

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

RAYANNE GUEDES GOMES DA SILVA

**REVITALIZAÇÃO DA ANTIGA SEDE DO AEROPORTO DOS
GUARARAPES – RECIFE – PE: HOTEL AEROPORTUÁRIO**

Recife

2019

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Rayanne Guedes Gomes da Silva

**REVITALIZAÇÃO DA ANTIGA SEDE DO AEROPORTO DOS
GUARARAPES – RECIFE – PE: HOTEL AEROPORTUÁRIO**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado como exigência parcial para a
Graduação no Curso de Arquitetura e
Urbanismo, sob orientação da Profa. Dra. Stela
Glaucia Alves Barthel.

Recife
2019

Catálogo na fonte
Bibliotecário Ricardo Luiz Lopes CRB-4/2116

S586r Silva, Rayanne Guedes Gomes da.
Revitalização da antiga sede do Aeroporto dos Guararapes –
Recife – PE: hotel aeroportuário / Rayanne Guedes Gomes da Silva. -
Recife, 2019.
99 f. : il. color.

Orientador: Prof^a. Dr^a. Stela Gláucia Alves Barthel.
Trabalho de conclusão de curso (Monografia – Arquitetura e
Urbanismo) – Faculdade Damas da Instrução Cristã, 2019.
Inclui bibliografia

1. Arquitetura. 2. Revitalização. 3. Hotel aeroportuário. I. Barthel,
Stela Gláucia Alves. II. Faculdade Damas da Instrução Cristã. III.
Título

72 CDU (22. ed.)

FADIC (2019-294)

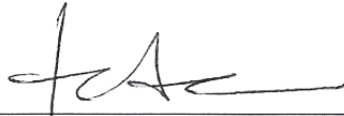
RAYANNE GUEDES GOMES DA SILVA

**REVITALIZAÇÃO DA ANTIGA SEDE DO AEROPORTO DOS
GUARARAPES, RECIFE-PE: HOTEL AEROPORTUÁRIO**

Trabalho de conclusão de curso como exigência parcial para graduação no curso de Arquitetura e Urbanismo, sob orientação da Profa. Dra. Stela Gláucia Alves

Aprovada em 10 de dezembro de 2019

BANCA EXAMINADORA



Prof. Maria Tatiana Cavalcanti Fonseca
Primeira Examinadora / Faculdade Damas (FADIC)



Prof. Marcos Assis Pessoa de Lima

Segundo Examinador / Faculdade de Ciências Humanas Esuda (FCHE)



Prof. Stela Gláucia Alves Barthel
Orientadora / Faculdade Damas (FADIC)

“Dedico este trabalho à minha mãe,
Silene Maria Guedes da Silva, que sempre me
apoiou nos meus sonhos e projetos.”

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente à Deus, pois nos momentos mais difíceis nunca me abandonou e por meio da fé, me deu forças para suportar todos os obstáculos que cruzei durante o caminho.

Gostaria de agradecer a minha família, em especial a aos meus pais, Silene Maria Guedes da Silva e Rildo Gomes da Silva, por me apoiarem e incentivarem ao longo da minha vida. Aos meus irmãos, Rayssa Guedes Gomes da Silva, por me ajudar com sua experiência nas dúvidas que surgiram no trabalho e Raí Guedes Gomes da Silva, pelo apoio emocional e fraterno. Ao meu amigo de 4 patas, meu gatinho de estimação Harmoo, por sempre me fazer companhia nas madrugadas em claro e por ter trazido momentos de felicidades quando precisava de um sorriso.

A minha orientadora e amiga Stela Glaucia Alves Barthel, por ter compartilhado seus conhecimentos, me conduzindo pontualmente durante esse tempo e me tranquilizado na elaboração dessa monografia.

Aos professores, que com muita paciência e dedicação, ensinaram-me não somente o conteúdo programado, mas também o sentido da amizade e do respeito. Agradeço especialmente à professora Winnie Emilly Fellows, por ter me guiado com suas orientações nas disciplinas de Trabalho de Graduação, como também à professora e amiga Maria Tatiana Cavalcanti Fonseca, a qual vem acompanhando minha jornada acadêmica e que me deu diretrizes no processo de construção desse trabalho.

À Faculdade Damas da Instrução Cristã, por ter me propiciado um ambiente com infraestrutura que foram fundamentais para expansão dos meus horizontes. Aos funcionários da instituição que de alguma maneira fizeram parte me dando suporte para realizar o presente trabalho de graduação.

À Aline Fernandes e Bárbara Morato da BAAUS Arquitetos, escritório de arquitetura ao qual faço parte, pela amizade, contribuições nesse trabalho e compreensão nos momentos de ausência.

Aos meus amigos que levarei da faculdade para a vida, Chrisllayne Amorim, Larissa Almeida e William Alexander, por estarem ao meu lado compartilhando momentos de dificuldades e felicidades que fizeram parte do meu aprendizado.

Às pessoas que doaram parte de seu tempo nas respostas do questionário e instituições que me forneceram material para a fazer essa monografia, em especial ao arquiteto Clóvis Lins da INFRAERO.

Enfim, agradeço a todas as pessoas que fizeram parte dessa etapa decisiva em minha vida.

*"A diferença entre o impossível e o possível encontra-se,
simplesmente, na determinação do ser humano."*

(Tommy Lasorda)

RESUMO

Esta pesquisa apresenta uma proposta de revitalização da antiga sede do Aeroporto dos Guararapes, no bairro do Ibura, na cidade do Recife, em Pernambuco. A transformação desse espaço em um hotel aeroportuário, dotado de áreas de apoio, como guarda-volumes, restaurantes e comércio, procura devolver, na medida do possível, as feições originais características do edifício, modernista com traços do estilo *Art Déco*, que era um marco na cidade e que fazia conjunto com a Praça Ministro Salgado Filho, projetada por Roberto Burle Marx. O edifício hoje sem uso se encontra descaracterizado e em mau estado de conservação. Parte-se da hipótese de que a revitalização e a integração do antigo edifício ao Terminal de Passageiros do Aeroporto Internacional Gilberto Freyre/Guararapes propiciariam uma maior vitalidade à área, recuperando uma construção importante na memória afetiva dos recifenses, além de dotá-la de um equipamento que já se faz necessário, como um hotel dentro das instalações do aeroporto.

Palavras-chave: Arquitetura. Revitalização. Hotel Aeroportuário.

ABSTRACT

This research presents a proposal to revitalize the previous building of Guararapes Airport, in the Ibura district, in Recife, Pernambuco. The transformation of this space into an airport hotel, with support areas such as luggage storage, restaurants and stores, seeks to restore, as far as possible, the original features of the building, modernist with traces of Art Deco style, a landmark in the city, it was clustered with the Minister Salgado Filho Square, designed by Roberto Burle Marx. The currently unused building is uncharacterized and in poor conditions. It is hypothesized that the revitalization and integration of the previous building into the Gilberto Freyre/ Guararapes International Airport Passenger Terminal would provide greater vitality to the area, restoring an important construction in the affective memory of the Recife citizens. In addition to that, it would have an equipment, such as a hotel, which is already needed inside the airport area.

Keywords: Architecture. Revitalization. Airport Hotel

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Lista de Mapas

Mapa 1: Localização do TWA Hotel, Nova Iorque.....	25
Mapa 2: Localização do Hotel <i>Hilton Garden Inn</i> , aeroporto de Frankfurt.....	31
Mapa 3: Localização do hotel Grand Hyatt DFW, aeroporto de Dallas.....	34
Mapa 5: Ibura e bairros adjacentes.	39
Mapa 6: Zoneamento da área do bairro do Ibura e adjacências.	42
Mapa 7: Meios de transportes na área próxima ao antigo Aeroporto dos Guararapes.....	68
Mapa 8: Estudo de insolação e ventilação incidente.	70

Lista de Quadros

Quadro 1: Avaliação dos pontos positivos e negativos dos casos exemplares.....	37
Quadro 2: Diretrizes para o programa de necessidades.....	37
Quadro 4: Insolação sobre a edificação.....	69
Quadro 5: Síntese do Código de Obras da Cidade do Recife.....	71
Quadro 6: Síntese do COSCIP.	72
Quadro 7: Síntese da NBR 9050.	73
Quadro 8: Síntese da MTUR.	74
Quadro 9: Programa e Dimensionamento.	76

Lista de Fotos

Foto 1: Regionalismo no aeroporto Nova Délhi.....	20
Foto 2: Elementos culturais no aeroporto de Pequim.....	20
Foto 3: Antigo TWA Flight Center	27
Foto 4: Hotel TWA, harmonização entre o antigo e o novo.....	27
Foto 5: <i>Lobby</i> do TWA Hotel.....	29
Foto 6: Acesso ao <i>Lobby</i> do TWA Hotel	29
Foto 7: Restaurante Paris Café	29
Foto 8: Parte da exposição do museu da história da Trans World Airlines.....	29
Foto 9: Quarto do TWA Hotel.....	30
Foto 10: Tubo de acesso entre o <i>lobby</i> , bloco dos quartos e terminal 5.....	30
Foto 11: Bar na cobertura da torre sul	30
Foto 12: Piscina na cobertura da torre sul	30

Foto 13: Conexão entre o <i>The Squire</i> e o Aeroporto Internacional de Frankfurt.....	31
Foto 14: <i>The Squire</i>	32
Foto 15: Entrada dos hotéis Hilton e Hilton Garden Inn.....	32
Foto 16: <i>Lobby</i> e recepção ao fundo.....	34
Foto 17: Suíte <i>queen</i>	34
Foto 18: Restaurante dentro do hotel.....	34
Foto 19: Sala de conferência	34
Foto 20: Volumetria do Gran Hyatt DFW.....	35
Foto 21: Quarto <i>twin</i>	36
Foto 22: Sala de reunião	36
Foto 23: Piscina na cobertura	36
Foto 24: Academia	36
Foto 25: Vista aérea da pista do Campo do Ibura na década de 40.....	40
Foto 26: Instalações do Campo do Ibura na década de 40.	40
Fotos 27 e 28: Casas Populares no Morro da Areia Branca, no Bairro do Ibura em 1967.....	41
Foto 28: Aeroporto dos Guararapes modernista (1960).	47
Foto 29: Pátio de pousos e decolagens do Aeroporto dos Guararapes.....	47
Foto 30: Público assistindo às atividades das aeronaves.....	48
Foto 31: Saguão do Aeroporto dos Guararapes na década de 70.	48
Foto 32: Painel do artista Lula Cardoso Ayres retratando o canavial, a colheita do algodão e café.....	48
Foto 33: Painel do artista Lula Cardoso Ayres retratando o maracatu e caboclinhos.	49
Foto 34: Painel do artista Lula Cardoso Ayres no restaurante do Aeroporto dos Guararapes (1958).	49
Foto 35: Painel Pastoral na antiga sede do Aeroporto dos Guararapes.	50
Foto 36: Painel Pastoral no Aeroporto Internacional do Recife-Guararapes/ Gilberto Freyre.	50
Foto 37: Aeroporto dos Guararapes.....	50
Foto 38: Atual Palácio Capanema.	50
Foto 39: Atentado no saguão do Aeroporto dos Guararapes.....	51
Foto 40: Vista aérea do Aeroporto dos Guararapes no início dos anos 90.....	51
Foto 41: Vista aérea do Aeroporto dos Guararapes e dos bairros do entorno.	52
Foto 42: Situação atual do Aeroporto Internacional do Recife-Guararapes/ Gilberto Freyre.	53
Foto 43: Situação atual do antigo Aeroporto dos Guararapes após descaracterizações.....	54
Foto 44: Aeroporto dos Guararapes modernista na década de 60.	57

Foto 45: Intervenção descaracterizadora na antiga sede do Aeroporto dos Guararapes.	58
Foto 46: Ações de vandalismo no antigo Aeroporto dos Guararapes.	58
Foto 47: Oxidação na estrutura metálica.	59
Foto 48: Presença de cupins deteriorando painel artístico.	59
Foto 49: Painéis artísticos de Lula Cardoso Ayres.	62
Foto 50: Tipos de uso no entorno da Praça Ministro Salgado Filho.	68

Lista de Figuras

Figura 1: Planta baixa do antigo terminal de passageiros – TWA antes da intervenção.....	26
Figura 2: Planta baixa – térreo.....	27
Figura 3: Planta baixa – pavimento superior	28
Figura 4: Planta baixa – pavimento subterrâneo	28
Figura 5: Planta baixa <i>The Squire</i> - Hotel <i>Hilton Garden Inn</i>	33
Figura 6: Ampliação da Planta baixa do Hotel <i>Hilton Garden Inn</i>	33
Figura 7: Planta baixa do terminal D - localização do hotel Grand Hyatt DFW.....	35
Figura 8: Planta baixa do Aeroporto dos Guararapes em 1958.....	55
Figura 9: Planta baixa do Aeroporto dos Guararapes com a intervenção da década de 80.....	56
Figura 10: Planta baixa do Aeroporto dos Guararapes com a intervenção de 2008.....	56
Figura 11: Participação dos usuários com a antiga sede do antigo Aeroporto dos Guararapes.....	60
Figura 12: Reconhecimento dos painéis.....	63
Figura 13: Reconhecimento do valor arquitetônico da antiga sede do antigo Aeroporto dos Guararapes.....	63
Figura 14: Posicionamento a realização de revitalização do edifício.....	64
Figura 15: Avaliação dos possíveis equipamentos	65
Figura 16: Zoneamento com setorização.....	78
Figura 17: Organograma e fluxograma da proposta do hotel aeroportuário.	80
Figura 18: Croqui inicial.	81
Figura 19: Horizontalidade volumétrica do Hotel Aeroportuário.	82
Figura 20: Aproveitamento das cobertas para práticas sustentáveis.	83
Figura 21: Marquise de entrada.	84
Figura 22: Hall de exposição de fotografias.....	84
Figura 23: Praça de alimentação com visão do painel em destaque.....	85
Figura 24: Sala para grandes eventos.	86
Figura 25: Recepção e lobby ao fundo.	87

Figura 26: Aconchego do terraço/ <i>rooftop</i>	87
Figura 27: Piscina de borda infinita com vista do pôr do sol	88
Figura 28: Suíte king.	88
Figura 29: Esquadria com vidro triplo.....	89
Figura 30: Parede de alvenaria com <i>drywall</i>	89

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: População por faixa etária no bairro do Ibura.	44
---	----

LISTA DE ABREVIATURAS

BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
COSCIPI	Código de Segurança Contra Incêndio e Pânico
DIRCON	Diretoria Executiva de Controle Urbano do Recife
DOCOMOMO	Comitê Internacional para a DOcumentação e preservação (COnservation) de edifícios, sítios e unidades de vizinhanças do MOvimento Moderno
ETEPAM	Escola Técnica Estadual Professor Agamenon Magalhães
FUNDAJ	Fundação Joaquim Nabuco
ICOMOS	Conselho Internacional dos Monumentos e Sítios
IEPS	Imóveis Especiais de Preservação
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
ONG	Organização Não-Governamental
PDIR	Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes – PE
RPA 6 - Sul	Região Político-Administrativa 6 Sul
SESI	Serviço Social da Indústria
TPS	Terminal de Passageiros
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura
UPA	Unidade de Pronto Atendimento
URs	Unidades Residenciais
ZEA	Zona Especial Aeroportuária

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	12
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	14
2.1 O que é um terminal aeroportuário?.....	14
2.2 Hotéis em terminais aeroportuários	14
2.3 Bem cultural	16
2.4 Tipos de intervenção em bens culturais	17
2.3.1. Requalificação	17
2.3.2. Restauro	18
2.3.3. Revitalização	18
2.5 Pertencimento e identidade afetiva	19
2.6 O Movimento Modernista	21
3. CASOS EXEMPLARES.....	25
3.1. Trans World Airlines Hotel	25
3.2. Hilton Garden Inn Frankfurt Airport	30
3.3. Grand Hyatt DFW	34
3.4. Análise dos casos exemplares.....	36
4. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	39
4.1 O bairro do Ibura.....	39
4.2 Legislação	42
4.3 Dados socioeconômicos	44
4.3.1. Economia	45
4.3.2. Educação.....	45
4.3.3. Saúde	45
4.3.4. Segurança.....	45
4.4 Histórico da antiga sede do aeroporto dos Guararapes	46
4.5 Diagnóstico do estado de conservação.....	53
4.5.1. Evolução construtiva	55
4.5.2. Mapeamento de danos	57
5. ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS.....	60
6. PROPOSTA DE REVITALIZAÇÃO	67

6.1. Análise do terreno.....	67
6.1.1. Análise do Contexto Urbano	67
6.1.2. Análise dos Condicionantes Físico-Ambientais.....	69
6.1.3. Análise dos Condicionantes Legais.....	70
6.2. Programa e Dimensionamento.....	75
6.3. Zoneamento	78
6.4. Organograma e Fluxograma	79
6.5. Memorial Justificativo	81
7. CONCLUSÕES	90
REFERÊNCIAS	92
APÊNDICE A – Questionário aos antigos usuários do Aeroporto dos Guararapes	97
APÊNDICE B – Proposta de revitalização	99

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho propõe a elaboração de uma proposta de revitalização para a sede do antigo Aeroporto dos Guararapes, no bairro do Ibura, Zona Sul da cidade do Recife. O edifício encontra-se abandonado e descaracterizado desde a década de 80 do século XX, com a construção do novo Aeroporto Internacional do Recife/ Gilberto Freyre pela Lei 10361, de 27 de dezembro de 2001. Diante dessa situação, questiona-se: Em que medida uma ação planejada de integração do edifício da antiga sede do Aeroporto dos Guararapes, como proposta da construção de um hotel aeroportuário, pode contribuir para sua revitalização?

Segundo Cavalcanti, Carneiro e Veras (2019), na frente do antigo aeroporto localiza-se a Praça Ministro Salgado Filho, projetada por Burle Marx em 1957 como parte do conjunto modernista do aeroporto. Trabalha-se com a hipótese de que uma ação de revitalização que integre o antigo terminal ao prédio atual pode trazer de volta a vitalidade e que seu restauro, procurando devolver na medida do possível as feições anteriores, pode fazer com que retorne a importância que o edifício tinha para os pernambucanos.

Objetivo geral: proposta de revitalização, dotando o equipamento de instalações hoteleiras, setor de alimentação, guarda-volumes e centro de compras.

Objetivos específicos: - Pesquisar e identificar os elementos descaracterizadores do edifício para serem removidos;

- Ouvir a população sobre significado afetivo e arquitetônico da antiga sede do Aeroporto dos Guararapes;

- Estudar soluções para a integração da antiga sede do aeroporto;

- Restaurar o espaço e valorizar os painéis do artista Lula Cardoso Ayres.

Os métodos de pesquisa utilizados no trabalho foram o método de abordagem de Bunge (1980) e os métodos de procedimentos histórico e de estudo de caso. O tipo de pesquisa desenvolvida é de teor explicativo, as técnicas de pesquisa usadas foram: a revisão bibliográfica, a pesquisa documental por meio das visitas ao órgão de arquivos de projetos da Prefeitura do Recife, como a Diretoria Executiva de Controle Urbano do Recife (DIRCON) e a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), a elaboração de um questionário *online* para captar a percepção das pessoas sobre o antigo edifício, proposta de revitalização.

Este trabalho encontra-se dividido em sete capítulos, sendo o primeiro a Introdução, o segundo a Fundamentação Teórica, onde são discutidos os conceitos utilizados e onde se faz a revisão da bibliográfica específica sobre o tema. O terceiro capítulo trata dos casos exemplares,

que serviram de embasamento para a proposta, com os pontos positivos e negativos de cada um. O quarto capítulo faz a caracterização da área de estudo, com um breve histórico do bairro do Ibura e os condicionantes legais e físicos e dados socioeconômicos. No quinto capítulo faz-se a análise dos questionários para apresentar a proposta de revitalização no sexto capítulo, seguido das Conclusões e dos Apêndices.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 O que é um terminal aeroportuário?

Conforme Michaelis (2019), os terminais aeroportuários são espaços de permanência com campos destinados aos pousos e decolagens, criados com o intuito de ofertar as instalações necessárias para passageiros, aviões e cargas.

De acordo com Pearman (2004), inicialmente, esses locais haviam sido construídos rudimentarmente para proporcionarem suporte aos passageiros nos aeródromos. Nos séculos XVIII e XIX, a Revolução Industrial trouxe a criação e o desenvolvimento dos meios de transporte movidos a vapor, a gás hélio e os primeiros motores a combustão. As primeiras experimentações no desenvolvimento de aviões ocorreram com os americanos irmãos Wright em 1903 com o *Flyer* (o motor era movido à propulsão de trilho) e o brasileiro Alberto Santos Dumont em 1906 com o 14 Bis (motor utilizado nos automóveis da época movido a petróleo). No século XX, as rápidas descobertas tecnológicas tiveram influência no desenvolvimento dos espaços para a aviação. A partir dos avanços nas aeronaves, que cada vez mais tornavam-se maiores e o aumento crescente no fluxo de passageiros, os terminais aeroportuários apresentavam necessidade de expansão para atender às demandas.

Nos anos 2000 o terminal aeroportuário veio se tornar, estrategicamente, o mais importante tipo de edifício no mundo. Aeroportos se voltaram para simbolizar o progresso, a liberdade, o comércio e as aspirações dos países anfitriões no cenário internacional (PEARMAN, 2004, p. 9).

