

*A idéia levou quase vinte anos para amadurecer. Os cinco anos de gestação de sua primeira fase exigiram talento, competência, muito trabalho e um orçamento que cerca os 550 milhões de dólares. No despertar de 1985, nasce sóbrio, seguro e funcional, o novo*

# Aeroporto Internacional de São Paulo

**S**ão Paulo, 20 de janeiro de 1985: a cidade recebe, oficialmente, seu novo aeroporto — o Internacional São Paulo — Guarulhos — o maior da América Latina. A solenidade de inauguração teve início por volta de onze horas da manhã, com a chegada dos Ministros Delfim Neto — representando o presidente João Figueiredo, Délio Jardim de Mattos — da Aeronáutica, Waldir de Vasconcelos — do Estado Maior das Forças Armadas, do governador do Estado, André Franco Montoro, do presidente da Infraero — Rodopiano de Azevedo Barbalho, do presidente da Copasp — Walter Werner Brauer, do superintendente do Aeroporto Internacional de São Paulo — Guarulhos — José de Pinho, e dos presidentes da Camargo Corrêa — construtora responsável pelas obras — Sebastião Ferraz de Camargo Pentead e da Constran — Olacyr de Moraes.

Em seu discurso, o Ministro da Aeronáutica afirmou que o Aeroporto representa um esforço de seu ministério "em materializar, através de uma obra de

integração, o ideal de união entre homens e povos que a aviação acalenta" e, ainda, que se nada mais houvesse realizado em seis anos de mandato, só esta obra justificaria todos os sacrifícios, todas as lutas. Já o Governador do Estado, Franco Montoro ressaltou que, para uma cidade — centro do desenvolvimento do país, "este aeroporto pela sua grandeza, pela sua perfeição e pela série de inovações que traz, representa um elemento propulsor do progresso".

Terminados os discursos, procedeu-se a passagem da responsabilidade de administração do Aeroporto para a Infraero. Até então, e durante todo o período de construção, era a Copasp — Comissão Coordenadora do Projeto Aeroportuário da Área Terminal São Paulo — quem respondia pelos trabalhos, utilizando recursos do Ministério da Aeronáutica e do Governo do Estado de São Paulo, da ordem de 550 milhões de dólares. Após a solenidade, os convidados participaram de coquetel ao qual a imprensa não conseguia ter acesso graças

a um controverso esquema de segurança que terminou em empurrões e cotoveladas. Distante dali uns três quilômetros, na primeira barreira seletiva dos convidados para a festa, a população de Guarulhos — que em breve beneficiar-se-á do novo Aeroporto, com a geração de três mil empregos diretos — aguardava autorização para chegar ao Terminal de Passageiros. Às 14 horas, liberado, o povo invadiu as pistas, as alas do terminal, selando definitivamente a entrada em funcionamento desta obra que Omar Fontana, presidente da Transbrasil, definiu, na ocasião, como "o marco principal deste século para a vida de São Paulo".

### O Projeto: para pessoas, para aeronaves

Quando concluído, o Aeroporto Internacional de São Paulo — Guarulhos possuirá quatro terminais de passageiros — denominados TPS — com capacidade total de atendimento para 30 milhões de viajantes ao ano. Apenas o primeiro destes quatro terminais foi inaugurado em janeiro — o TPS-1.

Cada um destes módulos possui a forma de uma letra Y, moldada por 70 mil metros de área construída e com finalidades bem distintas. O segmento superior, que forma a letra V, destina-se aos serviços de apoio ao usuário. A reta corresponde ao "finger", ao longo do qual estacionarão as aeronaves, em condições de acoplamento às pontes de embarque e desembarque de passageiros. Também neste segmento ficam as salas de embarque.

O terminal é construído em dois pavimentos, um para embarque, outro para desembarque dos passageiros, com acessos independentes. As áreas de utilidade pública estão situadas no piso denominado "mezanino". É aí que ficam os restaurantes, bares, lanchonetes, lojas,



*No discurso de inauguração do Ministro da Aeronáutica, Délio Jardim de Mattos, um poema de amor aos ideais de união entre os povos.*

## (Continuação - Aeroporto)

correios, telégrafo, telefones e bancos. É também deste piso que se pode observar a beleza da obra, através do terraço panorâmico.

Os edifícios erguidos entre os terminais de passageiros ficam nas "áreas de apoio", destinando-se aos setores técnicos de suporte das operações. Entre o TPS-1 e TPS-2 situa-se o prédio da administração do aeroporto, funcionando como interligação entre módulos. Futuramente, este setor terá outro edifício, entre o TPS-3 e TPS-4. Também aí ficam situados três outros prédios, destinados à subestação principal de energia elétrica — um gerador, um receptor e outro de comando e controle. Neste local estão ainda as centrais: telefônica e de água gelada — que proverá todo o sistema de ar condicionado.



