonte: (Acervo proprio,2021)

Imagem 43- Planta Terreo



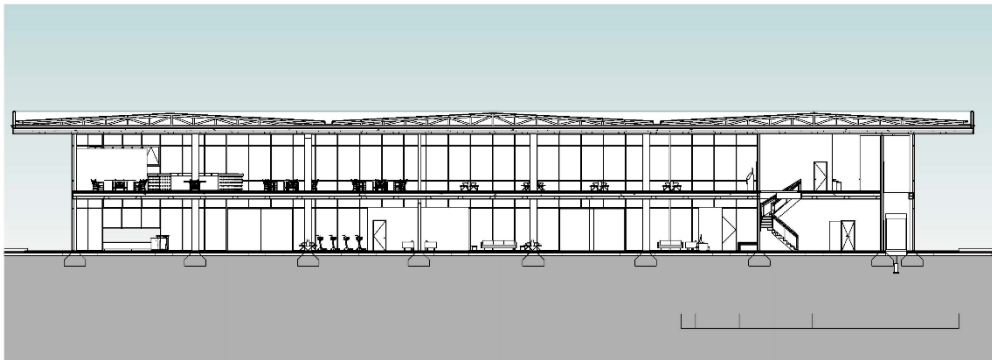
Fonte: (Acervo proprio,2021)

Imagem 44- Planta Mezanino



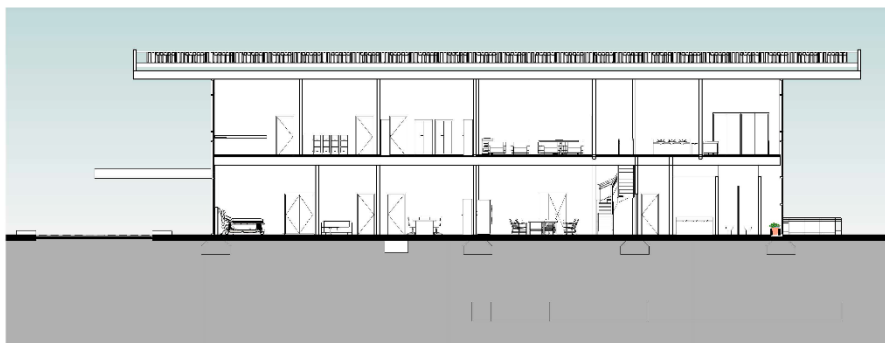
Fonte: (Acervo proprio,2021)

Imagem 45- Corte 1



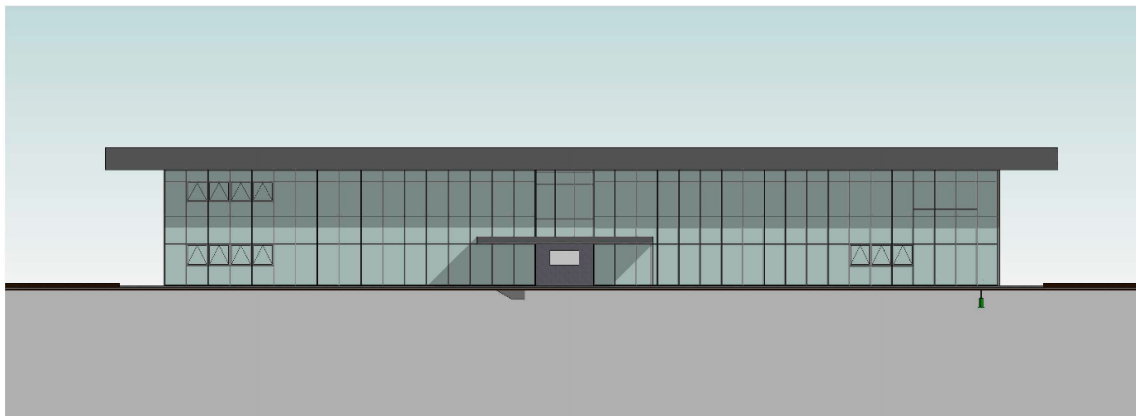
Fonte: (Acervo proprio,2021)