Segundo Andrade (2007), essas construções de caráter estritamente funcionais, no decorrer dos anos, tiveram que se adequar a um novo modo de projetar, devido ao surgimento de novas necessidades, para que atendessem ao aumento do número de passageiros e conseqüentemente às demandas por comércio e serviços. Tais setores obtiveram uma amplitude no público alvo. Além dos passageiros e acompanhantes, pessoas sem nenhuma relação com a atividade primordial do lugar podem usufruir da infraestrutura de comércio e serviços, atribuindo-se a ele características de um centro de compras.

Sendo assim, pode-se afirmar que a natureza desse tipo de edificação é a adaptação contextual aos anseios presentes e previsão futura para continuar a cumprir sua função social.

2.2 Hotéis em terminais aeroportuários

Segundo McNeill (2009, p. 220), os aeroportos são rotulados pela praticidade em relação à mobilidade nos deslocamentos, desse modo, os hotéis também deveriam ser lembrados por tal característica. A inserção destes equipamentos nos aeroportos possui como

foco principal suprir a necessidade de hospedar passageiros por um curto prazo de estadia com a comodidade de estar dentro e ou muito próximos do aeroporto. Geralmente, as demandas existentes são de passageiros que pernoitam enquanto aguardam por muitas horas a escala do voo seguinte, como também aos amantes da aviação que admiram as chegadas e partidas dos aviões através das janelas.

Os primeiros casos de construção de hotéis em aeroportos são datados no início da década de 50, precisamente o primeiro a ser construído foi no aeroporto internacional de Los Angeles (LAX), nos EUA. O público inicial era constituído pela tripulação e passageiros que aguardavam os longos voos. Por volta dos anos 60 e 70, McNeill (2009) ainda menciona que na era dos jatos houve um aumento substancial no número de passageiros e na procura por esse novo tipo de hospedagem. Para que se adequassem as novidades em termos de conforto aos usuários, os hotéis em aeroportos investiram cada vez mais em tecnologia, especialmente no que diz respeito ao isolamento acústico de ruídos das aeronaves aos quartos.

Ao longo dos anos 90, grandes redes do setor hoteleiro abrangeram em seu portfólio de serviços a presença nos aeroportos.

Não é novidade que os empreendimentos hoteleiros são uma das principais áreas de valor agregado que os operadores aeroportuários podem realizar. Eles não apenas aumentam a atratividade de seus aeroportos (dadas as sinergias que os hotéis trazem para as atividades de negócios), mas também servem como soluções temporárias cruciais para os passageiros que sofrem de cancelamentos de voos e também fornecem um fluxo de receita constante e razoavelmente previsível (MCNEILL, 2009, p.221).

Com o passar do tempo, além da incorporação de novas tecnologias já mencionadas, os hotéis aeroportuários incluíram equipamentos auxiliares que são atrativos aos clientes, como por exemplo, bares, restaurantes, cafeterias, academia e salas de reuniões. Esses atrativos têm como objetivo trazer uma imagem para que o hóspede se sinta em casa e atenda muito mais que suas expectativas de um lugar de descanso. Alguns desses hotéis possuem o perfil de serem mais despojados, para que possam receber mais pessoas por serem mais acessíveis financeiramente, enquanto que há outros que chegam a ter a classificação internacional de 5 estrelas, por apresentarem melhores infraestrutura nas ofertas.

Em face ao fenômeno em crescente expansão no mundo, com casos sucedidos nas principais cidades da Alemanha, China, Colômbia, Estados Unidos, Canadá, Inglaterra, Singapura, etc., a presença de hotéis em aeroportos no Brasil ainda é tímida. Atualmente, sabe-se que existem no Brasil com dimensões reduzidas, como o hotel Siesta Box e também quartos maiores em hotel com classificação de 4 estrelas, como é o caso do Rio Aeroporto Hotel, dentro do Aeroporto Internacional do Galeão. No Aeroporto Internacional de Guarulhos, São Paulo,

há dois equipamentos deste porte, como o *Slaviero Fast Sleep* e o *Trip by Winddhan* (eDestinos, 2017).

2.3 Bem cultural

Por muitas vezes a definição de bem é confundida com a noção de patrimônio tombado, isto é, protegido por alguma legislação. Entretanto, deve-se atentar para a importância da preservação de bens/ patrimônios, com a finalidade de evitar que os não protegidos por leis tenham a criação de circunstâncias em que sejam desprezados seus valores cultural, histórico e afetivo, pois tais características são essenciais na definição da identidade de um povo e por narrarem determinado período da sociedade. “De acordo com as convenções internacionais, o *bem cultural* é entendido como aquele bem que deve ser protegido, em virtude de seu valor e de sua representatividade para determinada sociedade” (GUEDES; MAIO, 2016, grifo das autoras).

Segundo as autoras citadas, a Constituição Federal de 1988 diz que o bem necessita ser compreendido como algo mais abrangente, pois o mesmo pode ser classificado tanto para rotular bens materiais quanto imateriais, podendo se manifestar de diversas formas, desde que façam parte da identidade e memória de parte da sociedade brasileira.

Lemos (2017) afirma que a utilização do termo preservar deve ser aplicada na forma mais abrangente do seu significado, pois é através dele que é possível se compreenderem os modos de pensar e agir de um grupo de pessoas em determinado tempo e local. Ainda assim, o autor reitera que preservar é manter vivos elementos da memória social ao Patrimônio Cultural.

Ainda sobre os bens patrimoniais, Lacerda (2012, p.45) define como bens aqueles que possuem importância para a sociedade a partir do caminho em que os atores estão inclusos socialmente e culturalmente. A autora afirma que quando esses bens são adjetivados como patrimoniais, significa que foram herdados (LACERDA, 2012, p. 45). Por meio desse conceito, são estabelecidos os critérios de valoração que possuem o intuito de mostrar os valores presentes nos bens para todas as gerações.

Mediante a analogia das categorias de valores estabelecidas pela autora, é possível inferir os que se adequam ao objeto de estudo desta monografia. São eles: o valor artístico - atribuído pela subjetividade estética, podendo estar associado à volumetria da edificação; o valor histórico - que evidencia o comportamento perante o tempo e os costumes de uma sociedade, além de integrar as futuras gerações; o valor cultural - que prospecta a identidade de certa comunidade; os valores simbólicos - que aglutinam significados por meio de representações, como por exemplo, a antiga sede do Aeroporto dos Guararapes, que para

muitas pessoas possuía o significado de um espaço de lazer; o valor cognitivo – por transmitir em conjunto com demais valores citados os valores dos que a habitaram; o valor econômico – através deste é possível demonstrar a potencialidade econômica que o edifício, quando ativo, poderá oferecer à população; o valor de uso – que é decorrente da multiplicidade de usos que a edificação pode abrigar.

Por conseguinte, a antiga sede do Aeroporto dos Guararapes pode ser classificada como um bem, devido à sua relevância no processo histórico dos pernambucanos e como vetor participante na construção da identidade de grupos. A edificação dispõe de valores artísticos, como os painéis do artista pernambucano Lula Cardoso Ayres; valores paisagísticos, por compor o edifício a Praça Ministro Salgado Filho, exemplar do paisagista Roberto Burle Marx. Porém, além desses valores, a edificação possuía primordialmente a qualidade arquitetônica estilística modernista, com traços *Art Déco*, que a fez tão marcante nos relatos das memórias da população.

2.4 Tipos de intervenção em bens culturais

2.4.1. Requalificação

Segundo Moreira (2007), o termo requalificação, ou em inglês *regeneration*, surgiu na década de 80 na Inglaterra. Por meio das traduções para outros idiomas, o termo passou a adquirir derivações linguísticas, como: revitalização/ reanimação, reabilitação, renovação, recuperação.

Por recuperação urbana entende-se o conjunto de operações tendentes à reconstituição de um edifício ou conjunto degradado, ou alterado por obras anteriores sem qualidade, sem que, no entanto, esse conjunto de operações assumam as características de um restauro (MOREIRA, 2017, p. 119).

Uma das técnicas para se realizar a Reabilitação Urbana, segundo a Carta de Lisboa (1995), é a Requalificação Urbana. Sendo essa aplicada em locais funcionais da “habitação”; com a finalidade de dar uma atividade adaptada a esse local e no contexto atual.

De acordo com Lima (2017), a Requalificação Urbana atua em espaços públicos, entretanto ela não se abstém da relevância do patrimônio edificado. As propostas que utilizam esse conceito devem primar por diretrizes que atuem direcionadas à economia, ao ambiente e por meio sociocultural. A integração das diretrizes mencionadas é realizada com o objetivo de proporcionar o bem-estar da população ao resultar na vitalidade das áreas centrais, recuperando-as do estado de degradação e esquecimento.

Bastos (2004) enfatiza a participação popular para o reconhecimento do patrimônio em que estão inseridos para então se ter a consciência da preservação dos bens. Sendo assim, para a realização de tal integração, as ações voltadas ao lazer são bem-vindas, pois a Educação Patrimonial pode, através das atividades recreativas, auxiliá-los na identificação desses bens, além de oferecer ferramentas para a existência da apropriação patrimonial por diferentes gerações por meio da sua inclusão com o sentimento de pertença.

Inseri-lo no planejamento de atividades de que envolvam o patrimônio cultural da cidade, valorizando a cultura e a história, juntamente com a requalificação das áreas degradadas têm efeito positivo na valorização da memória da nação e no exercício da cidadania (BASTOS, 2004, p. 9).

2.4.2. Restauro

Para fins avaliativos serão adotadas as definições expressas pelos autores Gomide, Silva e Braga (2005) ao Programa Monumenta¹. Como abordagem para esse tópico serão explicados brevemente o contexto do surgimento dessa nomenclatura e as respectivas aplicações ao objeto de estudo.

Restauração ou restauro – conjunto de operações destinadas a restabelecer a unidade da edificação, relativa à concepção original ou de intervenções significativas na sua história. O restauro deve ser baseado em análises e levantamentos inquestionáveis e a execução de permitir a distinção entre o original e a intervenção. A restauração constitui o tipo de conservação que requer o maior número de ações especializadas (GOMIDE; SILVA; BRAGA, 2005. p. 14).

Corroborando com essa definição, o arquiteto e crítico italiano Boito (2002) propõe no século XIX para os monumentos ações de conservação e apoia a não eliminação das etapas construtivas, pois acredita que elas narram histórias. Devido às diferenças do modo de vida da sociedade perante o tempo, o autor defende que se evite fazer acréscimos e inovações, entretanto, quando se fizer, deve ser priorizada uma volumetria que não destoe do conjunto. As aplicações de materiais contemporâneos são fundamentais para que a arquitetura não perca seu caráter verdadeiro e didático, por mostrar a narrativa do tempo incrustada em sua síntese.

2.4.3. Revitalização

De acordo com o *Manual de Elaboração de projetos de preservação do patrimônio cultural* referente ao Programa Monumenta, para Gomide, Silva e Braga (2005) a revitalização é:

¹ **Programa Monumenta:** Segundo Júnior (2010), trata-se de um plano de preservação urbana elaborado entre o Governo Federal e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

[...] Conjunto de operações desenvolvidas em áreas urbanas degradadas ou conjuntos de edificações de valor histórico de apoio à “reabilitação” das estruturas sociais, econômicas e culturais locais, procurando a consequente melhoria da qualidade geral dessas áreas ou conjuntos urbanos [...] (GOMIDE; SILVA; BRAGA, 2005. p. 14).

Na obra intitulada *Morte e Vida de Grandes Cidades*, Jacobs (2011) cita a revitalização como um dos princípios para integrar a edificação novamente à cidade, entretanto atenta ao fato da necessidade de também se fortalecer o entorno. “[...] os planejadores urbanos precisam diagnosticar que condições capazes de gerar diversidade estão faltando” (JACOBS, 2011). A autora diz que a elaboração desse tipo de projeto deve ser tratada como situação única.

A realização desse tipo de intervenção deve primar pela diversidade de usos para se obter uma vitalidade urbana, além de recorrer às atividades de diferentes cenários, seja pelo turno, ou até mesmo pelos perfis do público de diferentes faixas etárias, pois a vitalidade urbana está na heterogeneidade. Complementando, Bastos (2004) atenta para o fato das propostas de revitalização urbana desencadearem a gentrificação de centros urbanos. Esse fenômeno ocorre quando não são pensadas as consequências da mudança de nível social do lugar provocadas pelo projeto, visto que não há um aparato legislativo que ofereça garantias para a permanência do grupo da sociedade presente antes da intervenção.

Diante disso, a partir da avaliação do estado em que se encontra a antiga sede do Aeroporto dos Guararapes, propõe-se a elaboração de uma Proposta de Revitalização para que a edificação possa estar inserida novamente no contexto urbano e aeroportuário, de modo que se tenha a possibilidade de deixar o antigo terminal em condições de proporcionar novos usos, por meio de empreendimentos que façam com que os espaços voltem a pulsar novamente, valorizando a cultura do povo que eles representam.

2.5 Pertencimento e identidade afetiva

Os terminais aeroportuários por mais que sejam considerados “locais globalizados” por seguirem padrões internacionais de procedimentos envolvidos para embarque, desembarque, trânsito etc., se tornam imprescindíveis à representação cultural do país onde eles estão inseridos.

Em meio a esse cenário monótono, ainda é possível se ter a percepção de elementos regionalistas presentes na arquitetura. Mesmo perante o rápido fluxo nos trajetos dos aeroportos, a existência desses elementos parece confortar os seres humanos, por permitirem identificar em qual lugar se está a partir da assimilação cultural (Fotos 1 e 2).

[...] a importância atribuída aos lugares e às diferenças que permitem percebê-los, corresponde à necessidade de preservar a identidade de cidade regiões e países, numa época em que as fronteiras são cada vez menos definidas por acidentes geográficos e

constantemente redesenhadas por novas relações de produção e consumo, pelos meios de comunicação e pelo próprio transporte aéreo, ao minimizar o significado das distâncias substituindo-os pelos tempos necessários para vencê-las (ANDRADE, 2007, p. 27).

Foto 1: Regionalismo no aeroporto Nova Délhi.



Fonte: AEROPORTO, 2019.

Foto 2: Elementos culturais no aeroporto de Pequim.



Fonte: ZINIAK, 2019.

Desse modo, a partir da interação com o espaço são obtidas as experiências, que, por conseguinte resultam na criação de memórias. “A memória ajuda na constituição das identidades, na identificação do sentimento de pertença e na construção de saberes” (HALBWACHS, 1990 apud ROLIM, 2013, p. 7).

A identidade de um lugar está estritamente relacionada ao modo pelo qual a pessoa interage profundamente com o mesmo, é por meio das sensações obtidas nessa interação que os laços são fortalecidos.

Um autêntico senso de lugar é “uma experiência direta e genuína de todo o complexo da identidade dos lugares - não mediada e distorcida por uma série de modas sociais e intelectuais bastante arbitrárias sobre como essa experiência deveria ser, nem seguindo convenções estereotipadas” (RELPH, 1976, p. 64).

Contraposto à ideia de senso de lugar, o autor diz que o fenômeno da globalização nos espaços promove a padronização de paisagens ao remover a sensibilidade dos lugares criando o que ele denominou de não-lugares.

A identidade afetiva da antiga sede do Aeroporto dos Guararapes é formada a partir de memórias dos atores sociais, são elas criadas através de relatos, muitas vezes remetendo à infância, quando o local possuía um significado além de terminal aeroportuário, por muitas pessoas era considerado um espaço de lazer nos finais de semana, como também relatos fotográficos desses momentos.

A privação do público ao edifício traz como consequência a negação de parte da história de quem já usufruiu um dia da antiga sede. Como também interfere na preservação do edifício, visto que está sendo perdido o valor para as gerações seguintes, devido à ausência da

disseminação de experiências culturais que o integre. Esse tipo de situação contribui para o seu esquecimento.

Nesse sentido, Rolim (2013) corrobora com a ideia de que a preservação patrimonial está estritamente ligada ao conhecimento da história e da memória. Estas são responsáveis pelas lembranças em relação ao patrimônio, defendendo a preservação dos lugares de memória.

Mesmo diante da natureza da cidade ser sua reinvenção, como afirma Amorim (2007, p.83), deve-se atentar para essa mutabilidade urbana cautelosamente, para que não se viva apenas o passado, como também garantir que ambição pelo progresso não seja desenfreada. O equilíbrio entre ambos, associados à preservação do patrimônio é o que mantém as memórias e identidade cultural vivas.

2.6 O Movimento Modernista

O Movimento Modernista surgiu no mundo diante do contexto das vanguardas europeias, que condenava a ornamentação nas edificações e que acreditava que a arquitetura deveria ter um caráter racional por meio de formas puras. O manifesto criado pelo arquiteto austríaco Adolf Loos, na obra denominada *Ornamento e Crime* em 1910, criticava a utilização de adornos vivenciados no estilo arquitetônico *Art Nouveau*. A arquitetura moderna abraçava duas vertentes que ocorriam simultaneamente: O Modernismo e o *Art Déco*.

O Modernismo possui como principais características a utilização dos cinco princípios definidos pelo arquiteto francês Le Corbusier, que são: *brise soleil*, janelas em fita, terraço jardim, pilotis e planta livre. Já o *Art Déco*, ganhou a denominação oriunda da expressão francesa *Décoratif* (decoração) e possui a estética tecnológica relacionada a elementos como os aparelhos de rádio, as locomotivas, os transatlânticos² e o cinema de Hollywood; tons pastéis; vitrais; elementos geométricos; uso de materiais nobres; a valorização de esquinas; o uso do ferro forjado³.

No Brasil, os ideais modernos tiveram como marco inicial a Semana de Arte Moderna de 1922 em São Paulo, onde foram expostas pinturas, esculturas, concertos, recitais, mostra de arquitetura com os estilos *Art Déco* e Neocolonial e conferências, exaltando a identidade nacional. É possível afirmar que houve uma necessidade de adaptar um estilo europeu à

² A estética do *Art Déco* inspirada nos transatlânticos, no caso do Brasil, se deu principalmente pelo intercâmbio cultural entre os passageiros dos navios (Île de France e o Normandie) que atracavam nos portos brasileiros com arquitetos locais e pela disponibilização para visitação no Rio de Janeiro (BARTHEL,2015).

³ **Ferro forjado:** ferro puro com pouca quantidade de carbono e maleável, característica que o tornou indispensável na criação de design das grades *Art Déco*.

realidade climática brasileira. Sendo assim, a presença de regionalismos foi desenvolvida no país.

O regionalismo encontrado nas obras pernambucanas possui aspectos que objetivam amenizar o clima quente e úmido nordestino, por meio de princípios elaborados pelos arquitetos Luiz Nunes, Mario Russo, Acácio Gil Borsoi, Delfim Amorim, Armando de Holanda, Hélvio Polito etc. No livro de Holanda (1976), intitulado *Roteiro para construir no Nordeste*, ele cita diretrizes construtivas a serem adotadas para se obter o conforto termo-lumínico para uma arquitetura bioclimática, como beirais longos; cobogós, laje dupla, *brises soleil*, o uso da vegetação como aliada e materiais regionais.

A arquitetura modernista em Pernambuco possui um grande acervo distribuído principalmente no Recife na área central, devido às reformas urbanas realizadas no bairro do Recife no início do século XX e alguns outros exemplares situados em bairros tradicionais da Zona Norte e na Zona Sul da cidade, que geralmente eram dispostos na orla com a finalidade de servirem como residências de veraneio.

O apogeu da arquitetura modernista em Pernambuco se deu entre as décadas de 50 e 60, onde todos prestigiavam a modernidade nas ruas. Se na época em que o estilo surgiu houve algumas críticas pela sociedade mais tradicional acerca da demolição e descaracterização dos exemplares ecléticos e de outros estilos precedentes, seria esse o preço da depreciação das edificações modernistas que o movimento enfrenta ao pagar por tais destruições atualmente?

O que de fato é observado é que os estilos modernista e *Art Déco* são relativamente novos em relação aos outros anteriores que são apreciados pela população por adquirirem uma conscientização da necessidade de preservação na singularidade de suas existências. A verdade é que hoje estas construções não são tão jovens assim, com uma idade média de 80 a 90 anos. As obras de arquitetura modernista vêm sendo desfiguradas e até mesmo demolidas pela ausência de um senso cultural e de identidade afetiva através do abandono entre o relacionamento de uso das pessoas com as construções. Segundo Amorim (2007), muitas dessas edificações são destruídas para dar lugar à construção de outras contemporâneas, que possuem qualidade arquitetônica, na maioria das vezes, bastante inferior à anterior.

Nesse contexto, em 1988 na cidade holandesa de Eindhoven, o Comitê Internacional para a DOcumentação e preservação (CONservation) de edifícios, sítios e unidades de vizinhanças do MOVimento Moderno (DOCOMOMO) foi criado com o objetivo de proporcionar a preservação e disseminação dos ideais modernistas arquitetônicos à sociedade. Por meio da grande diversidade de campos de conhecimentos presentes na formação do corpo de membros, o DOCOMOMO está presente em 69 países e em todos os continentes. Ela é uma

Organização Não-Governamental (ONG), composta por diferentes profissionais e estudiosos: historiadores, arquitetos, planejadores urbanos, paisagistas, preservacionistas, professores, estudantes e órgãos públicos. Atualmente, a sede do órgão está situada em Lisboa, Portugal.

As missões do DOCOMOMO Internacional são a salvaguarda, com base na preservação de importantes obras do Movimento Moderno por toda a parte, a troca de ideias sobre tecnologias de conservação, história e educação, o resgate do interesse pelos ideais, pela herança do movimento moderno e pela sua documentação, e o suscitar da responsabilidade para com essa recente herança arquitetônica. (DOCOMOMO, 2019).