Antonio Angarita: "a aviação é exigente com seu próprio progresso".

Em outra área de apoio localiza-se o serviço de combate a incêndios, cujo espaço foi o primeiro a ser projetado e construído. Aí estão também os terminais de carga das companhias aéreas, com oito posições de estacionamento de aeronaves do porte do 747. Está prevista a implantação do módulo de armazém alfandegado, que permite a operação de carga internacional com origem ou destino no Aeroporto de Guarulhos.

Mas não é só. As áreas destinadas à estação de tratamento de águas e esgotos, à incineração do lixo ficam junto a galpões que funcionam, também, como estufas e sementeiras para o cultivo de espécies. Na área de apoio central ergue-se a Torre de Controle, com 45 metros e em terreno elevado da Base Aérea de Cumbica, fica o prédio do radar de aproximação de aeronaves, numa situação que



O Ministro da Aeronáutica e o governador Franco Montoro inaugurando o posto de serviços da Secretaria de Esportes e Turismo no Aeroporto.

permite o domínio de toda a região. É também junto à Base que se situa o terminal Vip, servido por um acesso independente.

O sistema de armazenamento e distribuição de querosene para os aviões é feito por meio de hidrantes localizados nos pátios de estacionamento e permite, na primeira fase de operação, o abastecimento simultâneo de um Jumbo, um Airbus, um Boeing-727 e dois Boeing-737, recebendo, juntos, um volume de 15 mil litros de querosene por minuto. Todo este projeto gigantesco foi erigido com pórticos moldados "in loco" e lajes pré-moldadas. O recurso permite a livre passagem de todas as instalações necessárias ao funcionamento do terminal, além da simplificação no método de construção, com vantagens de economia e tempo.

Do lado de fora, vizinhando intimamente os terminais, estende-se um vastíssimo lençol verde, o gramado. Ele vai proteger todo o trabalho de terraplenagem, evitando o açoreamento dos canais de drenagem, bem como que a sujeira penetre em caixas do sistema elétrico-eletrônico do balizamento do aeroporto. Além disto, facilita a manutenção de todo o complexo da obra.

### Como chegar, como sair

Tanto para passageiros individuais como para o embarque e desembarque de grupos pelos agentes, a estrutura do Aeroporto Internacional de São Paulo — Guarulhos favorece sobremodo a eficiência. Para desembarque, chega-se ao hall e, logo em frente, encontram-se os bal-

ções de "check-in", para o processamento do embarque. A bagagem aí entregue desce por uma esteira, até os carrosséis e daí para o avião. Atrás destes balcões estão os escritórios das companhias. Despachada a bagagem, o passageiro caminha até o "finger", onde encontrará sua sala de embarque. O viajante que desembarca, vem caminhando, também pelo "finger", desce uma escada rolante, restitui a bagagem e, passando pelo hall central, encontrará o meio fio de desembarque.

Para chegar ou sair do aeroporto, ao que tudo indica, serão grandes as facilidades graças, sobretudo, ao planejamento do serviço de coletivos, de responsabilidade da Companhia do



Omar Fontana: "haverá custos, mas vale a pena pela grandiosidade e pelo significado da obra no contexto de São Paulo".

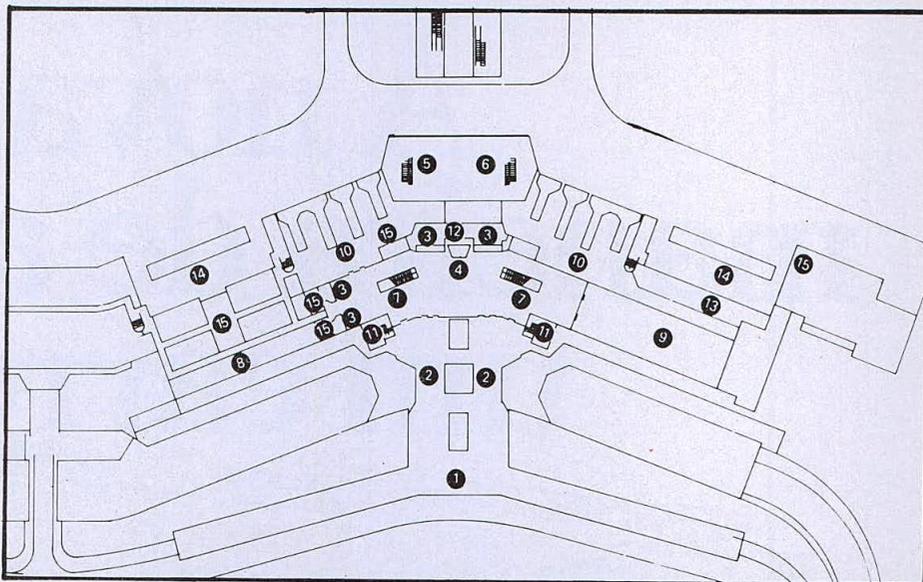
## (Continuação - Aeroporto)