Imagem 46- Corte 2



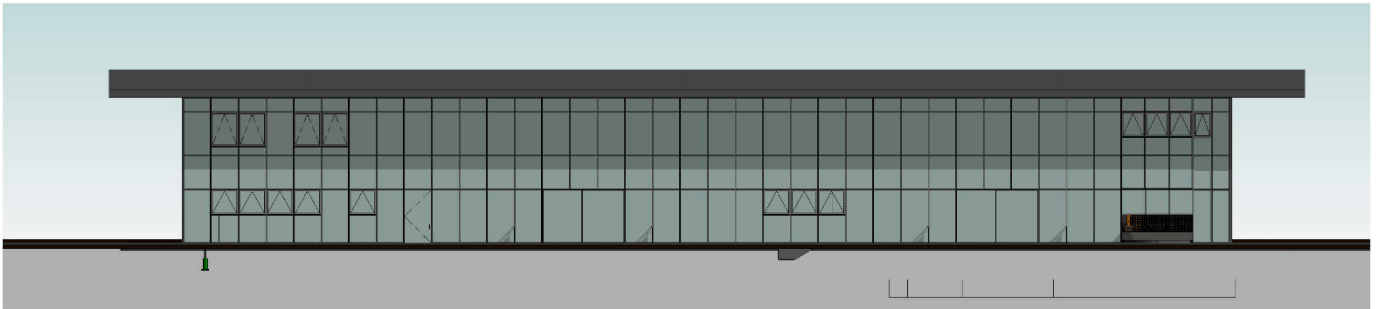
Fonte: (Acervo proprio,2021)

Imagem 47- Elevação Norte



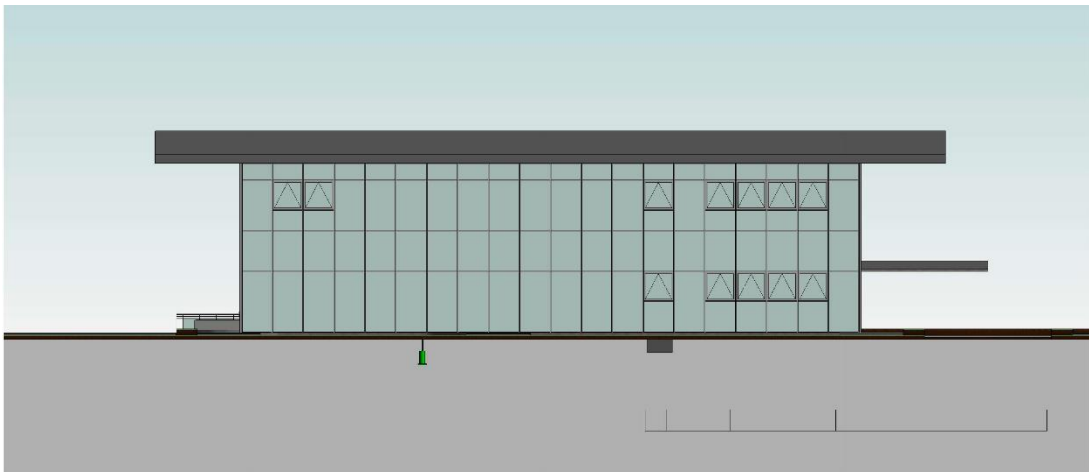
Fonte: (Acervo proprio,2021)

Imagem 48- Elevação Sul



Fonte: (Acervo proprio,2021)

Imagem 49- Elevação Leste



Fonte: (Acervo proprio,2021)

Imagem 50- Elevação Oeste



Fonte: (Acervo proprio,2021)

10 REFERENCIAS

10.1 Aeroporto Governador Carlos Wilson

O Aeroporto de Fernando de Noronha é um aeroporto brasileiro e foi construído em 1934. Em 1942, durante a segunda guerra mundial a Força Aérea do Exército dos Estados Unidos da América através do "Programa de Desenvolvimento de Aeroportos", construiu a nova pista e o terminal de passageiros. Em 1975, houve ampliação e o atual pátio de manobras permite operação simultânea de até 03 Boeing 737 e a pista tem 1840 m de extensão.