Em 1992, o DOCOMOMO Brasil foi fundado na Universidade Federal da Bahia (UFBA) no Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, com ações que visam salvaguardar os exemplares modernistas existentes no país, por meio da criação de inventários, de campanhas preservacionistas nos diversos campos que envolvem o modernismo (arquitetura, paisagismo, artes, engenharia etc.), de divulgações de obras modernistas do acervo brasileiro, como também solicitações de tombamento e práticas que impeçam a descaracterização da autenticidade das mesmas. A equipe é formada por profissionais heterogêneos em diferentes áreas de atuação (arquitetos, pesquisadores, jornalistas, profissionais de órgãos de preservação etc.) que juntos promoveram até hoje 13 seminários nacionais abordando a temática modernista.

Segundo Barthel (2015), o *Art Déco* possui algumas entidades de preservação no Brasil e no mundo. O Instituto *Art Déco* Brasil, com sede no bairro do Jardim Botânico no Rio de Janeiro, preserva, divulga e dá consultoria a ações de requalificação, *retrofit* e restauro. No Recife, a regulamentação desses imóveis é dada pela Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) 16.176-09/09/1996. No município há onze obras de diferentes funções que são preservados pela Lei dos Imóveis Especiais de Preservação (IEPS): o Mercado da Encruzilhada, a Escola Técnica Estadual Professor Agamenon Magalhães (ETEPAM), ambas no bairro da Encruzilhada e obras e obras do projetista Waldomiro Freire de Albuquerque, o Hospital de Área do Exército, no bairro da Boa Vista, a Fábrica da Macaxeira, no bairro de mesmo nome, o Cassino Americano, no bairro do Pina, a Casa Modernista da Rua da Hora nº 958, no bairro do Espinheiro, o Clube Náutico Capibaribe, no bairro dos Aflitos, o Teatro do Parque, no bairro da Boa Vista, o Edifício São Marcos e o Edifício Jornal do Commercio, ambos no bairro de Santo Antônio e o Edifício Ulysses Pernambucano da Fundação Joaquim Nabuco (FUNDAJ), no bairro do Derby. Há outras obras que fazem parte das Zonas Especiais de Preservação Histórica (ZEPH): as Casas Puristas e o Santuário de Fátima, ambas do arquiteto francês Georges Mounier, um dos fundadores da Escola de Belas Artes do Recife. As primeiras no bairro de Santo Amaro e a última no bairro da Soledade.

No contexto mundial, a Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO) e o Conselho Internacional dos Monumentos e Sítios (ICOMOS) e o DOCOMOMO são os principais atores para a preservação do estilo no mundo.

Diante de tais esforços para a preservação, fica clara a seguinte reflexão: A cada exemplar demolido/ descaracterizado, parte da história e cultura é roubada da sociedade. E o que é um povo sem cultura? Se a cultura está relacionada à essência de um povo, sua ausência é a inexistência de identidade.

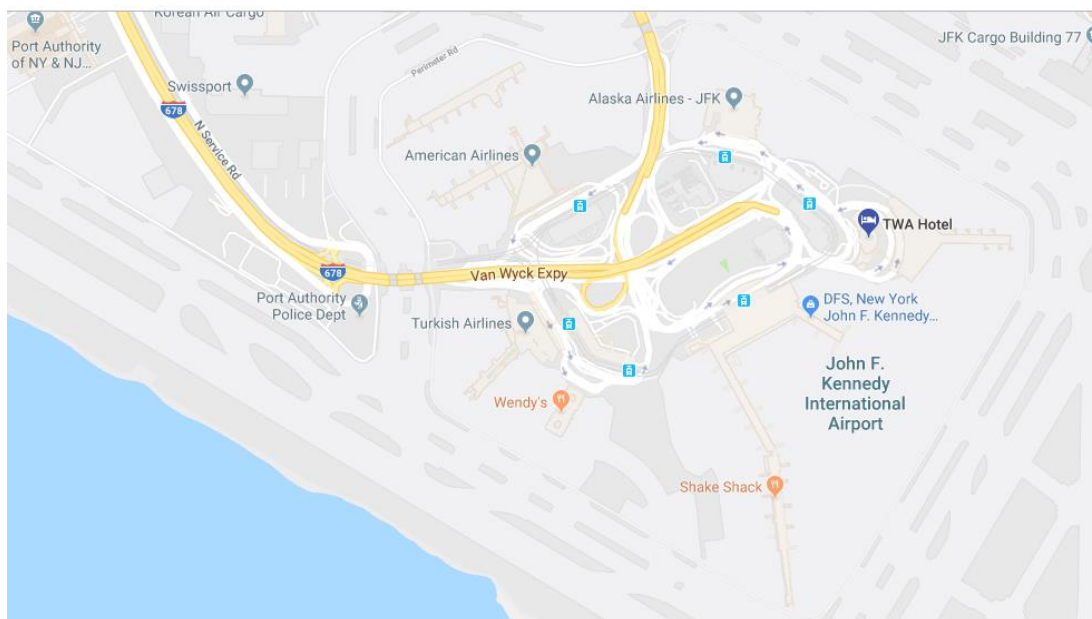
3. CASOS EXEMPLARES

Proveniente da crescente demanda por acomodações, num curto espaço de tempo, para a estadia nos terminais aeroportuários ao redor do mundo e inseridos numa era em que os deslocamentos para os lugares ficaram mais rápidos, a busca pela facilidade de acomodações confortáveis e práticas vêm se tornando realidade no cenário da indústria hoteleira e da aviação. Os casos exemplares a seguir foram escolhidos por proporcionarem uma relação entre esse novo mercado e edificações destinadas ao transporte aéreo existentes com valor arquitetônico e de identidade para a população na qual estão inseridas.

3.1. Trans World Airlines Hotel

Situado na cidade de Nova Iorque nos Estados Unidos e inserido no complexo aeroportuário John F. Kennedy (Mapa 1), o edifício foi originalmente projetado pelo arquiteto Eero Saarinen e inaugurado no ano de 1962. A companhia aérea *Trans World Airlines* – TWA funcionava na edificação de formas fluidas e com influências na arquitetura das aeronaves do tipo jato, pode-se afirmar que a mesma teve grande importância para o cenário da aviação como um fator que abriu os horizontes para o futuro da aviação. Em 2001, com a falência da empresa aérea, o terminal de passageiros foi fechado ao público e abandonado.

Mapa 1: Localização do TWA Hotel, Nova Iorque

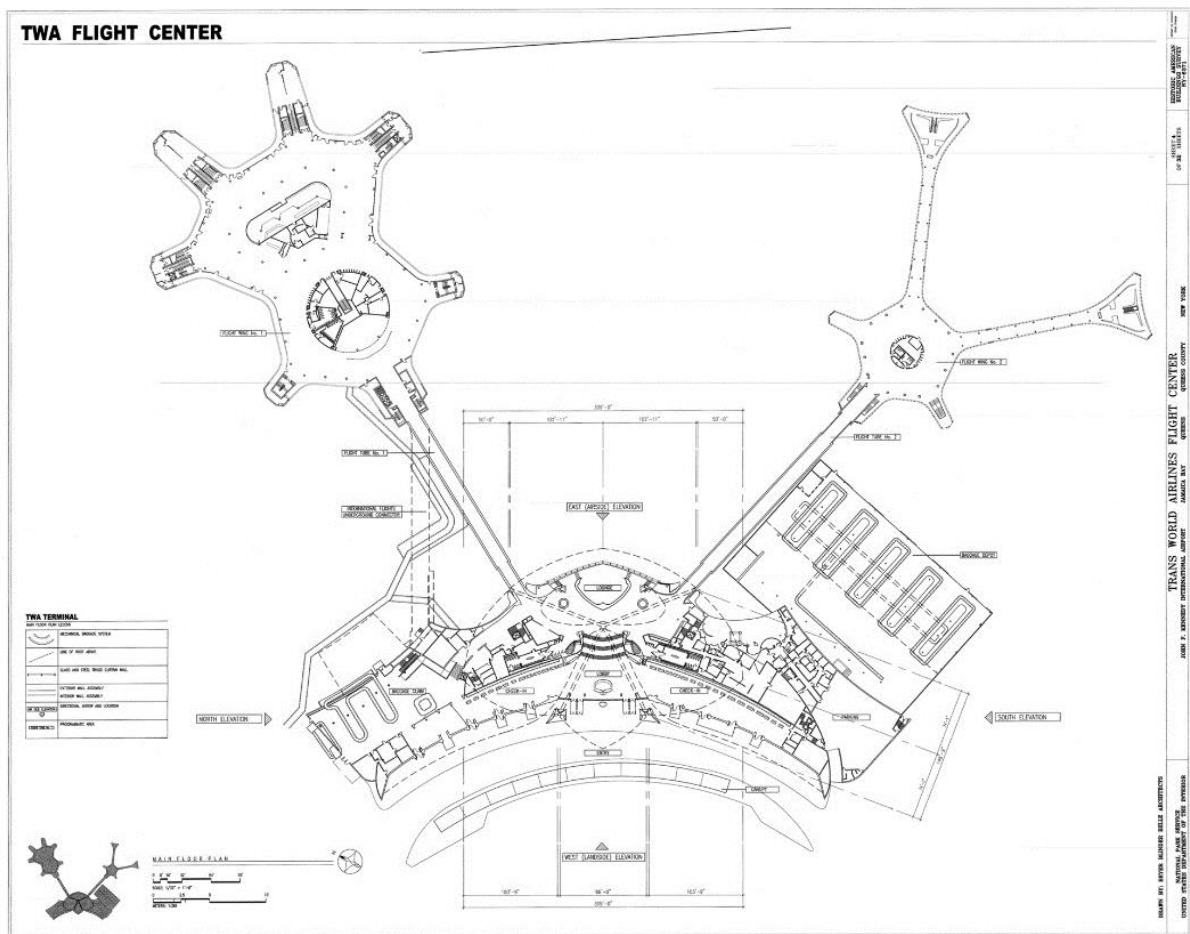


Fonte: GOOGLE MAPS, 2019.

Segundo a World Architects (2019), em 1995 o prédio recebeu o título de marco para a cidade de Nova Iorque. Entre os anos de 2002 e 2015, a antiga edificação veio recebendo atenção por meio da empresa de arquitetura que era responsável pela integridade do edifício, através de ações que garantissem a proteção patrimonial do bem histórico modernista por instrumentos legais e de tombamento ao nível nacional.

A realização do projeto para a restauração do antigo terminal de voos e a construção do hotel TWA, elaborado pelo escritório *Beyer Blinder Belle Architects & Planners*, se deu principalmente pela remoção das intervenções descaracterizadoras (provenientes dos acréscimos com adaptações para que o edifício continuasse a atender às aeronaves) e por meio do auxílio de fotografias da década de 60 para que ajudassem na reconstituição da versão original (Figura 1).

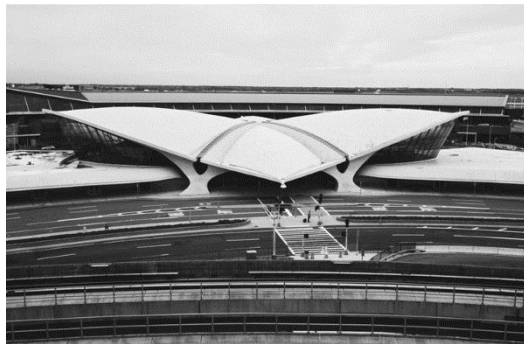
Figura 1: Planta baixa do antigo terminal de passageiros – TWA antes da intervenção



Fonte: World-Architects, 2019.

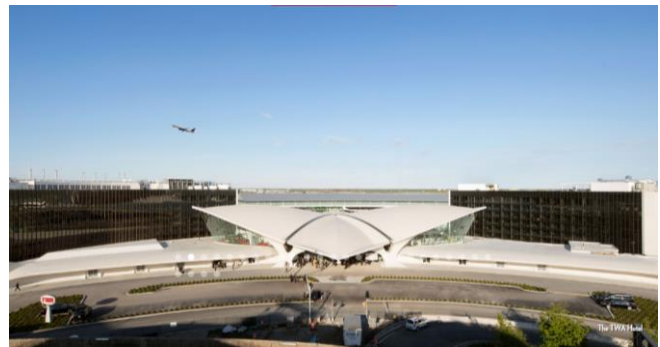
Entretanto, alguns elementos tiveram que ser reconsiderados para que adequassem às normas técnicas no que diz respeito à acústica do ambiente, para todas as fachadas do edifício recuperado foram projetados panos de vidro com o material triplo, amenizando assim ruídos externos das turbinas no pátio de voos. As fotos 3 e 4, mostram justamente o comparativo entre o projeto original de Saarinen em contraponto à intervenção realizada atualmente. Pode-se afirmar que as intervenções foram executadas de modo que houve uma clara valorização e diálogo entre o antigo edifício e a sua inserção no contexto do novo (Figura 2).

Foto 3: Antigo TWA Flight Center



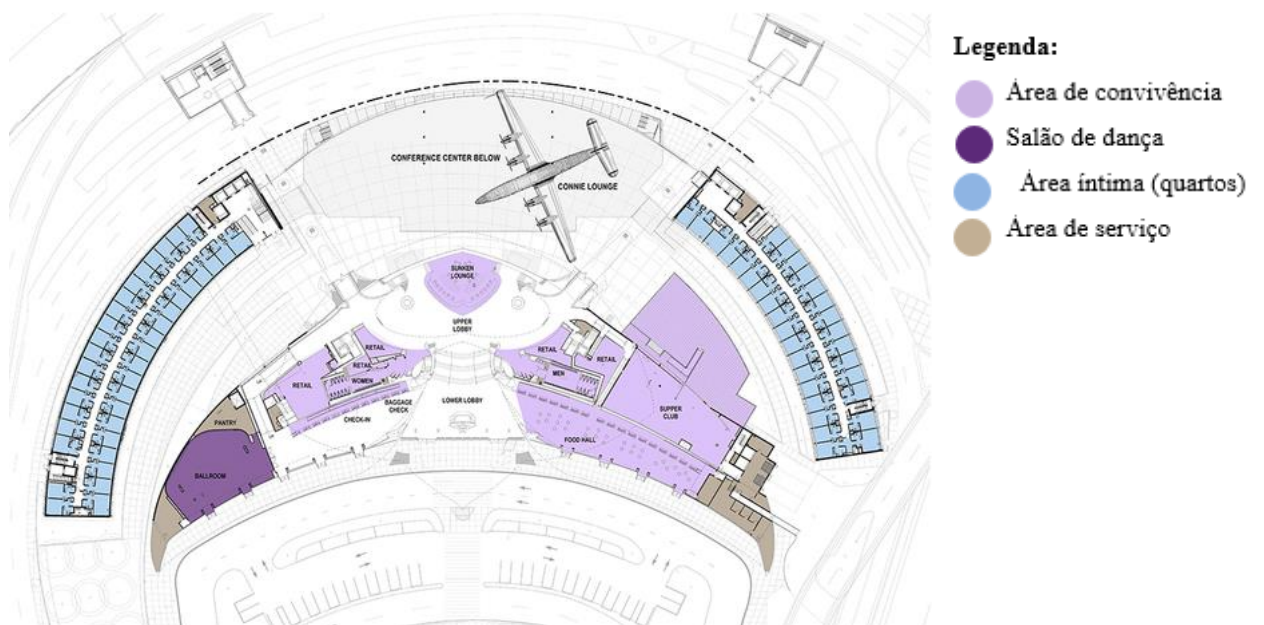
Fonte: World-Architects, 2019.

Foto 4: Hotel TWA, harmonização entre o antigo e o novo



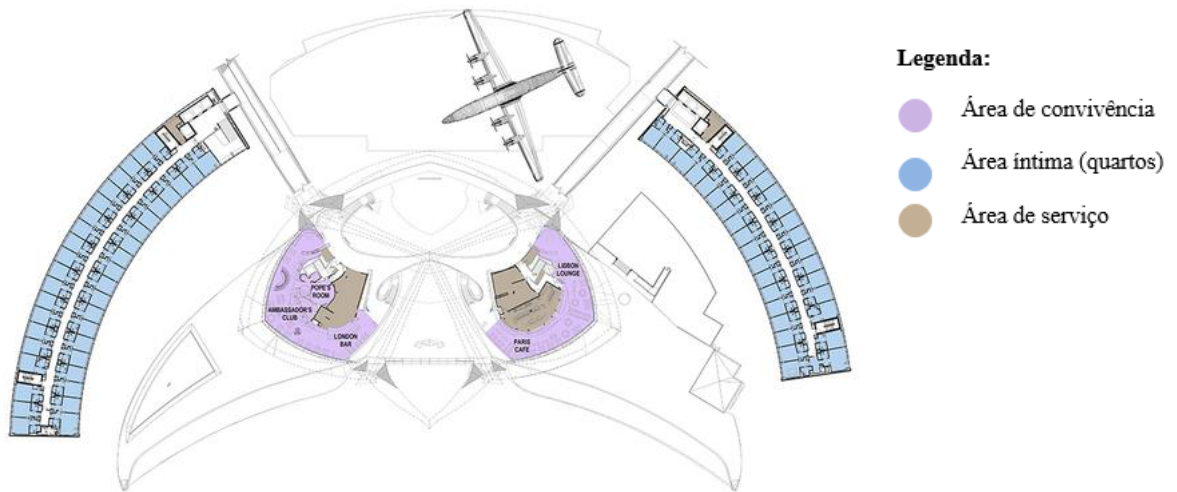
Fonte: TWA Hotel, 2019.

Figura 2: Planta baixa – térreo



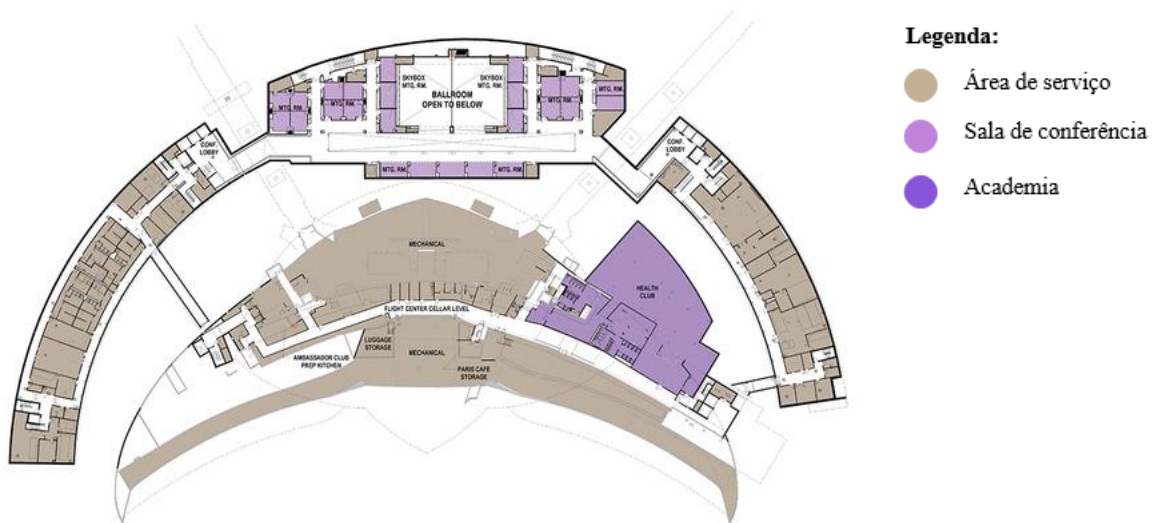
Fonte: World-Architects, 2019.

Figura 3: Planta baixa – pavimento superior



Fonte: World-Architects, 2019.

Figura 4: Planta baixa – pavimento subterrâneo



Fonte: World-Architects, 2019.

O hotel foi inaugurado em junho de 2019 e o projeto conta com uma área total de 119481,6 m², a volumetria está distribuída por 3 blocos e um avião à jato, do modelo Connie N8083H, estacionado no pátio que funciona como bar. O bloco central, que é o reaproveitamento da edificação restaurada, conta com *lobby* (Fotos 5 e 6), restaurantes (Foto 7), varejo, centro de conferências, salão de festas, museu (Foto 8), entre outros. Sobre a arquitetura de interiores do TWA Hotel, a ideia foi restaurar a atmosfera “futurística e

glamorosa” que o terminal de aviação possuía como aspecto. Os materiais de destaque são o concreto, o uso da cor vermelha, tanto no carpete quanto no mobiliário sinuoso e o metal.

Foto 5: Lobby do TWA Hotel



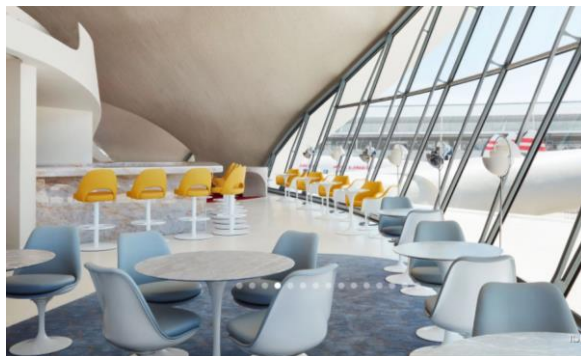
Fonte: TWA Hotel, 2019.

Foto 6: Acesso ao Lobby do TWA Hotel



Fonte: TWA Hotel, 2019.

Foto 7: Restaurante Paris Café



Fonte: TWA Hotel, 2019.