Metropolitano e à funcionalidade da Rodovia dos Trabalhadores. Até o momento, há duas linhas em funcionamento, com destino ao novo aeroporto: uma, especial, que sai de Congonhas e percorre em aproximadamente 45 minutos o trajeto até Guarulhos; outra, integrada ao Metrô, saindo da Estação Bresser. A linha especial é servida por veículos diferenciados, com poltronas confortáveis, toalete a bordo e não pára durante o percurso. O preço por passageiro, nesta linha, é de oito mil cruzeiros. A linha integrada fará paradas normais dos ônibus e visa atender, não aos passageiros, mas principalmente a funcionários do novo aeroporto.

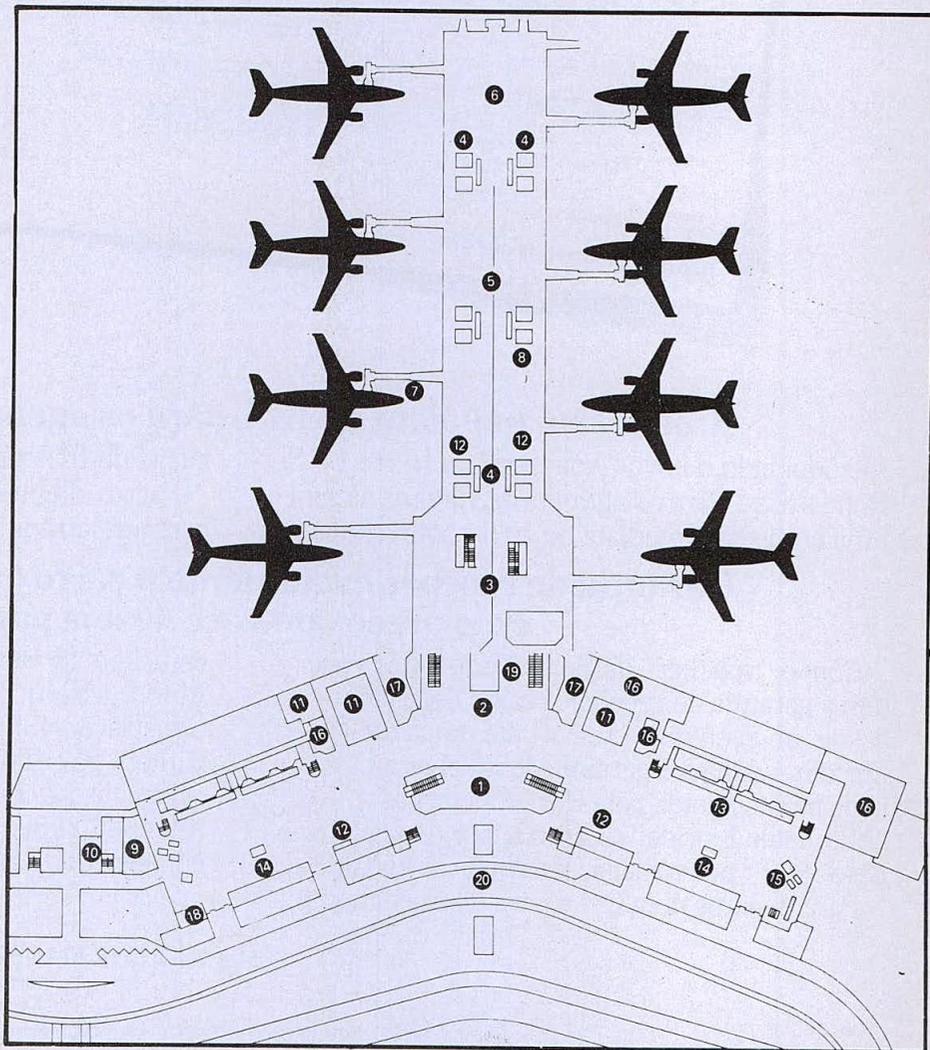
O problema parece estar na utilização dos táxis. Para servir aos que desembarcam, há linhas especiais de veículos — rádio-táxis — com pintura em azul e branco de maneira a diferenciá-los dos similares que servem à capital. Estes táxis, quando trouxerem passageiros para São Paulo não têm permissão para pegar corridas de retorno; o mesmo acontece aos táxis paulistanos que transportam seus passageiros até Guarulhos. Isto faz supor que, ou haverá dificuldades extraordinárias para cumprir o percurso de táxi, ou este meio acabará saindo a preços proibitivos. O que compensa, de certa maneira, é saber dos planos que a Companhia do Metropolitano tem de, em futuro próximo, colocar em funcionamento outras linhas integradas, saindo de pontos estratégicos como Praça da República. De toda maneira, dificulta a funcionários de agências que tenham grupos a cuidar no novo aeroporto.