Imagem 51 - Imagem área do aeroporto de Fernando de Noronha



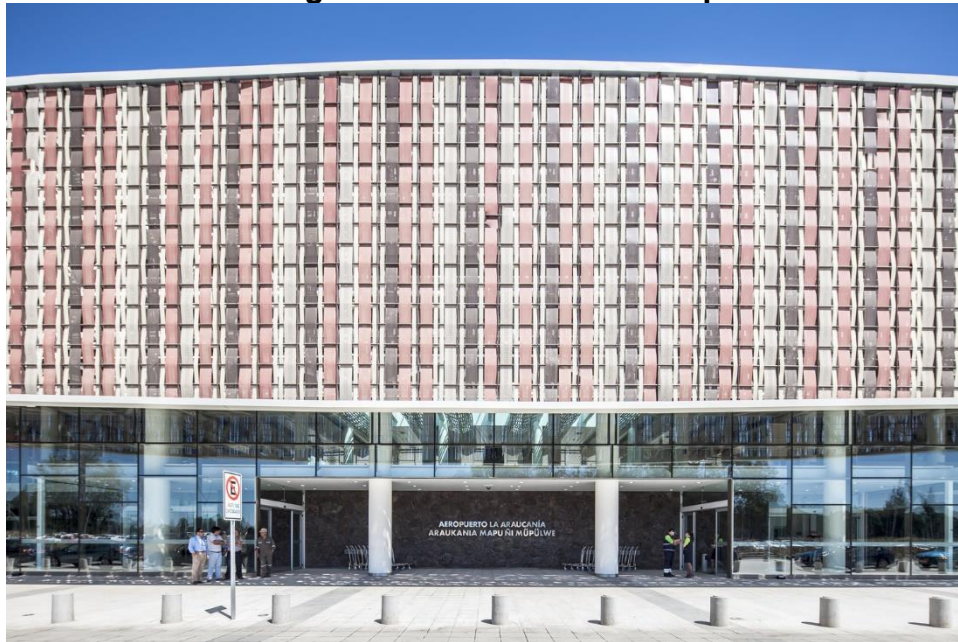
Fonte: (Site ilha de Noronha)

10.2 Aeroporto de La Araucania

Feito pelo escritório Iglesias Arquitectos, um teto grande como um limiar que recebe quem chega e dispensa quem sai. Um local de transferência no início e no final da viagem, é o elemento hierárquico e atua como uma grande capa protetora para o que é construído. Sua imagem e forma foram tiradas de elementos que estão na memória histórica.

Formas e espaços da tradição cultural dos povos nativos são reinterpretados, como parte do espírito do local, elementos para um novo design contemporâneo e, ao mesmo tempo, uma forte identidade regio

Imagem 52- Fachada do Aeroporto



Fonte: (Site Archdaily)

10.3 Aeroporto Malvinas Argentinas

Feito pelo arquiteto Calos Ott, o aeroporto que serve a cidade de Ushuaia, está localizado a 4km do centro da cidade. Esse pequeno e charmoso aeroporto internacional, com sua elegante estrutura em madeira foi inaugurado em 27 de novembro de 1995 substituindo um antigo que hoje é sede do Aeroclub Ushuaia. Seu terminal de passageiros tem uma área de 5,500 m². O aeroporto está apto a receber grandes aeronaves como os Boeing 747.

Imagem 53- Estrutura de madeira



Fonte: (Acervo próprio, 2019)

11 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

https://www.portalbrasil.net/aviacao_histbrasil.htm#:~:text=Avia%C3%A7%C3%A3o%20Hist%C3%B3ria&text=A%20avia%C3%A7%C3%A3o%20iniciou%20se%20no,22%20de%20Outubro%20de%201911.&text=Iniciou%20a%20avia%C3%A7%C3%A3o%20comercial,a%20matr%C3%ADcula%20alem%C3%A3%20D%2D1012.

https://pt.wikipedia.org/wiki/Transporte_a%C3%A9reo_no_Brasil

https://pt.wikipedia.org/wiki/Santos_Dumont

<https://pilotos.org.br/category/comissao-de-historia-da-aviacao/page/5/>

<http://blog.hangar33.com.br/aeroclube-brasileiro-berco-da-aviacao-nacional/>

https://pt.wikipedia.org/wiki/Aeroclube_do_Brasil

https://pt.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria_da_avia%C3%A7%C3%A3o

<http://www.megatimes.com.br/2014/05/historia-da-aviacao-e-aviacao-no-brasil.html>

<https://diariodorio.com/historia-do-campo-dos-afonsos/>

<https://diariodorio.com/historia-do-museu-aeroespacial-no-campo-dos-afonsos/>

<http://resgatandocidades.com/pocosdecaldas/>