Foto 8: Parte da exposição do museu da história da Trans World Airlines



Fonte: TWA Hotel, 2019.

Os outros 2 blocos posteriores curvos, dispõem em conjunto 512 quartos de hospedagem (Foto 9) e diferentes funções na cobertura de ambos, sendo a cobertura da torre norte composta pelo sistema de geração de energia por gás natural e a torre sul conta com bar e piscina de borda infinita na cobertura (Fotos 11 e 12). Esses blocos com as acomodações foram tratados acusticamente com a aplicação nas janelas de 7 camadas de vidro para barrarem os ruídos das turbinas dos aviões em operação. Já os antigos conectores de embarque e desembarque também passaram por restauração, além de ligarem a edificação central aos outros blocos de hospedagem, eles permitem também estabelecer um elo com o terminal 5 administrado pela companhia aérea *Jetblue Airlines* (Foto 10).

Foto 9: Quarto do TWA Hotel

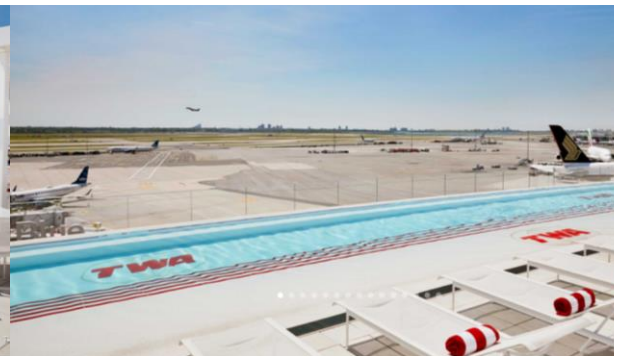
Fonte: TWA Hotel, 2019.

Foto 10: Tubo de acesso entre o lobby, bloco dos quartos e terminal 5

Fonte: TWA Hotel, 2019.

Foto 11: Bar na cobertura da torre sul

Fonte: TWA Hotel, 2019.

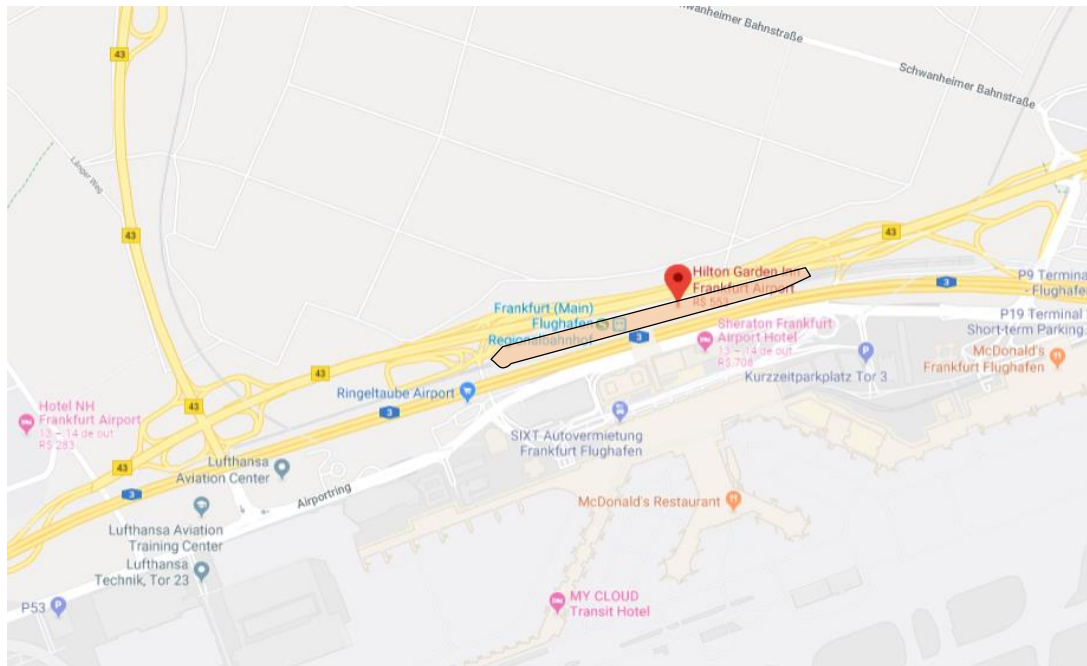
Foto 12: Piscina na cobertura da torre sul

Fonte: TWA Hotel, 2019.

3.2. Hilton Garden Inn Frankfurt Airport

Localizado na cidade de Frankfurt, na Alemanha, o *Hilton Garden Inn* está inserido dentro do edifício anexo ao Aeroporto Internacional de Frankfurt – FRA, denominado *The Squire*, o qual faz uma conexão direta ao terminal aéreo 1 por meio de uma passarela interligando as duas edificações (Mapa 2 e Foto 13). O prédio possui facilidade de acesso não somente pelo aeroporto, como também pelo metrô *Intercity – Express* que passa cortando abaixo do edifício e pelas rodovias movimentadas à frente.

Mapa 2: Localização do Hotel *Hilton Garden Inn*, aeroporto de Frankfurt



Fonte: GOOGLE MAPS, 2019, editado pela autora.

Foto 13: Conexão entre o *The Squire* e o Aeroporto Internacional de Frankfurt



Fonte: Archdaily, 2019.

Construído em 2011 pela JKS arquitetos, o prédio foi elaborado através do conceito “Cidade de Nova Iorque”, que é uma junção entre performance, criatividade e motivação no

ambiente de trabalho. Em maio de 2012, o edifício foi reconhecido com a certificação LEED®⁴ Ouro. O edifício empresarial, com volumetria que remete à velocidade, abriga diversos usos como escritórios, salas de conferência, restaurantes, cafés, academia, salão de cabelereiro, médico, creche, lavanderia, lojas e dois hotéis da rede Hilton (Fotos 14 e 15).

Foto 14: *The Squire*



Fonte: HILTON HOTELS, 2019.

Foto 15: Entrada dos hotéis Hilton e Hilton Garden Inn



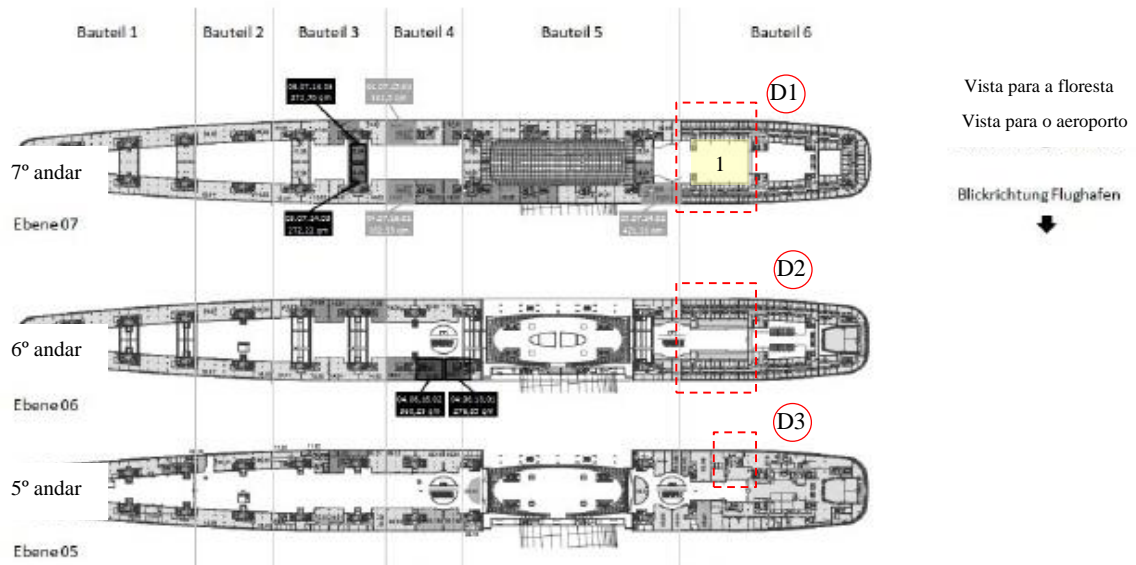
Fonte: MATTOS, 2019.

O *The Squire* possui uma área total de 140.000 m² demarcados pela distribuição linear de 166,00m de comprimento por 62,00m de profundidade em sete pavimentos, dos quais 34.500m² são ocupados pelos hotéis *Hilton Garden Inn* e pelo *Hilton Frankfurt Airport* (5º, 6º e 7º andares). Na planta baixa da edificação há três átrios de convivência no eixo de simetria longitudinal e as demais salas e estabelecimentos estão situados em volta deles (Figura 5 e 6). Os materiais predominantes são o vidro que forma o invólucro por toda volumetria, garantindo permeabilidade e o aço, encontrado nas estruturas, responsável por possibilitar a existência de grandes vãos livres.

O *Hilton Garden Inn* está localizado em torno do átrio 1 em amarelo na figura 5. O hotel contém 334 quartos de hóspedes, 3 salas de reunião, restaurante, bar e academia (Fotos 16, 17, 18 e 19). As acomodações possuem dimensionamento e equipamentos suficientes para uma breve estadia, com a opção de escolha entre quartos com a vista para o Aeroporto Internacional de Frankfurt, ou a vista para o lado da rodovia com vegetação abundante, ou também para o átrio interno do *The Squire*.

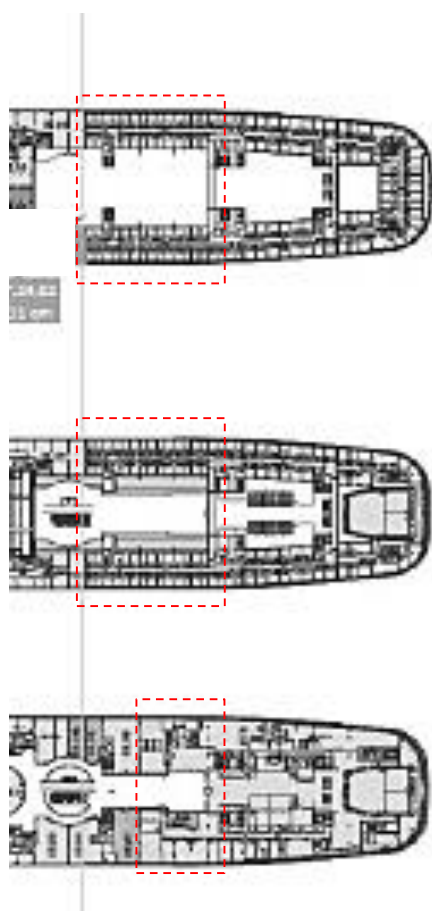
⁴ **LEED:** Certificação ambiental dada às edificações sustentáveis. Ela foi criada pelo *United States Green Building Council* em 1993. As categorias da certificação LEED são dadas a partir de alguns critérios.

Figura 5: Planta baixa *The Squire* - Hotel Hilton Garden Inn



Fonte: GOOGLE, 2019, editado pela autora.

Figura 6: Ampliação da Planta baixa do Hotel Hilton Garden Inn



AMBIENTES POR PAVIMENTO:

- **D1** (7º andar) – Quartos dos hóspedes
- **D2** (6º andar) – Quartos dos hóspedes.
- **D3** (5º andar) – Recepção, *lobby*, salas de reunião, academia, restaurante e bar.

Fonte: GOOGLE, 2019, editado pela autora.

Foto 16: Lobby e recepção ao fundo

Fonte: HILTON HOTELS, 2019.

Foto 17: Suíte queen

Fonte: HILTON HOTELS, 2019.

Foto 18: Restaurante dentro do hotel

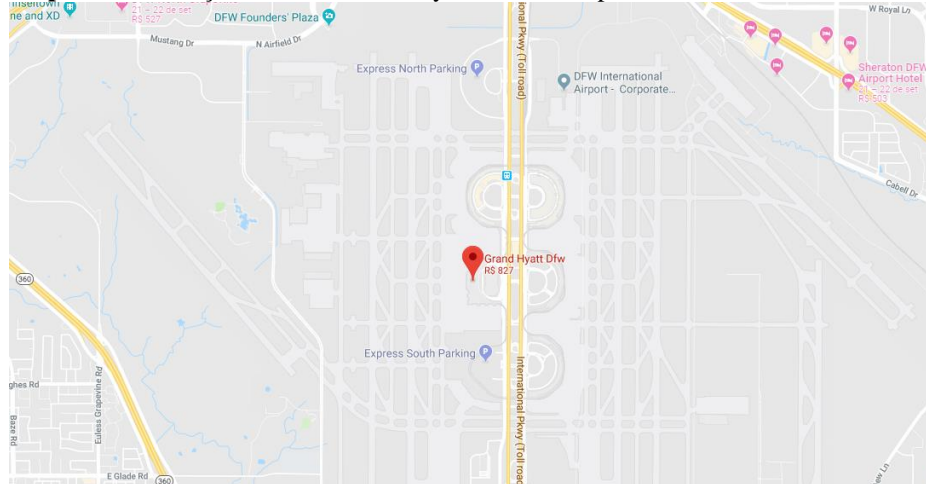
Fonte: HILTON HOTELS, 2019.

Foto 19: Sala de conferência

Fonte: HILTON HOTELS, 2019.

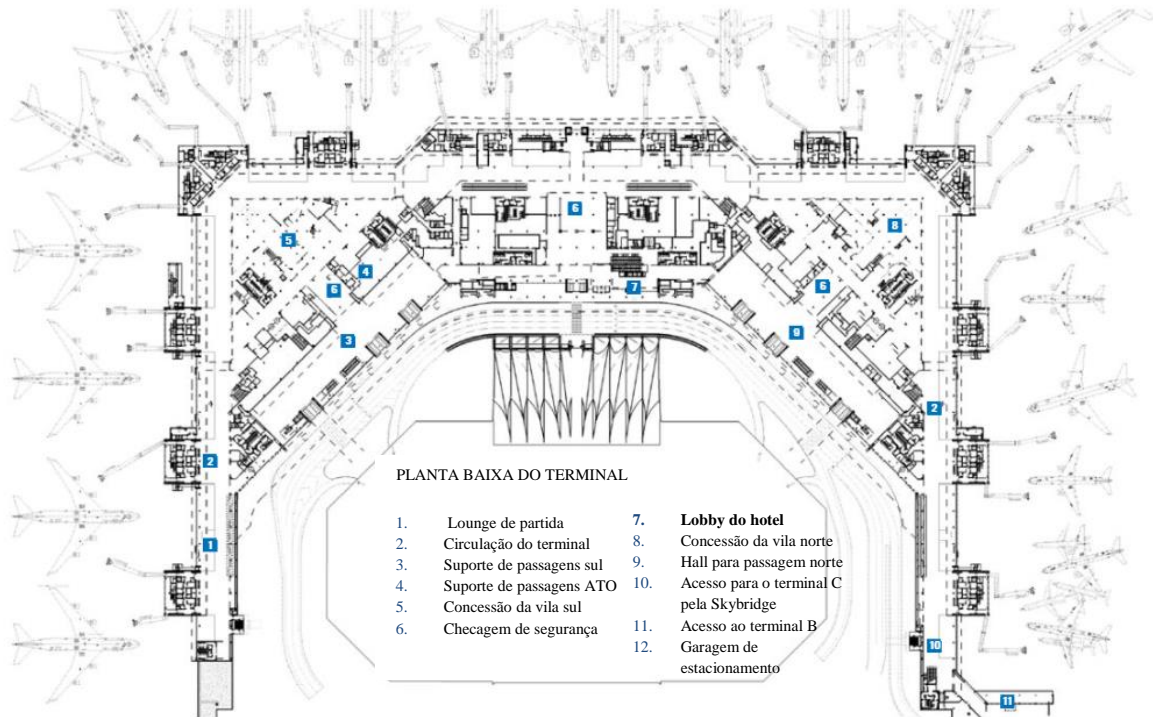
3.3. Grand Hyatt DFW

Situado na cidade de Dallas, capital do Texas nos EUA, o Grand Hyatt DFW está localizado no terceiro aeroporto mais movimentado do mundo, com cerca de 2000 voos por dia e 54 milhões de passageiros por ano segundo a Hyatt (2019). O hotel está no terminal D do Aeroporto Internacional de Dallas DFW próximo ao portão 22, com o acesso feito pelo piso 1 do terminal no *lobby* através da circulação vertical de escadas rolantes e elevadores (Mapa 3 e Figura 7).

Mapa 3: Localização do hotel Grand Hyatt DFW, aeroporto de Dallas

Fonte: GOOGLE MAPS, 2019.

Figura 7: Planta baixa do terminal D - localização do hotel Grand Hyatt DFW



Fonte: TEXAS ARCHITEC, 2005, editado pela autora.

O Grand Hyatt DFW foi projetado pelo escritório de arquitetura HKS e inaugurado em 2005. A volumetria é uma composição da junção de dois prismas retangulares com a fachada em vidro, para melhor aproveitamento da vista dos pousos e decolagens dos aviões, sobreposto ao terminal D do Aeroporto Internacional de Dallas DFW de formato linear horizontal, o que evidencia a verticalidade do hotel (Foto 20). As instalações do hotel são de propriedade do aeroporto, entretanto, são administradas pelo grupo hoteleiro Hyatt.

Foto 20: Volumetria do Gran Hyatt DFW



Fonte: VAI ARCHITECTS, 2019.

De acordo com a Hyatt (2019), o hotel possui uma área total de 28.212 m² dispostos em doze andares dos quais estão divididos entre duzentos e noventa e oito quartos, salão de festas / banquetes / reuniões, restaurantes, *lounge*, piscina aquecida na cobertura e academia equipada com salas de tratamento de spa (Fotos 21 e 22).

Foto 21: Quarto *twin*



Fonte: HYATT, 2019.

Foto 22: Sala de reunião



Fonte: HYATT, 2019.

Foto 23: Piscina na cobertura



Fonte: HYATT, 2019.



Fonte: HYATT, 2019.

3.4. Análise dos casos exemplares

Tendo em vista os três casos exemplares abordados nesse capítulo, o quadro 1 foi elaborado com o intuito de apresentar os pontos positivos e negativos encontrados nos três projetos de revitalização, que envolvem a presença do setor hoteleiro em terminais aeroportuários. Tais parâmetros avaliativos embasaram a condução ao desenvolvimento da proposta de revitalização da antiga sede do Aeroporto dos Guararapes com a implantação de um equipamento hoteleiro, guarda-volumes, área de alimentação, centro de compras e *coworking*. Esses aspectos foram conduzidos através de avaliações de usuários feitas pela autora.

Quadro 1: Avaliação dos pontos positivos e negativos dos casos exemplares

CASOS EXEMPLARES DE HOTÉIS	AVALIAÇÃO	
	Pontos positivos	Pontos negativos
Trans World Airlines Hotel – Nova Iorque, EUA	<ul style="list-style-type: none"> - Reaproveitamento da edificação existente; - As intervenções novas dialogam com o projeto original; - Acusticamente tratado; - Conectado por tubo ao aeroporto; - Diversidade de usos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bastante extenso para caminhar; - Não há elevador acessível do pavimento térreo para pavimento superior, o acesso para pessoas com necessidades especiais só é feito no terminal 5 do aeroporto.
Hilton Garden Inn – Frankfurt, Alemanha	<ul style="list-style-type: none"> - Facilidade de acesso aos modais (metrô, ônibus, táxi e avião); - Acusticamente tratado; - Conectado por tubo ao aeroporto; - Diversidade de usos associadas ao usufruto das instalações do edf. Empresarial <i>The Squarie</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> - Volumetria não dialoga com a estética do terminal aéreo internacional de Frankfurt.
Grand Hyatt Hotel – Dallas, EUA	<ul style="list-style-type: none"> - Acusticamente tratado para o exterior; - Conectado ao aeroporto diretamente; - Diversidade de usos. 	<ul style="list-style-type: none"> - O tratamento acústico entre os quartos é deficiente.

Fonte: Autora, 2019.

Outro fator importante a ser considerado para a concepção da proposta de intervenção é a verificação do programa de necessidades que compõe cada um dos três casos exemplares, para que a partir deles seja possível dizer, por meio de um consenso, as diretrizes do que será adotado para a proposta de revitalização para um hotel e utilizando-se os estudos de Neufert (1998) estimar o dimensionamento ideal dos espaços (Quadro 2).

Quadro 2: Diretrizes para o programa de necessidades

PROGRAMA DE NECESSIDADES					
SETORIZAÇÃO	CASOS EXEMPLARES DE HOTÉIS				PROGRAMA DE NECESSIDADES A SER ADOTADO
	Trans Airlines Hotel – Nova Iorque, EUA	World Hotel – Iorque, EUA	Hilton Garden Inn – Frankfurt, Alemanha	Grand Hyatt Hotel – Dallas, EUA	
ÁREA ÍNTIMA	<ul style="list-style-type: none"> - Suíte presidencial; - Suíte queen dupla; - Suíte king; - Suíte king acessível. 	<ul style="list-style-type: none"> - Suíte família; - Suíte king; - Suíte queen; - Suíte single; - Suíte twin; - Suíte king junior. 	<ul style="list-style-type: none"> - Suíte presidencial (king); - Suíte executiva (king); - Apartamento queen twin acessível; - Studio queen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Suíte single; - Suíte queen; - Suíte king; - Suíte queen dupla; - Suíte acessível; - Apoio por andar. 	
ÁREA DE LAZER	<ul style="list-style-type: none"> - Restaurante; - Bar; - Cafeteria; - Mini museu; - Piscina; - Lojas; 	<ul style="list-style-type: none"> - Restaurante; - Loja de conveniência; - Bar; - Academia; - Sauna. 	<ul style="list-style-type: none"> - Restaurante; - Piscina; - Spa; - Academia; 	<ul style="list-style-type: none"> - Restaurante; - Bar; - Piscina; - Academia; - Loja. 	