### Reações

Enquanto o Aeroporto era construído, pouco se falava, nos meios de turismo sobre suas vantagens e desvantagens. Prós e contras pareciam adormecidos. Com a proximidade da inauguração — e a necessidade de providências de adaptação à nova realidade, muitos setores passaram a se posicionar diante do fato. Para todos — da aviação, do turismo e das locadoras — há mudanças. Alguns, realistas, reagem com frieza científica, como Antonio Angarita, presidente da Vasp: "A nossa empresa, como qualquer outra companhia de aviação, vai ter que se ajustar ao fato. Existirão problemas operacionais, problemas de recursos humanos, problemas diversos que podem ser definidos numa só palavra: adaptação. Mas tudo isto está programado, está previsto, consta de planos que a Vasp vem desenvolvendo



No nível térreo, o aeroporto possui: 1- ônibus - táxis - desembarque; 2- acessos ao desembarque; 3- lojas; 4- café; 5- desembarque nacional; 6- desembarque internacional; 7- guarda-bagagem; 8- atendimento ao público; 9- alfândega; 10- bagagem desembarcada; 11- elevadores; 12- polícia federal; 13- free-shop; 14- bagagem embarcada; 15- banheiros.



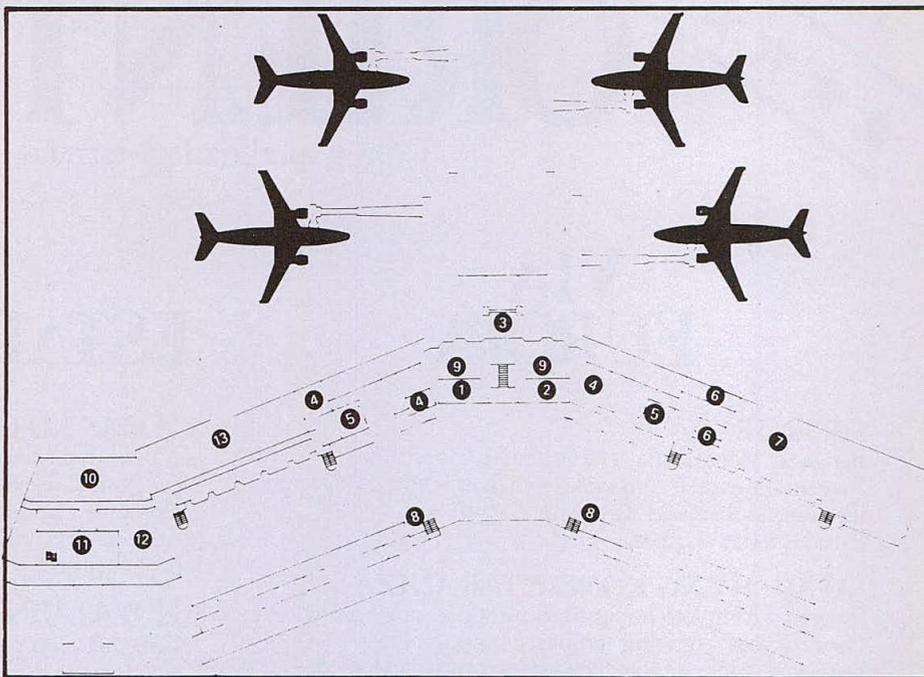
No nível superior situam-se: 1- escadas rolantes; 2- acessos aos embarques nacional e internacional; 3- salas de espera; 4- banheiros; 5- circulação de embarque-desembarque; 6- sala de espera internacional; 7- pontes de embarque; 8- free-shop; 9- cinema; 10- capela; 11- lojas; 12- telefones; 13- check-in; 14- balcões das companhias aéreas; 15- guarda-malas; 16- café - restaurante - lanchonete; 17- sala vip; 18- juizado de menores; 19- controle; 20- táxis - ônibus.