	- Academia.			
ÁREA DE SERVIÇO	- Depósito dos restaurantes; - Sala de máquinas; - Cozinha dos restaurantes; - DML; - Despensa	- Cozinha; - DML; - Despensa; - Depósito.	- Cozinha; - DML; - Despensa; - Depósito.	- Cozinha; - DML; - Despensa; - Depósito; - Lavanderia; - Sala de máquinas; - Copa dos funcionários; - BWC funcionários.
ÁREA DE CONVIVÊNCIA	- Lounge; - Lobby; - Sala de reuniões; - Espaço para eventos; - Banheiros - Estacionamento.	- Sala de reuniões; - Recepção; - Lobby.	- Lounge; - Sala de reuniões; - Estacionamento.	- Lounge; - Sala de reuniões; - Espaço para eventos; - Banheiros.
ÁREA ADMINISTRATIVA	- Diretoria; - Recepção/ caixa.	- Diretoria; - Recepção/ caixa.	- Diretoria; - Recepção/ caixa.	- Diretoria; - Contabilidade; - Caixa; - Recepção; - Gerencia; - Central de reservas; - Recursos humanos; - BWC funcionários.

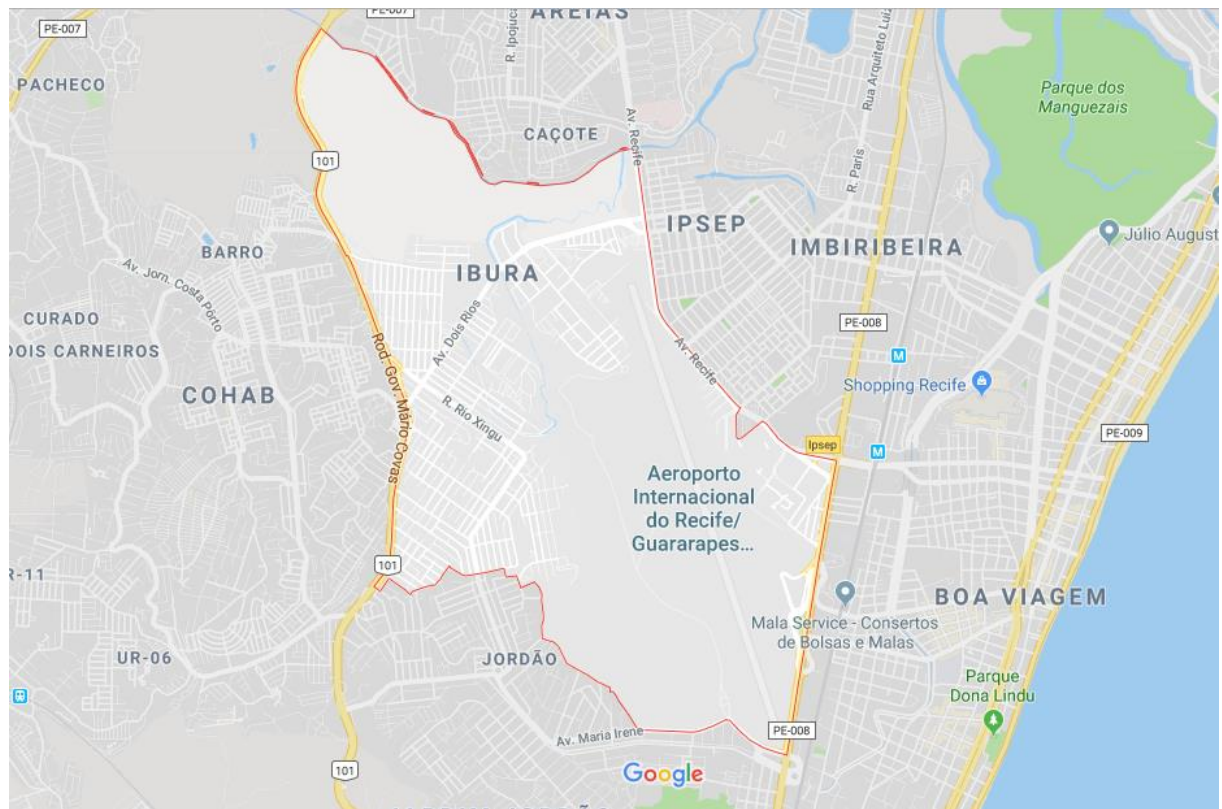
Fonte: Autora, 2019.

4. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

4.1 O bairro do Ibura

De acordo com o Zoneamento Municipal instituído pela Prefeitura da Cidade do Recife (2019), o bairro do Ibura está situado na Região Político-Administrativa 6 (RPA 6) da Microrregião 6.2, delimitado pelos bairros do Barro, Boa Viagem, Caçote, COHAB, Imbiribeira, IPSEP e Jordão e possui uma área de 1.019 hectares² (Mapa 4). Segundo a Revista Algo Mais (2013), a nomenclatura do bairro é proveniente do vocabulário indígena que significa “água que brota” (y: água; bura: brota, borbulha).

Mapa 4: Ibura e bairros adjacentes.



Fonte: GOOGLE MAPS, 2019.

O histórico de adensamento do bairro seguiu o aumento populacional da cidade do Recife, sob a lógica de expansão do adensamento central em direção às áreas periféricas. O bairro surgiu entre as décadas de 30-40 do século XX, quando as terras pertencentes ao Engenho Ibura foram povoadas no entorno, consolidando-se em bairro. Caracterizado por vegetação abundante e algumas áreas descampadas, com o passar do tempo, a mata deu lugar às ocupações e às áreas de campos livres e fizeram com que o Ibura fosse reconhecido pelo potencial como

apoio ao tráfego aéreo para pousos e decolagens – que foi destinado posteriormente para a construção do Aeroporto dos Guararapes.

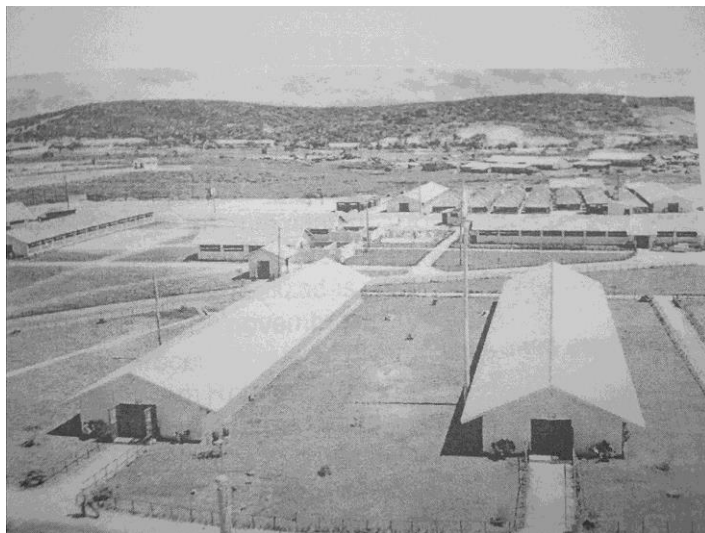
De acordo com Moraes (2011), o Campo do Ibura foi construído em 24 de julho de 1941 e inaugurado em 23 de outubro do mesmo ano (Fotos 25 e 26).

Foto 25: Vista aérea da pista do Campo do Ibura na década de 40.



Fonte: MORAES, 2019.

Foto 26: Instalações do Campo do Ibura na década de 40.



Fonte: MORAES, 2019.

A partir desses aspectos, é possível compreender que a atividade aeroportuária no bairro do Ibura foi um dos principais fatores responsáveis pelo seu desenvolvimento.

Segundo a Fundação Joaquim Nabuco (FUNDAJ), 2018, o início da construção das Unidades Residenciais (URs) se deram a partir de 1966, após o período da grande enchente no Recife, em que foram construídas casas pelo poder público, ainda que desprovidas de saneamento básico, luz e outros serviços de infraestrutura. Conforme as Fotos 27 e 28, onde se vê o então prefeito da cidade, Carlos Augusto Lucena, inspecionando as obras da construção de 2.200 residências no morro Areia Branca, no bairro do Ibura em 1967. Por meio de relatos de antigos moradores, foi possível entender que eles como atores urbanos, eles unidos atuaram para o melhoramento das condições de habitabilidade no bairro a partir da união entre eles.

Fotos 27 e 28: Casas Populares no Morro da Areia Branca, no Bairro do Ibura em 1967.



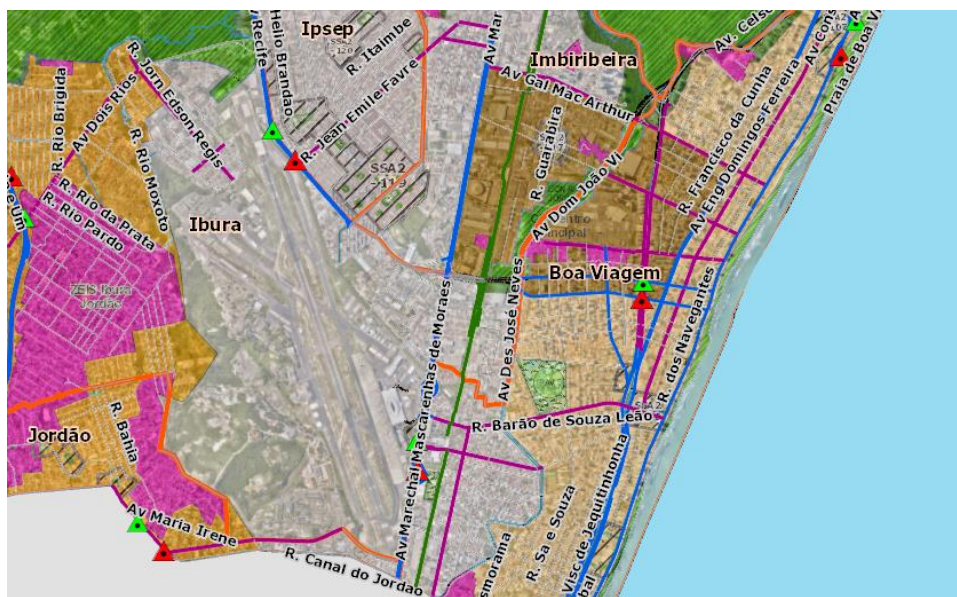
Fonte: PERNAMBUCO ARCAICO, 2019.

Com isso, a implementação do Serviço Social da Indústria (SESI) no início da década de 70, foi também um fator importante no cenário da construção do bairro, com a criação da Vila do SESI, voltada para habitação popular de trabalhadores fabris.

4.2 Legislação

O zoneamento municipal delimita a área em que o Aeroporto dos Guararapes – Recife/ PE está inserido no bairro do Ibura como integrante da Zona Especial Aeroportuária (ZEA), conforme o Plano Diretor do Recife⁵ (2008), que abrange a área do aeroporto e entorno (Mapa 5). O seguinte zoneamento é suscetível a legislação específica que é descrita no Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes - PE (PDIR) realizado pelo Brasil Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO Aeroportos), 2011.

Mapa 5: Zoneamento da área do bairro do Ibura e adjacências.



LEGENDA:

Zoneamento	Convenções
ZAN - Zona de Ambiente Natural	Convenções
BEBERIBE	IEP - Imóveis Especiais de Preservação
CAPIBARIBE	IPAV - Imóveis de Preservação de Áreas Verdes
ORLA	Área Verde
TEJIPIO	Parque
ZAC - Zona de Ambiente Construído	Praças
CONTROLADA I / CONTROLADA II	UCN - Unidade Conservação da Natureza
MODERADA	Corredor de Transporte
RESTRITA	Metropolitano
Zonas de Diretrizes Específicas	Urbano Principal
ZEPH - Zona Especial de Preservação Histórico Setor	Urbano Secundário
SPR	Pontes, Viadutos e Pinguelas
SPA	RPA - Região Político Administrativa
ZEIS - Zona Especial de Interesse Social	Limite de Bairros
ZEDE - Zona Especial de Desenvolvimento Econômico	Limite Municipal
Centro Principal	
Centro Secundário (Lei 16176/96)	
ZEA - Zona Especial Aeroportuária	
* Em Construção (Consultar II COMAR)	

Fonte: ESIG – Informações Geográficas do Recife, 2019.

⁵ O Plano Diretor é um documento elaborado por municípios que possuem mais de 20 mil habitantes e/ ou estão inseridos em regiões metropolitanas (Lei Federal nº. 10.257/01). Ele possui como objetivo elaborar diretrizes para a gestão do solo urbano por meio de políticas públicas para o seu desenvolvimento e a expansão.

A definição do Aeroporto dos Guararapes – Recife/ PE, conforme o artigo 119 do Plano Diretor do Recife (2008), é pertencente às áreas de especial interesse para o desenvolvimento do turismo, da cultura e do lazer. Tal definição foi realizada com objetivo de priorizar a elaboração de projetos por meio de investimentos, manutenção e incentivos aos entes privados para as atividades.

Por meio do contexto cultural em que o objeto está inserido, o Plano Diretor do Recife (2008), dispõe no Capítulo VIII, seção IV, a promoção de políticas de cultura e lazer por intermédio de ações que envolvam outras esferas de governo, além do municipal, para a realização de manifestações culturais recifenses, a inclusão por meio do acesso à informação, a manutenção e a preservação de equipamentos culturais, como também a instalação de espaços culturais no município.

O Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes - PE (PDIR) realizado pelo Brasil da INFRAERO Aeroportos (2011) possui como medidas específicas o planejamento do sítio aeroportuário para utilização em sua capacidade máxima, de modo equilibrado, evitando a ocorrência de transtornos na realização das etapas; a compatibilização do zoneamento do entorno com o aeroporto, objetivando a oferecer as condições para a realização da atividade aérea no local; a preocupação em reduzir os impactos ambientais gerados pelo aeroporto nas áreas circundantes.

Diante das peculiaridades existentes referentes às limitações territoriais que circundam o Aeroporto Internacional de Recife/ Guararapes, o PDIR da INFRAERO Aeroportos (2011, p. 31) afirma a existência de situações ausentes de conformidades para a expansão do aeroporto entre o sentido da área de movimento às áreas secundárias.

A função do Plano Diretor é prever possíveis cenários e propor medidas que minimizem os danos. Desse modo, as situações apontadas pelo PDIR da INFRAERO Aeroportos (2011) possuem dois caminhos não muito viáveis para que o funcionamento não entre em colapso. As duas alternativas, entretanto, envolvem a ocupação de áreas militares e áreas urbanas no entorno.

[...] alterar o atual zoneamento civil / militar e desviar a linha férrea existente para fora do limite patrimonial, possibilitando, assim, a implantação de uma nova pista de pouso e decolagem. (INFRAERO AEROPORTOS, 2011, p. 31).

Alternativa 1 – Alteração do Zoneamento Civil/Militar possibilitando a implantação de nova pista de pouso e decolagem, com aproximadamente 2.600x45m, havendo ainda a necessidade de desapropriações urbanas, bem como o desvio da linha férrea para fora do limite patrimonial, permanecendo a atual pista de pouso e decolagem como pista eventual VFR, conforme Figura 7 – Alternativa 1 (Volume II – Caderno de Plantas) (INFRAERO AEROPORTOS, 2011, p. 31).

Alternativa 2 – Alteração do Zoneamento Civil/Militar com aproveitamento somente das áreas militares arrendadas e da pequena vila militar. Esta alternativa não prevê desapropriações urbanas. Todavia, faz-se necessário desvio da linha férrea para fora do limite patrimonial, objetivando o deslocamento da pista de táxi paralela, bem como uma melhor distribuição de áreas secundárias com aumento da segurança patrimonial, observar Figura 8 – Alternativa 2 (Volume II – Caderno de Plantas) (INFRAERO AEROPORTOS, 2011, p. 31).

Quanto à antiga sede do Aeroporto dos Guararapes, o PDIR da INFRAERO Aeroportos (2011, P. 39) cita a mesma na lista de intervenções previstas.

Contudo, deve-se ressaltar que não está sendo prevista nenhuma implantação/obra que represente aumento de capacidade operacional do aeroporto, uma vez que as não-conformidades desse setor não foram possíveis de serem resolvidas. As adequações propostas visam ao aumento da segurança, assim como ao atendimento de demandas no lado terra do aeroporto (INFRAERO AEROPORTOS, 2011, p. 39).

A destinação do local é direcionada para a implantação de uma nova área para administração da INFRAERO, no local do antigo Terminal de Passageiros (TPS), com aproximadamente 3.500 m², sugestionando assim uma forma de dar uso à edificação que atualmente encontra-se abandonada.

4.3 Dados socioeconômicos

Conforme mencionado no subtópico 3.1, o bairro do Ibura possui uma área territorial de 1.019 hectares² dos quais, onde segundo a Prefeitura do Recife (2019), reside uma população de 50.617 habitantes, sendo 23.833 habitantes do sexo masculino (47,08%) e 26.784 habitantes do sexo feminino (52,92%), além de ter uma taxa média de crescimento anual de 1,48% na última década. De acordo com os dados da Prefeitura do Recife (2019), criou-se a tabela 1 a seguir com a população por faixa etária:

Tabela 1: População por faixa etária no bairro do Ibura.

População por faixa etária	Nº de habitantes	%
0-4 anos	3.592	7,10
5-14 anos	8.958	17,70
15-17 anos	2.743	5,42
18-24 anos	6.033	11,92
25-59 anos	24.881	49,16
60 anos e mais	4.410	8,70

Fonte: PREFEITURA DO RECIFE, 2019.

A partir da análise dos dados, é possível afirmar que a população do bairro do Ibura é em sua maioria economicamente ativa, sendo pouco mais de 49% pertencentes a faixa etária de

idade de 25 aos 59 anos. Ainda segundo os dados informados pelo município, a população do bairro é predominantemente parda (57,31%).

O Ibura possui 15.078 domicílios, o que resulta numa média de 3,4 moradores por domicílio (habitante/ domicílio), que contam com o valor do Rendimento Nominal Médio Mensal dos Domicílios de 1.180,16 reais.

4.3.1. Economia

Marcado pela predominância de uso residencial, o bairro adquire características mais comerciais na área próxima ao Aeroporto dos Guararapes, sendo voltadas para a comercialização em armazéns de construção, depósitos de distribuição de bebidas, fábricas de produtos de limpeza e de embalagens.

4.3.2. Educação

O bairro possui 3 unidades de ensino fundamental (rede municipal), apenas 1 unidade escolar de ensino médio (estadual) e 1 unidade de ensino técnico (SESI). Os dados apontam um reflexo na população do Ibura com uma taxa de alfabetização de 91,6% que pode ser considerada devido ao número de escolas do ensino fundamental no bairro.

4.3.3. Saúde

Diante da grande demanda populacional por serviços de acesso à saúde, o bairro contém 1 Unidade de Pronto Atendimento (UPA) Especialidades (municipal); 2 Upinhas dia (municipal); 3 Unidades de Saúde da Família (municipal); como também uma policlínica (municipal). Além de ser um dos bairros mais adensados da Cidade do Recife, o Ibura detém altos índices de casos de infestação por vírus da dengue, segundo Bessa; Souza (2019). Os grandes números de ocorrência da doença se deve ao fato das condições precárias de saneamento do bairro e do descarte irregular de resíduos sólidos.

4.3.4. Segurança

Em reportagem publicada pelo Jornal do Commercio (2019) no final do ano de 2018, de acordo com o secretário de Segurança Urbana do Recife, Murilo Cavalcanti, o bairro do Ibura possui um dos mais altos índices de violência do município, sendo um dos três bairros, juntamente com os bairros da Várzea e do Pina, que concentram a taxa correspondente à 50% dos casos registrados no Recife.

Diante da pluralidade existente no bairro, é possível afirmar que o Ibura, além de ser uma área carente, possui diversos cenários que poderiam ser analisados e enaltecidos através da elaboração de propostas que insiram a população por meio da cultura e lazer, para que assim seja possível mostrá-los como parte fundamental na formação da identidade do Município.

4.4 Histórico da antiga sede do aeroporto dos Guararapes

Segundo Vasconcellos (2002), inicialmente na década de 30 do século XX, a área ocupada pelo aeroporto era conhecida pelo nome de Campo do Ibura, que exercia a atividade improvisada de um aeródromo para a cidade do Recife, localizado próximo da encosta dos Montes Guararapes. Sendo assim, através da posição estratégica do Município entre a Europa e o restante da América do Sul, o aeródromo passa a destacar-se exponencialmente como ponto de escala dos voos comerciais internacionais.

Durante a Segunda Guerra Mundial, através de relações de acordos com os aliados, os Estados Unidos da América equiparam o Campo do Ibura com tecnologia e estrutura para que fosse utilizado como base de apoio aos americanos durante a guerra, devido à sua posição tática. Com o fim do conflito, no local houve um grande crescimento na demanda de voos paralelamente à necessidade de se construir um aeroporto formal, cujo porte comportasse as aeronaves cada vez maiores, conforme descreve Vasconcellos (2002).

O Aeroporto dos Guararapes foi inaugurado em janeiro de 1958 pelo então presidente Juscelino Kubitschek que está locado no limite do bairro do Ibura com a divisa entre o bairro da Imbiribeira. Ele está situado na Praça Ministro Salgado Filho, com a frente voltada para o atual bairro da Imbiribeira, projetado pelo arquiteto Arthur Mesquita, com características peculiares ao Modernismo e um pouco do *Art Déco*: volumetria pura em “U”, pilotis na entrada, janelas em fita e planta baixa livre (Figuras 28 e 29), que fazia com que a edificação fosse permeável visualmente entre “o meio-fio” e o pátio aéreo, possibilitando a interação do público, que podia assistir aos pousos e decolagens dos aviões, como também o conforto térmico e lumínico (Figuras 30 e 31).

Foto 28: Aeroporto dos Guararapes modernista (1960).



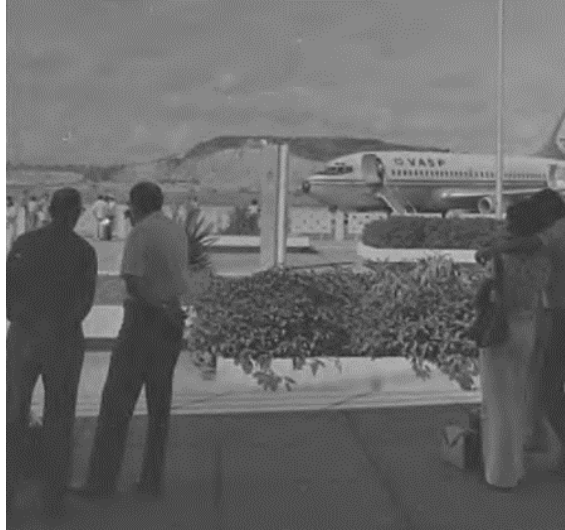
Fonte: Cartão postal, 1960, acervo Barthel, 2019.

Foto 29: Pátio de pousos e decolagens do Aeroporto dos Guararapes.



Fonte: Gerhard Vetter, 1960.

Foto 30: Público assistindo às atividades das aeronaves.



Fonte: Arquivo Nacional, 1974.

Foto 31: Saguão do Aeroporto dos Guararapes na década de 70.



Fonte: Recife de antigamente, 2017.

Dentro da edificação original encontravam-se obras de arte de dois artistas pernambucanos: um painel em cerâmica de Francisco Brennand (1927), que atualmente foi relocado pela FUNDAJ para o novo terminal de passageiros, e três painéis de Lula Cardoso Ayres (1910-1987), marcados pelo uso de cores vivas, que retratam cenas do cotidiano e do folclore, dando ênfase à cultura nordestina (Figuras 32, 33 e 34). Conforme descreve o autor de Monumentos do Recife, Franca (1977):

Lula – 1) homens e mulheres trabalhando no canavial; colheita de café e do algodão; a caatinga, os sertanejos e os bonecos de barro; 2) figuras do bumba-meu-boi; rainha e séquito do maracatu; caboclinhos; 3) imenso painel, no restaurante do Aeroporto: comidas e bebidas, peixes, aves e carnes (FRANCA, 1977, p. 303).

Foto 32: Painel do artista Lula Cardoso Ayres retratando o canavial, a colheita do algodão e café.



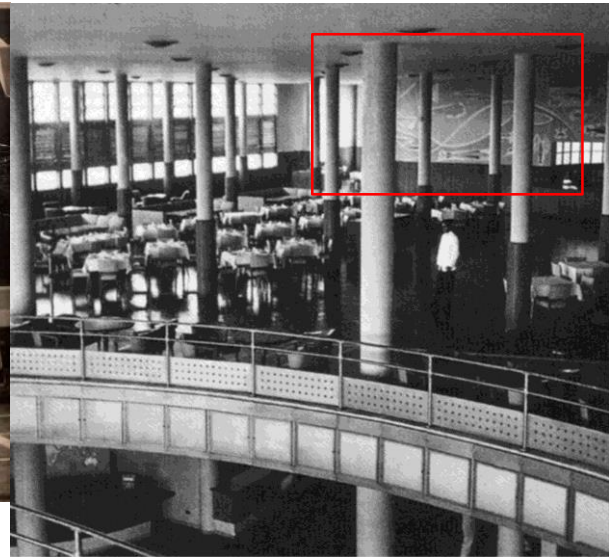
Fonte: Recife Arte Pública, 2019.

Foto 33: Painel do artista Lula Cardoso Ayres retratando o maracatu e caboclinhos.



Fonte: Revista Manchete, 1959.

Foto 34: Painel do artista Lula Cardoso Ayres no restaurante do Aeroporto dos Guararapes (1958).



Fonte: Recife de Antigamente, 2016, editado pela autora.

Segundo informações obtidas durante entrevista realizada *in loco* na INFRAERO, a empresa mencionou que, dos três painéis de Lula Cardoso Ayres, ainda restam os das fotos 32 e 33 no antigo edifício. Diferentemente do que aconteceu com o painel de Francisco Brennand, que foi feito em azulejos, os painéis de Lula Cardoso Ayres não puderam ser reaproveitados para o novo edifício por serem pintados na própria alvenaria, como murais, impossibilitando assim a remoção.

De acordo com Veloso e Vieira (2016), o painel de Francisco Brennand foi inaugurado, juntamente com a entrega da obra do Aeroporto dos Guararapes em 1958, situado na área de embarque (Foto 35). Com a relocação do painel para o novo edifício do Aeroporto Internacional do Recife/ Guararapes em 2004, a obra foi colocada numa área de maior destaque também no embarque de passageiros (Foto 36). O painel, intitulado Pastoral pelo artista, possui o dimensionamento de 14,40m de largura e 3,38m de altura, ele apresenta a temática regional nordestina da vida na zona rural.

Foto 35: Paineis Pastorais na antiga sede do Aeroporto dos Guararapes.



Fonte: VELOSO E VIEIRA, 2016.

Foto 36: Painel Pastoral no Aeroporto Internacional do Recife-Guararapes/ Gilberto Freyre.



Fonte: INOUE 2009.

A Praça Ministro Salgado Filho contém 2 bustos homenageando Santos Dumont. A forma orgânica, com vegetação e espelho d'água, destaca o edifício ao fundo, valorizando a volumetria e enquadrando-o na paisagem da cidade do Recife (Foto 37). A junção da arquitetura, do paisagismo e das obras de arte faziam deste edifício uma obra de arte total, assim como outras obras da arquitetura modernista brasileira, como por exemplo, o edifício do antigo Ministério da Educação e Saúde, atual Palácio Capanema, no Rio de Janeiro (Foto 38).

Foto 37: Aeroporto dos Guararapes.



Fonte: Cartão postal, 1960.

Foto 38: Atual Palácio Capanema.

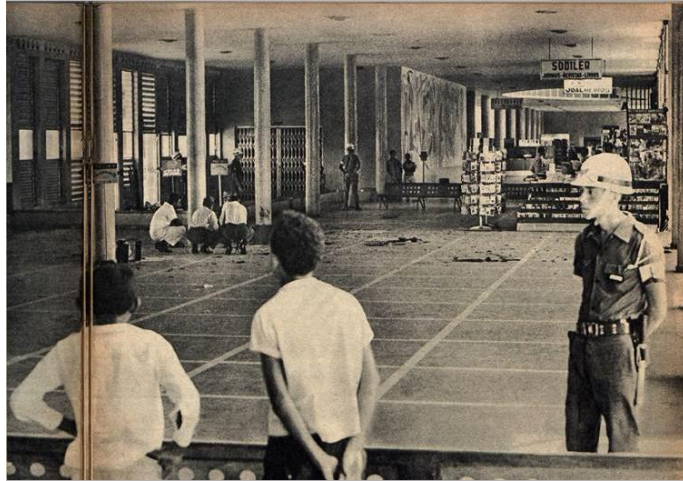


Fonte: Acervo UFRJ, 2019.

Palco de grandes acontecimentos, o Aeroporto dos Guararapes já vivenciou um atentado em 1966 (Foto 39), durante o governo militar, quando uma bomba explodiu, enquanto as pessoas aguardavam a chegada do marechal Arthur Costa e Silva, resultando em dois mortos e quatorze feridos; além de ilustres visitantes, como o Papa João Paulo II (1980), o Presidente

Tancredo Neves (1985) e a seleção brasileira que conquistou o título de tetracampeã na Copa do Mundo de Futebol (1994).

Foto 39: Atentado no saguão do Aeroporto dos Guararapes.



Fonte: Revista Manchete, 1966.

Em 1980 o aeroporto se viu necessitado de reformas para ampliar a capacidade de voos e adequar-se às normas de segurança. De acordo com Vasconcellos (2002), estas modificações resultaram na mudança configuracional do espaço, no que diz respeito às limitações impostas ao acesso entre a área comum e a área de procedimentos de embarque e desembarque, como também o fechamento do volume em “U” no pátio interno, aumentando a área superior destinada aos restaurantes panorâmicos (Foto 40).

Foto 40: Vista aérea do Aeroporto dos Guararapes no início dos anos 90.



Fonte: Recife de Antigamente, 2018.

Na década de 90, o aeroporto recebeu novas reformas, porém foi bastante criticado quanto aos critérios de segurança com a vizinhança, havendo então a necessidade de maiores ações para a construção de um novo terminal, que comportasse as demandas e se adequasse às normas.

Sob o ponto de vista da segurança de voo, chama a atenção a localização do Aeroporto dos Guararapes, em meio a bairros densamente habitados (Foto 41). Neste contexto, ele foi eleito em 1994 como um dos mais perigosos aeroportos internacionais do mundo, pela Associação de Pilotos de Voos Internacionais. (FLAP INTERNACIONAL, 1994 apud VASCONCELLOS, 2002).

Foto 41: Vista aérea do Aeroporto dos Guararapes e dos bairros do entorno.



Fonte: Prefeitura do Recife - ESIG, 2019, editado pela autora.

Em 2002, projetado pelo arquiteto curitibano Ubirajara Moretti, o atual Aeroporto Internacional do Recife-Guararapes/ Gilberto Freyre foi inaugurado com capacidade para

atender a um total de vinte e seis aeronaves ao mesmo tempo. Desde então, o antigo aeroporto perdeu sua utilidade para a sociedade, foi esquecido dentro do novo projeto, sem uso, que poderia ter sido uma expansão, uma área de compras e alimentação, um terminal com hospedagem. Se transformou em um edifício abandonado. Além do valor arquitetônico, que já foi perdido durante as reformas da década de 80, foi negado também o seu valor histórico e cultural, tornando-o inacessível ao público (Foto 42).

Foto 42: Situação atual do Aeroporto Internacional do Recife-Guararapes/ Gilberto Freyre.



Fonte: Arnaldo Carvalho/ JC Imagem, 2019, modificado pela autora.

4.5 Diagnóstico do estado de conservação

Diante das limitações territoriais existentes (Base Militar da Aeronáutica, estação do metrô e ocupações civis), para futura expansão do aeroporto, o Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes - PE (PDIR) – SBRF BRASIL, INFRAERO Aeroportos (2011) propõe no planejamento, caso as instalações existentes se tornem obsoletas em 2019, as intervenções para melhor aplicação. Quanto ao antigo aeroporto, o PDIR cita a implantação de uma nova área para administração da INFRAERO, no local do antigo Terminal de Passageiros (TPS), com aproximadamente 3.500 m², sugerindo assim uma forma de dar uso à edificação.

No livro intitulado “*Obituário Arquitetônico: Pernambuco Modernista*”, Amorim (2007) descreve por meio de metáforas a morte de edificações modernistas no Estado, classificando-as de acordo com o fim de tais exemplares. Dentre tais classificações, o autor denominou “a morte por parasitas” às edificações que tiveram modificações projetuais, ao

agregarem componentes que interferem na integridade, resultando na sua descaracterização. O autor menciona como exemplar de tal categoria o antigo Aeroporto dos Guararapes, que após as reformas perdeu sua essência estilística e atualmente encontra-se abandonado (Foto 43).

Foto 43: Situação atual do antigo Aeroporto dos Guararapes após descaracterizações.



Fonte: Autora, 2019.

Afinal, é importante que os proprietários percebam que os imóveis antigos, ou não tão antigos, são expressões de modos de vida e de formas de construir e o seu espaço interior é a mais pura manifestação disto. Cabe, no entanto, ressaltar que mudanças de uso ou nas demandas de uso podem gerar modificações no corpo edificado e que algumas são necessárias para manter o mesmo corpo vivo. Assim sendo, a postura cooperativa deve estabelecer os limites complacentes e os divergentes (AMORIM, 2007, p. 56-57).

É fato que a dinâmica inerente as cidades é a sua reinvenção, entretanto, deve-se apropriar da renovação dos usos nas antigas edificações para prolongar a sobrevivência das mesmas, adequando-as sem que percam sua essência. Precisa-se encontrar outro caminho que garanta a preservação dessas identidades e favoreça a emergência de novas singularidades (AMORIM, 2007, p. 83).

O diagnóstico do estado de conservação tem por finalidade mapear as patologias existentes, como também identificar as intervenções que foram realizadas na edificação que tenham provocado sua degradação ou interferiram nas suas características originais, afetando

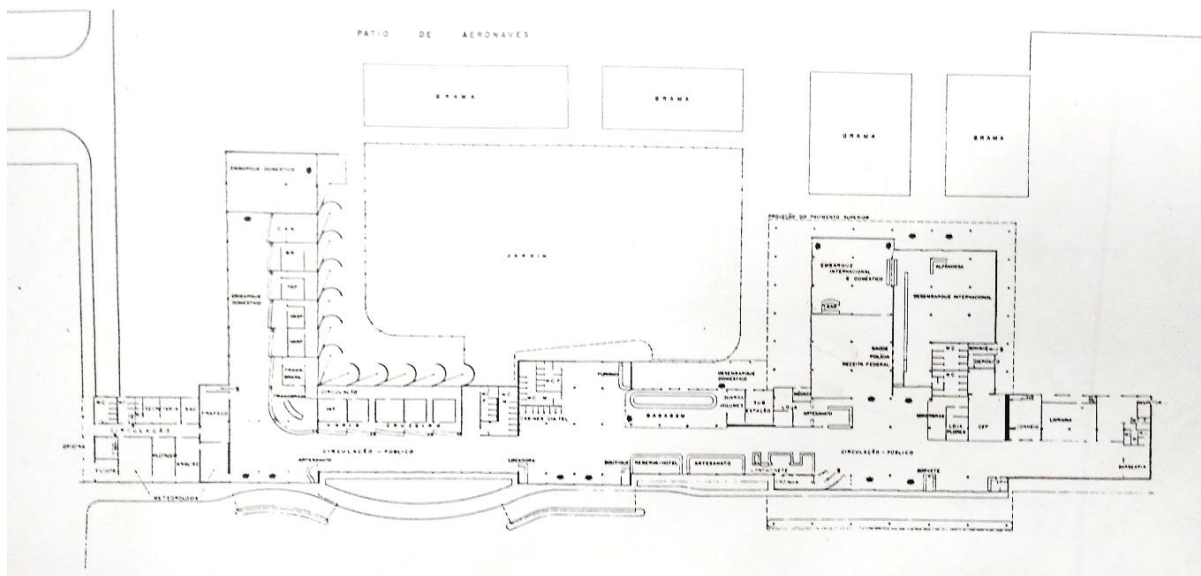
assim sua integridade. Dessa maneira, a realização do diagnóstico foi feita em duas etapas: a evolução construtiva e o mapeamento de danos.

4.5.1. Evolução construtiva

O processo de análise da evolução construtiva é importante para o entendimento do estado de descaracterização atual. Esse procedimento funciona por meio da prospecção de como essas modificações foram realizadas ao longo do tempo.

Inicialmente, o Aeroporto dos Guararapes foi inaugurado em 1958 com a volumetria da edificação em formato de “U” permitindo uma maior permeabilidade visual entre os usuários ao pátio onde estavam as aeronaves, separando-os apenas por uma mureta de proteção (Figura 8).

Figura 8: Planta baixa do Aeroporto dos Guararapes em 1958.

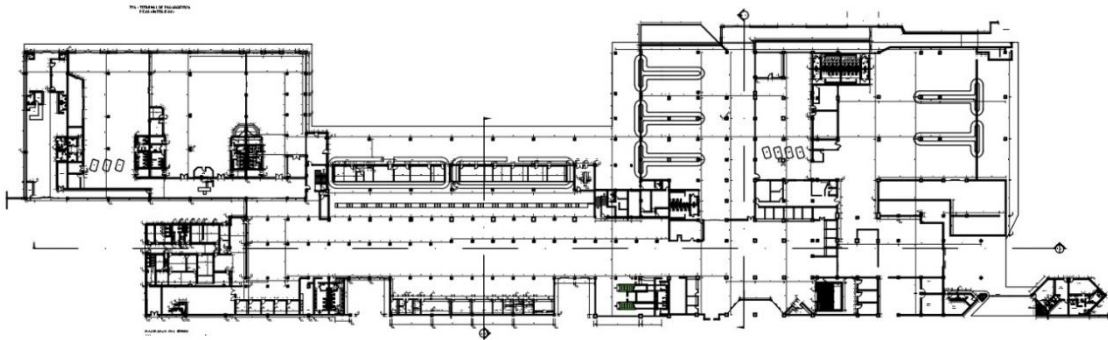


Fonte: VASCONCELLOS, 2002.

A sede do Aeroporto dos Guararapes passou por reformas durante sua história, para que fosse possível continuar com as atividades, havendo necessidades de expansão e adequações para atender às normas de segurança dos terminais aeroportuários de passageiros. Durante a década de 80, os requisitos mencionados anteriormente foram cruciais para a realização de uma grande intervenção no local, a qual comprometeu a estética estilística do edifício modernista.

É possível identificar que nessa reforma houve um fechamento do que seria essa volumetria em “U”. Reduziu-se o tamanho do pátio ao ampliar o meio do edifício avançando-o em direção ao “lado ar” do aeroporto e parte dos volumes laterais. A destinação dessa expansão foi voltada para os procedimentos de *check-in* e despache de bagagens e aumentou-se a área do pavimento superior que passou a abrigar o restaurante com vista panorâmica (Figura 9).

Figura 9: Planta baixa do Aeroporto dos Guararapes com a intervenção da década de 80.

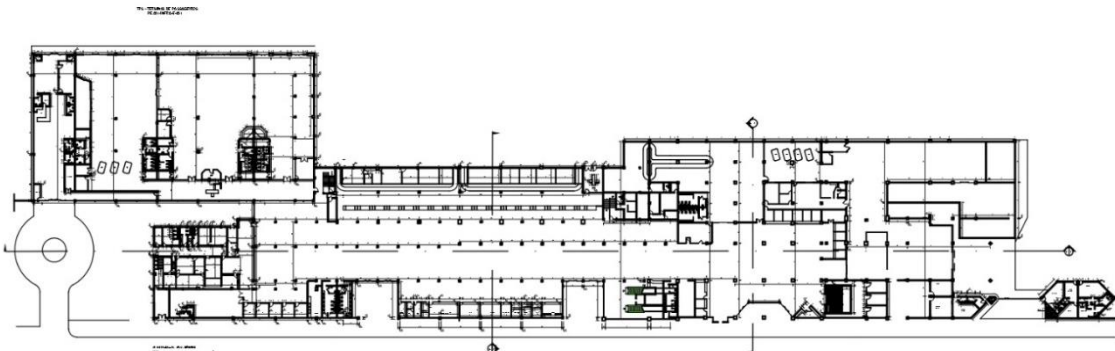


Fonte: INFRAERO, 2019.

Em 2002, com a inauguração do Aeroporto Internacional do Recife-Guararapes Gilberto Freyre, o edifício do antigo Aeroporto dos Guararapes foi desativado. O novo aeroporto apresentou com apenas quatro anos de operação a demanda para ampliação do conector, que estava previsto no projeto inicial, para permitir que mais 4 aeronaves pudessem estacionar no sentido sul do pátio de estacionamento.

Por meio dessa obra de ampliação, foi preciso demolir parte do antigo prédio para viabilizá-la. As áreas afetadas foram onde funcionavam o desembarque (retirada de bagagens nas esteiras) e o espaço para o procedimento de *check-in* respectivamente. Essa última planta baixa corresponde a situação atual da antiga sede do Aeroporto dos Guararapes. (Figura 10).

Figura 10: Planta baixa do Aeroporto dos Guararapes com a intervenção de 2008.



Fonte: INFRAERO, 2019.

4.5.2. Mapeamento de danos

Um dos aspectos considerados importantes para a realização de uma proposta de intervenção, com o intuito de requalificar a antiga sede do Aeroporto dos Guararapes, foi o levantamento fotográfico executado pela autora no dia 04 de agosto de 2019, na visita em campo, objetivando verificar o verdadeiro estado de preservação da edificação a respeito da sua integridade mediante os danos presentes. Entretanto, diante da impossibilidade em fotografar os ambientes internos do aeroporto, o levantamento fotográfico só foi realizado externamente.

Sendo assim, foram categorizados os danos mais significativos existentes na edificação:

- **Intervenção descaracterizadora:** Essa situação ocorre quando são eliminados elementos caracterizadores de determinado estilo arquitetônico. A partir da análise comparativa entre as Fotos 44 e 45, é possível afirmar que o Aeroporto dos Guararapes sofreu um alto nível de descaracterização com severas modificações nas fachadas, perdendo os elementos estilísticos da arquitetura modernista e do *Art Déco*, sendo observada a ausência de pilotis, janelas em fita originais, fechamento das esquadrias originais do projeto e abertura de outras novas, permeabilidade da planta, a estética tecnológica marcante dos exemplares *Art Déco* e a adição de placas metálicas nas fachadas. A linearidade horizontal foi mantida apesar da realização das intervenções, o que se deve ao fato de haver limitações na altura do gabarito devido à proximidade das atividades das aeronaves. Além disso, percebe-se por meio de análise das plantas, houve aproveitamento estrutural das modulações dos pilares existentes no projeto inicial.