## (Continuação - Aeroporto)

há algum tempo de maneira que, afora os custos financeiros que haverá, todas as ações já não nos trarão surpresas, uma vez que foram previstas". Além disto, Angarita lembra que o Aeroporto de Congonhas fica, praticamente, no centro da cidade e, por isto mesmo, "a decisão de trazer o movimento para o Aeroporto de Guarulhos é, pelo menos, adequada".

Omar Fontana, presidente da Transbrasil, tem uma reação mais entusiasta. Para ele, "o Aeroporto de Guarulhos é uma obra que vai marcar como a principal realização deste século para a vida de São Paulo". E concorda quanto à premência de um aeroporto moderno, com amplas pistas, que evitasse o sobrevôo de arranha-céus em pousos e decolagens. Para sua companhia, Omar Fontana acredita que a situação muda "para melhor, mas implica uma despesa adicional — e alta! — porque além de operar em dois aeroportos, a própria transferência nos custa. Mas todos estes sacrifícios", diz, "são perfeitamente justificáveis pelas dimensões do Aeroporto e as vantagens também para o usuário, que a obra oferece".

Para os órgãos oficiais do setor também há mudanças. A coordenadoria de turismo da Secretaria de Estado de Esportes e Turismo já está funcionando no novo aeroporto, com o receptivo feito por quatro funcionárias bilíngues, material promocional farto e, em breve, com o videotexto à disposição. Segundo Caio Luiz de Carvalho, o coordenador, até abril o movimento será mínimo mas, dentro em breve, "aqui, no Aeroporto de Guarulhos vai estar o grande centro, uma vez que dois terços do movimento de passageiros de Congonhas passarão para cá". E com uma vantagem para a Secretaria: seu posto, o único inaugurado no



O nível mezanino concentra os serviços de apoio: 1- telefônica; 2- correios; 3- terraço; 4- lojas; 5- banco; 6- companhias aéreas; 7- restaurante público; 8- elevadores; 9- restaurantes dos passageiros; 10- administração; 11- centro de convenções; 12- banheiros; 13- escritórios das companhias aéreas.

mesmo dia do aeroporto, fica numa localização estratégica, junto à porta de saída dos que desembarcam, passagem obrigatória, portanto.

Para as locadoras, a nova realidade é um prato cheio. A Localiza, por exemplo, já está com uma área de dois mil metros quadrados destinada a galpões onde funcionarão o parque de estacionamento da locadora e o escritório. A previsão de Hernon Franco da Rosa, gerente da filial de Guarulhos é de uma demanda de 80 a 90 automóveis para os próximos três meses.

De outro prisma, usuários freqüentes recebem o novo aeroporto com satisfação. É o caso do pianista Arthur Moreira Lima que acredita nas facilidades que o Aeroporto pode trazer àqueles que procuram freqüentemente o exterior:

"a mudança de avião, no Rio de Janeiro, é detestável e agora há estudos para que esta troca não exista mais. Só isto já vale a pena", diz ele, "fora uma série de outras vantagens, como maior facilidade de estacionamento e de acesso aos transportes coletivos. Sem falar, é claro, que está bonito, sóbrio e parece bastante funcional".

A nova realidade está aí. Construída para ser funcional, segura e bonita. Levantada para atender à exigência que a aviação tem, do ponto de vista de seu próprio progresso. E, principalmente, uma obra à altura da cidade a que serve, São Paulo, o centro mais desenvolvido do país, o maior expoente urbano, financeiro, comercial e industrial da América Latina.

Mariângela Haswani

# DISQUE E RESERVE

## (011) 800-8422-TOLL-FREE

Se os seus clientes desejam viajar a passeio ou a negócio e querem hospedar-se em um dos 450 Sheraton existentes no mundo, disque e faça (a)s sua(s) reserva(s). Agora muito mais simples, imediatas e seguras.

É só discar o novo número Toll-Free do Sheraton Sistema de

Reservas Worldwide e as reservas estão feitas. Você pode ligar de qualquer lugar do Brasil (com exceção de São Paulo), sem pagar a ligação. Mais um serviço Sheraton para nossos clientes.

Disque e reserve. O atendimento e conforto dos Sheraton na América do Sul estão na ponta

do dedo, para Buenos Aires, Caracas, Lima, Rio e Santiago.

Aproveite e utilize o sistema Toll-Free do Sheraton para deixar suas reservas confirmadas. The Sheraton Corporation, International Sales and Reservations Office, Av. São Luís, 50, Conj. 22-D, CEP 01046, São Paulo.

SISTEMA DE  
RESERVAS  
WORLDWIDE



TOLL-FREE  
(011) 800-8422

Sheraton

Telex: (011) 32898



Sheraton  
Hotels, Inns & Resorts Worldwide