Foto 44: Aeroporto dos Guararapes modernista na década de 60.



Fonte: Vir Design de Interiores, 2013.

Foto 45: Intervenção descaracterizadora na antiga sede do Aeroporto dos Guararapes.



Fonte: Autora, 2019.

- **Vandalismo:** Considerou-se como vandalismo marcas de ações hostis em que o patrimônio é submetido. Conforme a Foto 46, a edificação possui inúmeras pichações na fachada.

Foto 46: Ações de vandalismo no antigo Aeroporto dos Guararapes.



Fonte: Autora, 2019.

- **Oxidação:** A estrutura metálica utilizada na reforma da década de 80 para a fixação dos painéis metálicos não passaram por manutenção com a aplicação de pintura antiferruginosa,

que atua contra ações de intempéries, encontram-se expostas à umidade estando suscetíveis à oxidação e conseqüentemente a redução da seção resistente (Foto 47).

Foto 47: Oxidação na estrutura metálica.



Fonte: Autora, 2019.

- **Ataque por insetos xilófagos:** Esse tipo de dano ocorre quando há presença de cupins, que por sua natureza se alimentam por material celulósico fazendo com que a madeira seja deteriorada e perca sua função estrutural ou estética. No levantamento fotográfico realizado pela INFRAERO em março de 2008, na qual a empresa utilizou o prédio do antigo Aeroporto dos Guararapes como canteiro de obras para a ampliação do conector do novo terminal, detectou-se a presença de cupins em parte do painel do artista Lula Cardoso Ayres que retrata os caboclinhos e o maracatu pintado na alvenaria (Foto 48).

Foto 48: Presença de cupins deteriorando painel artístico.



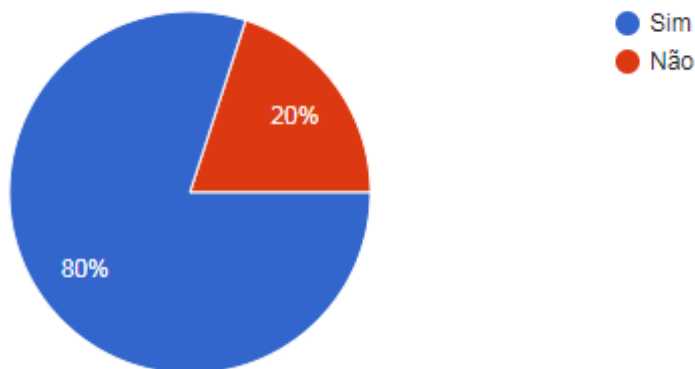
Fonte: INFRAERO, 2008, editado pela autora.

5. ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS

A aplicação do questionário *online* foi utilizada como técnica de pesquisa, para que fosse possível conseguir captar o olhar dos antigos usuários do Aeroporto dos Guararapes sob a ótica da memória afetiva e do reconhecimento da edificação, como um exemplo de boa arquitetura para a sociedade pernambucana. O questionário, criado na plataforma Google Forms (Apêndice A), foi elaborado com 7 perguntas que variavam entre perguntas de múltipla escolha e descritivas. Ele teve o alcance de 25 respostas durante o período de 13 de setembro de 2019 à 12 de novembro de 2019.

A primeira pergunta questionava se a antiga sede do Aeroporto dos Guararapes fez parte da história da vida do usuário questionado. Dentre as 25 respostas, 80% responderam que o edifício fez sim parte da história da vida deles e 20% responderam que não (Figura 11). A maioria das respostas foram positivas e mostram o quão popular e relevante foi o equipamento.

Figura 11: Participação dos usuários com a antiga sede do antigo Aeroporto dos Guararapes



Fonte: Google Forms, 2019. Editado pela autora, 2019.

Quanto as respostas obtidas, na íntegra, da segunda pergunta quando questionados sobre: “*O que você se lembra quando se fala da antiga sede do Aeroporto dos Guararapes - Recife?*” foram feitos os seguintes relatos listados adiante:

- | |
|---|
| - O painel de azulejos (achava que era de Brennan, depois vi aqui que não) e o fato que podia subir no <u>terraço</u> do aeroporto e ver os <u>aviões decolando e chegando</u> , não havia o vidro; |
| - Lembro da minha infância e <u>dos passeios</u> . Também lembro de visitar o local onde o meu pai trabalhava e do sorvete Chicabon da Kibon, que só vendia ali na época; |
| - Não me lembro de nada, pois esta é a primeira vez que esse tema aparece pra mim; |

- Quando criança, meus pais me levavam lá para <u>ver a partida e chegada dos aviões</u> ;
- Não tenho, até porque não frequentava o aeroporto;
- <u>Os painéis artísticos</u> do aeroporto, seu <u>terraço</u> contemplativo das aeronaves e <u>o jardim!</u> ;
- Tinha uma estrutura pequena não acomodava os passageiros adequadamente do número três;
- Um ambiente pequeno, sem conforto;
- Me lembro dos jogos de play time, da <u>vista dos aviões subindo e da aterrissagem</u> ;
- O acesso que se tinha para nos aproximar para recepcionar um parente ou amigo próximo a aeronave no pátio ou quando embarcávamos. Nos separava apenas uma <u>divisória baixa de alvenaria</u> ;
- Me lembra minha infância, quando íamos <u>admirar os aviões</u> ;
- Das viagens;
- De ficar <u>vendo pouso e decolagem</u> tão próximos que o barulho e o vento chegavam fortes até nós. Era <u>passeio de domingo</u> à tarde!;
- <u>A espera dos aviões</u> sentado <u>do muro</u> que separava <u>os jardins</u> da pista de pouso;
- Ir <u>ver os aviões</u> era um passeio no Recife dos anos 1960 e 70;
- <u>A mureta</u> ;
- Frequentei a antiga sede nos anos 1990. Lembro do piso escuro, marrom e das paredes numa cerâmica cinza, talvez Brennand. Lembro dos <u>painéis</u> no térreo e das lanchonetes no primeiro andar, onde íamos para <u>ver o pouso e decolagem</u> da varanda de vidros. Algumas campanhas de vacina eram realizadas lá, lembro da de febre amarela em fins dos anos 1990;
- Nada;
- Eu lembro <u>da mureta</u> bem baixinha e a gente via o avião bem de perto;
- Em 1978, com treze anos de idade, passei rapidamente pela saída do saguão em direção ao pátio, saindo do saguão em torno de 20 metros, <u>uma mureta</u> de 1 metro, intercalado com tubos de ferro na vertical, e a mureta tinha furos de forma circular, estou falando de maneira rápida, na década de 1970 acredito que tenha algum material fotográfico;
- Me lembro dos dias de <u>domingo à tarde</u> , quando uma parcela da população do Recife se dirigia até lá, para <u>assistir aos pousos e decolagens</u> , principalmente do Boeing 747 Jumbo da Air France que partia depois das cinco da tarde com destino a Paris. Ficávamos encostados em <u>uma mureta</u> baixinha, em uma grande área ao ar livre no térreo, vendo todos os passageiros que chegavam ou saíam pois passavam ao nosso lado.

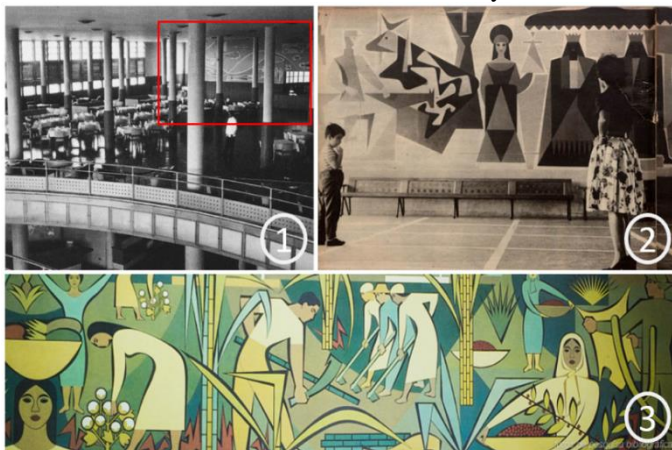
- Quando criança, olhar os aviões chegando e partindo da sacada do terminal, que era aberta e dava para ver bem direitinho toda a operação do aeroporto;

- A escadaria.

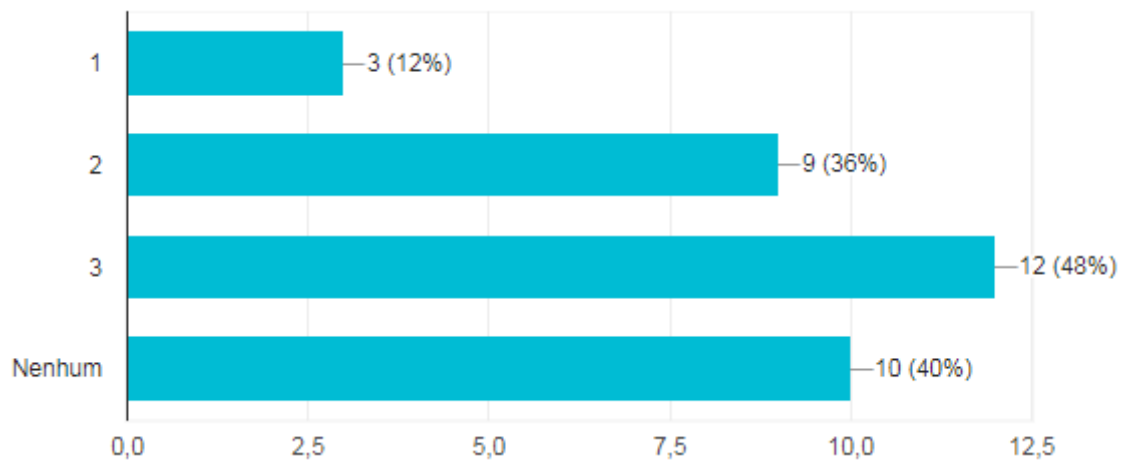
Por meio da análise das respostas para a questão, observou-se a repetição excessiva de alguns termos, os quais foram sublinhados para dar ênfase aos significados atribuídos pela população. Em suma, pode-se afirmar que o prédio da antiga sede do Aeroporto dos Guararapes é bastante lembrado pela permeabilidade visual, característica dos edifícios modernistas, entre o acesso próximo do público às aeronaves por meio de uma baixa mureta que ficava de front ao jardim no pátio de pousos e decolagens. Essa característica fez do edifício modernista um ponto turístico de lazer para os visitantes que recorriam, na maioria das vezes, aos domingos para apenas assistirem com as crianças os pousos e decolagens acontecerem. Por ventura, obteve-se 2 respostas que mencionam os painéis artísticos presentes no edifício. Tais relatos ajudam a reforçar a importância da valorização da arte local de Lula Cardoso Ayres e Francisco Brennand.

Objetivando mensurar a importância do valor artístico dos painéis do artista Lula Cardoso Ayres, visto que há uma maior popularização do artista Francisco Brennand que possuía apenas um painel de cerâmica no local, que foi relocado para a nova edificação, foi elaborada a Foto 49 e indagou-se: *Você se recorda da existência de quais desses três painéis do artista Lula Cardoso Ayres na edificação?* As respostas obtidas foram expressas no gráfico de barras da Figura 12, suas respostas foram ordenadas mostrando como o mais lembrado ser o painel de número 3 e o mais esquecido o de número 1.

Foto 49: Painéis artísticos de Lula Cardoso Ayres.

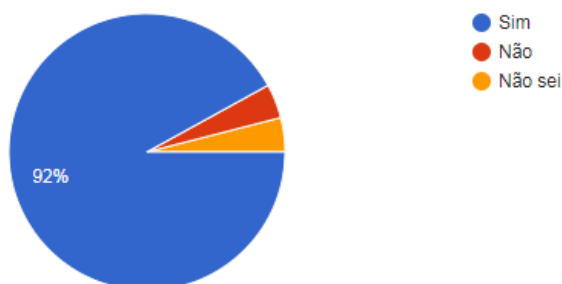


Fonte: Recife Arte Pública, 2019; Recife de Antigamente, 2016; Revista Manchete, 1959. Editado pela autora, 2019.

Figura 12: Reconhecimento dos painéis.

Fonte: Google Forms, 2019. Editado pela autora, 2019.

Conforme a Figura 13, quando questionados sobre a importância da edificação em termos arquitetônicos para a sociedade pernambucana, apenas 4% não concordaram e 4% não sabiam responder, enquanto que 92% das pessoas afirmaram que acreditam no valor arquitetônico do edifício. Isso se dá principalmente pelo projeto modernista da antiga sede do Aeroporto dos Guararapes seguir os 3 princípios vitruvianos: *Utilitas* (Função), *Firmitas* (Estabilidade/ sustentação) e *Venustas* (Beleza), por ser parte do conjunto que forma uma verdadeira obra de arte total, com a Praça Ministro Salgado Filho do paisagista Roberto Burle Marx e por estar atrelado à memória afetiva das pessoas.

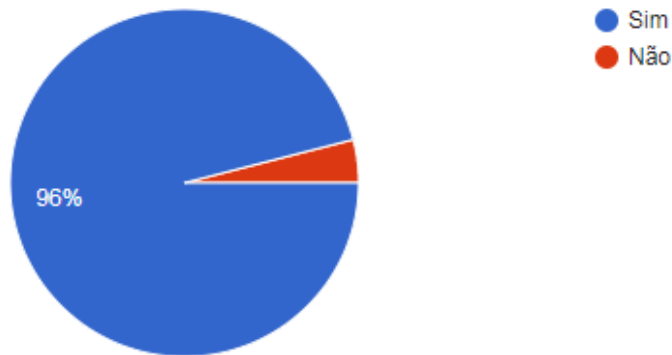
Figura 13: Reconhecimento do valor arquitetônico da antiga sede do antigo Aeroporto dos Guararapes.

Fonte: Google Forms, 2019. Editado pela autora, 2019.

Os usuários do antigo edifício afirmaram com 96% dos votos que concordam com a realização de uma proposta de revitalização visando novas formas de ocupação no local (Figura

14). Esse posicionamento ajuda a inferir que há uma preocupação em dar um destino diferente ao prédio abandonado.

Figura 14: Posicionamento a realização de revitalização do edifício.



Fonte: Google Forms, 2019. Editado pela autora, 2019.

Diante das respostas positivas ao projeto de revitalização, a penúltima interpelação foi dada por meio da seleção prévia de algumas possíveis opções que poderiam estar abrigadas no antigo edifício para se ter uma opinião dos prováveis usos (cinema, hotel, praça de alimentação e/ ou museu). Os equipamentos foram avaliados numa escala de 1 a 5 conforme a Figura 15.

Por último, perguntou-se se havia algum outro tipo de equipamento que a pessoa questionada gostaria de sugerir. Dentre as respostas recebidas, houve algumas que fugiram do contexto que foi proposto, pois algumas pessoas atribuíram a necessidade na manutenção de equipamentos externos ao edifício da antiga sede do Aeroporto dos Guararapes, como também houve menção de ações de fiscalização aos preços. As respostas encontradas foram as seguintes:

- Uma escada rolante que funcione bem para quem vem de metrô para o aeroporto;
- Talvez um guarda-volumes;
- Oficinas, shows, palestras e exposições;
- Museu Aeroespacial;
- Talvez um ambiente ou espaço para palestras;
- Loja com mais artesanato da nossa região;
- Bares e restaurantes;
- Lanchonetes que não cobrem preços exorbitantes;

- Restaurantes "5" e área de espera confortável também de nível "5." Além do hotel não ser por diária e sim por horas a partir de 4 horas de permanência. Seriam os 3 itens mais úteis para a área atualmente desprezada. Lembrando que será construído na do outro lado, no antigo Parque da Aeronáutica um novo terminal para voos em jatinhos executivos, assim ainda não é necessária colocação de novos *fingers*.

- Suas sugestões já estão de bom tamanho. Discordo de hotel por causa da poluição sonora, mas do ponto de vista de locomoção em Recife seria louvável sim.

- Poderia ser um centro cultural com aulas de dança, pintura, teatro, cinema, música, artes plásticas.

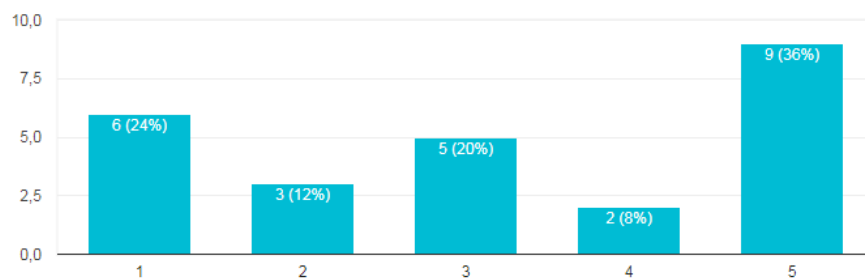
- No momento só tenho apenas a dizer, aeroporto é local de passagem, o fluxo é permanente, sem muito tempo fixo dentro das instalações, talvez em uma área externa com um atrativo de lazer, a céu aberto, é só um prognóstico.

Apesar de um posicionamento não tão favorável à construção de um hotel no local, é dedutível a ausência de conhecimentos técnicos quanto à existência de soluções acústicas que viabilizam não só a construção de um hotel, como qualquer outro uso. As respostas foram importantes por mostrarem o anseio da população na coexistência de algum outro uso cultural.

Figura 15: Avaliação dos possíveis equipamentos

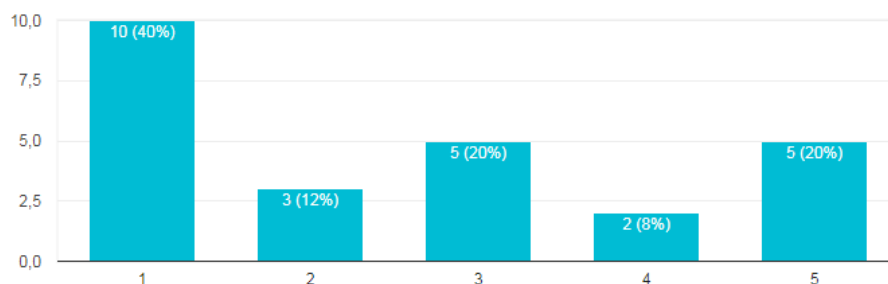
Cinema

25 respostas



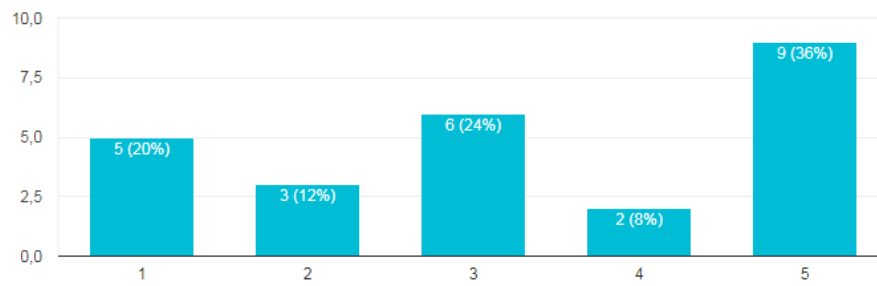
Hotel

25 respostas



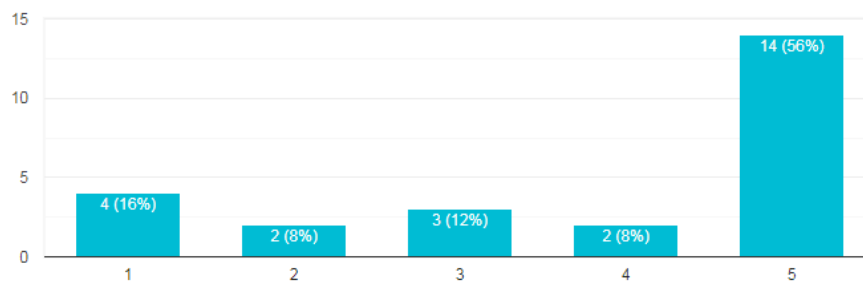
Praça de alimentação

25 respostas



Museu

25 respostas



Fonte: Google Forms, 2019. Editado pela autora, 2019.

6. PROPOSTA DE REVITALIZAÇÃO

As etapas para elaboração da proposta de intervenção são compostas por estudos que orientaram a execução, eles são responsáveis pela análise do terreno e área onde o equipamento está inserido; os condicionantes físico-ambientais que o influenciaram; a legislação vigente sobre a área; o programa e o dimensionamento que guiam a implementação; o zoneamento por meio de setorização, o organograma e fluxograma para a compreensão da conexão entre os setores e/ ou ambientes. Todas essas etapas de estudo foram cruciais para a apresentação do Memorial Justificativo finalizando a proposta da presente monografia.

6.1. Análise do terreno

O estudo da escolha do empreendimento para ser implantado na antiga sede do Aeroporto dos Guararapes levou em consideração por meio de pesquisa *online* com o público quais equipamentos seriam pertinentes para dar vitalidade a partir do conceito de revitalização propondo-se a uma diversidade de usos, bem como o aproveitamento da infraestrutura presente no entorno e a legislação aplicada à área.

6.1.1. Análise do Contexto Urbano

Ao se analisar como o imóvel poderia estar inserido no contexto urbano e atender as necessidades dos usuários, optou-se pela implementação de um hotel aeroportuário devido ao potencial do local. A antiga sede do Aeroporto dos Guararapes possui uma localização privilegiada, por estar numa área de fácil acesso e bem servida dos modais de transporte.

A Rua Ministro Salgado Filho é uma alça de acesso da rodovia estadual PE-008, também denominada de Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, que é uma via arterial principal caracterizada pelo fluxo intenso. A via é importante pela centralidade, por interligar desde o bairro de Afogados no Recife até o bairro de Prazeres, no município de Jaboatão dos Guararapes, além de ser conectada à demais vias dos bairros vizinhos (Boa Viagem, Imbiribeira e Pina).

O uso do solo mais marcante na Av. Mal. Mascarenhas de Moraes é o de comércio e serviços (restaurantes, lojas, farmácia, locadoras de veículos, banco), seguido pelos usos habitacional, institucional e hospitalar. Na foto 49 é possível identificar alguns dos usos existentes no entorno do edifício a partir do campo de visão da Praça Ministro Salgado Filho. A numeração 1 corresponde aos usos comercial e serviços (locadora de veículos e posto de combustível) enquanto que a de número 2 se refere ao uso institucional (banco).

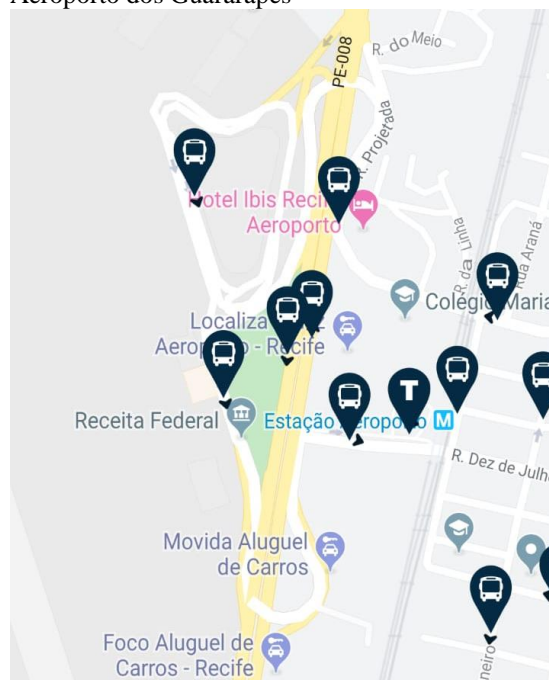
Foto 50: Tipos de uso no entorno da Praça Ministro Salgado Filho.



Fonte: Autora, 2019.

Os modais de transporte presentes no entorno da edificação são o rodoviário, que possuem pontos de ônibus na PE-008 e o Terminal Integrado Aeroporto a 800 metros de distância, como também a disponibilidade de ponto de táxi em frente ao atual Aeroporto Internacional do Recife-Guararapes/ Gilberto Freyre na saída do desembarque de passageiros; o ferroviário pela Estação Aeroporto, localizada a 850 metros do local e o aéreo, pelo terminal de passageiros do aeroporto que está localizado no próprio terreno onde o imóvel está situado (Mapa 6).

Mapa 6: Meios de transportes na área próxima ao antigo Aeroporto dos Guararapes



Fonte: Aplicativo Citta Mobi, 2019.

6.1.2. Análise dos Condicionantes Físico-Ambientais

Alguns aspectos importantes a serem considerados na proposta de revitalização são o estudo de insolação e ventilação. A incidência solar corresponde às áreas que receberão mais ou menos sol na edificação em determinados períodos do ano. A propagação dos ventos determina o direcionamento e a intensidade, além de considerar quais possíveis barreiras podem interferir no seu curso. Esses dois aspectos são fundamentais para que a proposta de revitalização apresente condições de conforto termo-lumínico aos usuários.

Por meio do *software* Sol-Ar, o Quadro 3 foi criado para sintetizar os dados da incidência solar, que utiliza como parâmetros avaliativos as estações do verão e do inverno, por serem apresentarem a variação de temperatura nas estações extremas.

Quadro 3: Insolação sobre a edificação

INCIDÊNCIA SOLAR			
Fachada	Estação	Horas	Total (horas)
Frontal	Verão	5:30 às 11:20	5:50
	Inverno	6:30 às 12:30	6:00
Posterior	Verão	12:00 às 18:30	8:30
	Inverno	13:00 às 17:30	4:30
Lateral direita	Verão	5:30 às 6:30	1:00
	Inverno	s/ incidência	-
Lateral esquerda	Verão	s/ incidência	-
	Inverno	6:30 às 17:30	11:00

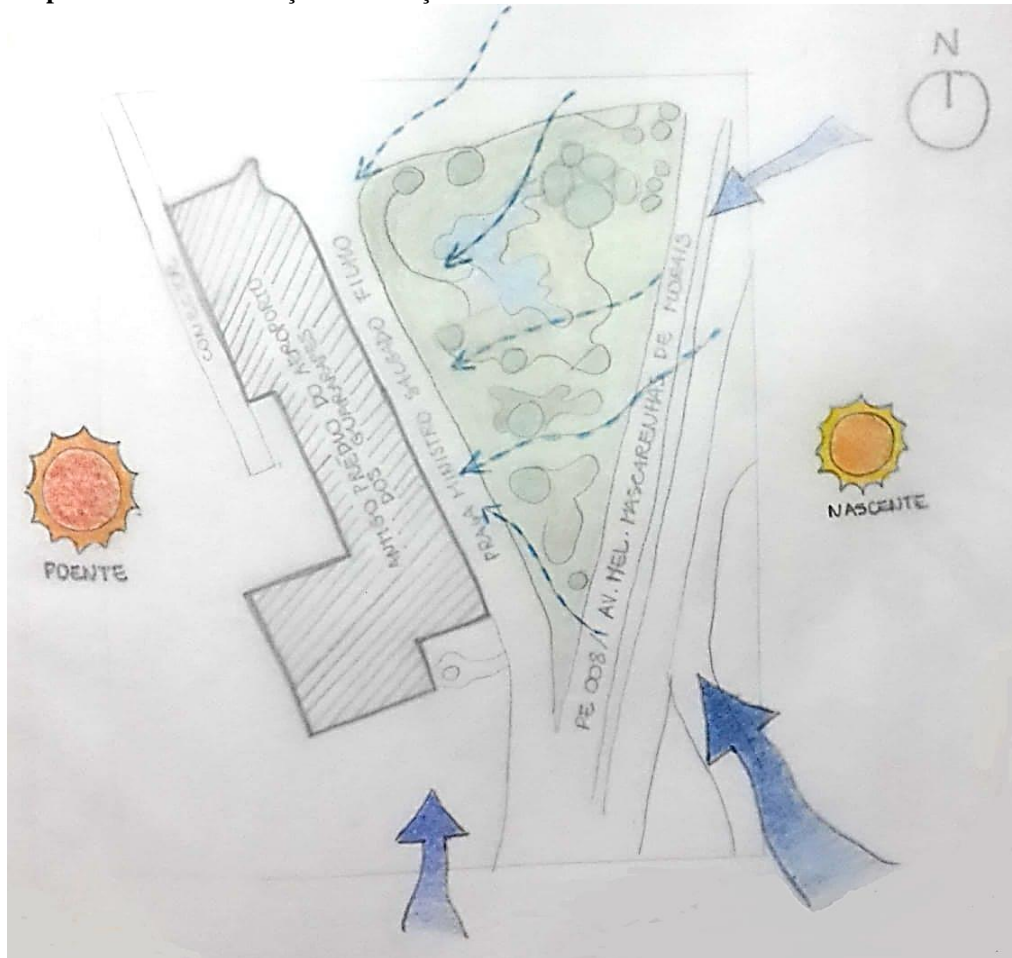
Fonte: Sol-Ar, editado pela autora, 2019.

Por meio do quadro apresentado, pode-se inferir que as fachadas frontal e posterior recebem os raios solares sem grandes variações em ambas as estações. Em contrapartida, as fachadas lateral direita e lateral esquerda, respectivamente, possuem como momento ápice apenas uma das estações, enquanto que no período inverso a insolação é nula.

De acordo com o *software*, os ventos predominantes são majoritariamente oriundos das direções sudeste e leste. Outra circunstância observada é a ausência de elemento construtivos próximos no entorno que possam interferir na trajetória dos ventos e/ ou que projetem sobras ao edifício, como também o terreno aplainado que não cria barreiras naturais. Essa circunstância se deve ao zoneamento restritivo que estipula o número de gabarito baixo por meio da ZEA.

Para melhor ilustração da relação entre os ventos e insolação com o ambiente edificado, elaborou-se o Mapa 7 a seguir:

Mapa 7: Estudo de insolação e ventilação incidente.



Fonte: Autora, 2019.

6.1.3. Análise dos Condicionantes Legais

Nesse subtópico são abordadas normas aplicáveis aos segmentos da atividade hoteleira, por meio de quadros, desde as diretrizes construtivas do Código de Obras da Cidade do Recife (1997); a norma que garante a acessibilidade dos edifícios, a NBR 9050; o Código de Segurança Contra Incêndio e Pânico (COSCIPI), pertencente ao Corpo de Bombeiros do Estado de Pernambuco e por fim, as Matrizes de Classificação de Meios de Hospedagem elaboradas pelo Ministério do Turismo (MTUR). Visto que já havia sido expresso em um outro momento da pesquisa, decidiu-se suprimir a análise do Plano Diretor do Recife nesse subtópico, bem como os quesitos do Código de Obras da Cidade do Recife (1997) referentes a afastamentos necessários no terreno, pois trata-se do processo de revitalização de uma edificação existente e não se pretende adicionar mais espaços além das limitações presentes.

- Código de Obras da Cidade do Recife

Quadro 4: Síntese do Código de Obras da Cidade do Recife.

SÍNTESE DO CÓDIGO DE OBRAS DA CIDADE DO RECIFE		
TÍTULO	ARTIGO PARÁGRAFO	DESCRIÇÃO
Circulação	65	As portas das salas de eventos deverão ter no mínimo 2 metros de largura.
Hotelaria	67	Deverá seguir as normas dos órgãos de turismo.
Acessibilidade	71	São considerados acessíveis as edificações que foram projetadas para que possam ser utilizadas por todos sem apresentar restrições no desempenho das atividades.
	77	As escadas e rampas deverão seguir a NBR 9050 da ABNT.
	79	Nas edificações com fins de hospedagem é exigido 1 quarto acessível para cada 20 construídos.
Compartimento das edificações de uso prolongado	82	São classificados na categoria: dormitórios, lojas, escritórios, refeitórios, sala de reuniões e academia de ginástica.
Compartimento das edificações de transitório	83	São classificados na categoria: escadas, rampas, circulações, halls, banheiros, depósitos, lavanderia, cozinhas e copas.
Iluminação e Ventilação	89	Os espaços de permanência prolongada devem ter contato com aberturas voltada aos espaços livres/ não edificados.
	90 §4	Todos os espaços livres deverão ser sempre a céu aberto.
Ventilação indireta	97	A ventilação indireta será permitida nos compartimentos de uso transitório.
Água e esgoto	135	Prever reserva de incêndio.
Lixo	176	Cálculo previsto de 4,6 L/ habitante, dos quais o uso não habitacional considera 7m ² / habitante
Gás	182	É obrigatória a instalação em hotéis e restaurantes com área superior que 500 m ² .

Fonte: Edificações e Instalações na Cidade do Recife Lei nº 16.292, 1997. Sintetizada pela autora, 2019.

O embasamento teórico utilizado na confecção dos Quadros 5, 6 e 7 adiante, foi dado por Lima (2015), que sintetizou as normativas que o auxiliaram na elaboração do Trabalho de Conclusão de Curso de um anteprojeto de hotel executivo no município de Caruaru, PE. Os materiais dos quadros se mostraram pertinentes para dar prosseguimento à presente pesquisa por serem ainda atuais quanto às informações contidas.

- Código de Segurança Contra Incêndio e Pânico do Estado de Pernambuco (COSCIPI)

Quadro 5: Síntese do COSCIP.

SÍNTESE DO COSCIP		
TÍTULO	ARTIGO PARÁGRAFO	DESCRIÇÃO
III – Da Definição de Sistemas	27	Quando as edificações dispuserem de garagens internas de veículos, estas deverão ser dotadas de sistemas e dispositivos que promovam o seu isolamento do restante da edificação; possibilitem o imediato combate a incêndios que venham a ocorrer em tais áreas, evitando a sua propagação e permitam sua adequada ventilação.
I – Dos Sistemas de Hidrantes e de Carretel com Mangotinho II – Dos Reservatórios	54	Poderá ser previsto um único reservatório para atender o consumo geral da edificação e para o emprego no combate a incêndios, desde que haja uma reserva mínima para o funcionamento do sistema.
	57	A reserva mínima para combate a incêndios deverá ser dimensionada em função da classe de ocupação do risco correspondente.
I - Dos Sistemas e Dispositivos II - Dos Acessos	147	As distancias máximas a serem percorridas, em cada pavimento, para atingir as portas das escadas enclausuradas ou as portas das antecâmaras das escadas à prova de fumaça, ou ainda, do degrau superior das escadas protegidas, medidas dentro do perímetro do pavimento, a partir do ponto mais afastados do mesmo, serão determinadas em função dos seguintes critérios; I - quando os pavimentos forem isolados entre si, a distância máxima a percorrer deverá ser de 25,0m; II - quando não houver isolamento entre pavimentos, a distância máxima a ser percorrida deverá ser de 15m; III - quando houver, além do isolamento entre pavimentos, isolamento entre unidades autônomas, a distância a ser percorrida deverá ser de 35,0m;
	148, III, IV	As antecâmaras para ingresso nas escadas a prova de fumaça devem ter área mínima de 2,40m ² ; As antecâmaras, quando não constituída por balcões, varandas ou terraços, deverão ser dotadas de dutos de ventilação e exaustão de gases. Exigir-se-á que a ventilação e a exaustão dos gases sejam efetivadas através de dispositivos mecânicos (ventilação e exaustão forçada).
	150	Será obrigatório acesso entre o hall social e o hall de serviço com a caixa de escada de emergência.
	155	Quando um mesmo lanço de uma escada interligar dois pisos que entre si guardem uma altura superior a 3,00m, deve ser dotado de patamares intermediários. § 1º A altura máxima, de piso a piso entre patamares consecutivos, deverá ser de 3,00m. § 2º O comprimento dos patamares das escadas de emergência deverá ser, no mínimo, igual à largura da escada.
	161	Nos casos de escadas enclausuradas e a prova de fumaça não serão admitidos degraus em leque, devendo seus lanços serem retilíneos.
	164	Em função da altura da edificação, número de pavimentos e área construída por pavimento, as edificações, segundo suas classes de ocupação, serão exigidas, o respectivo tipo e número de escadas, em conformidade com o estabelecido. § 1º Nos casos em que forem exigidas mais de uma escada para uma mesma edificação, a distância entre elas não poderá ser inferior a 10,0 m. § 2º Nos casos de impossibilidade de atendimento do parágrafo anterior, será exigida apenas uma escada, selecionando a de maior grau de proteção.

I – Dos Sistemas e dos Dispositivos VI – Das Portas	175	As portas das saídas de emergência e as portas das salas e compartimentos com capacidade acima de 50 (cinquenta) pessoas, e em comunicação com os acessos, devem abrir no sentido de trânsito de saída.
--	-----	---

Fonte: Lei nº 11.186- Código de Segurança contra Incêndio e Pânico para Pernambuco- COSCIP, 1994. Sintetizado por Lima, 2015.

- NBR 9050

Quadro 6: Síntese da NBR 9050.

SÍNTESE DA NBR 9050	
LOCAIS	RECOMENDAÇÕES
Acessos	Nas edificações e equipamentos urbanos todas as entradas devem ser acessíveis, bem como as rotas de interligação às principais funções do edifício; Acesso de uso restrito, acesso a equipamentos de medição, guarda e coleta de lixo e outras com funções similares, não necessitam obrigatoriamente atender às condições de acessibilidade desta Norma.
Circulações	Os pisos devem ter superfície regular, firme, estável e antiderrapante sob qualquer condição, que não provoque trepidação em dispositivos com rodas (cadeiras de rodas ou carrinhos de bebê); Os desníveis devem ser evitados em rotas acessíveis. Eventuais desníveis nos pisos de até 5mm não demandam tratamento especial. Desníveis superiores a 5mm até 15mm devem ser tratados em forma de rampa, com inclinação máxima de 50%. Desníveis superiores a 15mm devem ser considerados como degraus; As larguras mínimas para corredores em edificações e equipamentos urbanos são: - 0,90m para corredores de uso comum com extensão até 4,00m; - 1,20m para corredores de uso comum com extensão de até 10,00m e 1,50m para corredores com extensão superior a 10,00m; - 1,50m para corredores de uso público.
Portas	Devem ter um vão livre mínimo de 0,80m e altura mínima de 2,10m. Em portas de duas ou mais folhas, uma delas deve ter o vão livre de 0,80m;
Vagas de estacionamento	As vagas de estacionamento de veículos que conduzam ou sejam conduzidos por pessoas com deficiência devem: - Contar com um espaço adicional de circulação com no mínimo 1,20m de largura. Esse espaço pode ser compartilhado por duas vagas. Sobre a quantidade de vagas: - Até 10 vagas não necessita a colocação de uma vaga acessível; - De 11 a 100 vagas deve ser planejada pelo menos 1 (uma) vaga acessível; - Acima de 100 vagas deverá conter 1% do total destinado as vagas acessíveis.
Sanitários	Os sanitários de uso comum ou uso público devem ter no mínimo 5% do total de cada peça instalada acessível, quando houver divisão por sexo, as peças devem ser consideradas separadamente para efeito de cálculo; Os boxes para bacia sanitária devem garantir as áreas para transferência diagonal, lateral e perpendicular, bem como área de manobra para rotação de 180°. Para isso, o tamanho para a cabine é 1,70 x 1,50m, já com a inserção do lavatório e a abertura da porta deverá ser para fora da cabine; Prever duas barras horizontais de apoio nos sanitários acessíveis com dimensão de no mínimo 0,80m de comprimento e fixada na parede a 0,75m do piso acabado; O mictório deve ser provido de barras verticais de apoio fixadas com
Auditórios	Devem possuir, na área destinada ao público, espaços reservados para P.C.R, assentos para P.M.R. e assentos para P.O, de forma que esteja localizado em uma rota acessível vinculada a uma rota de fuga; Estar localizados junto de assento para acompanhante, sendo no mínimo um assento; Estar instalados em local de piso plano horizontal; Sobre a quantidade de espaços para P.C.R: - Até 25 assentos, prever um espaço para esta categoria;

	<p>- De 26 a 50, prever dois espaços; - De 51 a 100, prever três espaços; - De 101 a 200, prever quatro espaços; - De 201 a 500, prever 2% do total.</p> <p>Sobre a quantidade de assentos para P.M.R.:</p> <p>- Até 200 assentos, prever um assento para esta categoria. - De 201 a 500, prever 1% do total.</p> <p>Sobre a quantidade de assentos para P.O.:</p> <p>- Até 200 assentos, prever um assento para esta categoria. - De 201 a 500, prever 1% do total; Pelo menos um camarim para cada sexo deve ser acessível.</p>
Restaurantes, Refeitórios e Bares	Devem possuir pelo menos 5% do total de mesas, com no mínimo uma acessível a P.C.R.
Hospedagem	<p>- Em hotéis, motéis, pousadas e similares, os auditórios, salas de convenções, salas de ginástica, piscinas, entre outros, - Pelo menos 5%, com no mínimo um do total de dormitórios com sanitário, devem ser acessíveis. Estes dormitórios não devem estar isolados dos demais, mas distribuídos em toda a edificação, por todos os níveis de serviços e localizados em rota acessível. Recomenda-se, além disso, que outros 10% do total de dormitórios sejam adaptáveis para acessibilidade.</p> <p>- As dimensões do mobiliário dos dormitórios acessíveis devem atender às condições de alcance manual e visual e ser dispostos de forma a não obstruírem uma faixa livre mínima de circulação interna de 0,90 m de largura, prevendo área de manobras para o acesso ao sanitário, camas e armários. Deve haver pelo menos uma área com diâmetro de no mínimo 1,50 m que possibilite um giro de 360°. A altura das camas deve ser de 0,46 m.</p>
Piscinas	<p>- O piso no entorno das piscinas não deve ter superfície escorregadia ou excessivamente abrasiva. As bordas e degraus de acesso à água devem ter acabamento arredondado. - O acesso à água deve ser garantido através de degraus, rampas submersas, bancos para transferência ou equipamentos de transferência. - A escada ou rampa submersa deve possuir corrimãos em três alturas, de ambos os lados, nas seguintes alturas: 0,45 m, 0,70 m e 0,92 m. A distância livre entre os corrimãos deve ser de no mínimo 0,80 m e no máximo 1,00 m. - Os degraus submersos devem ter piso de no mínimo 0,46 m e espelho de no máximo 0,20 m.</p>

Fonte: NBR 9050. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, 2015. Sintetizado por Lima, 2015.

- MTUR - Matrizes de Classificação de Meios de Hospedagem

Os requisitos tratados no Quadro 7 são referentes à classificação de hotéis 4 estrelas, pois esta é a categoria da classificação de confortabilidade utilizada na proposta de revitalização do edifício para convertê-lo em hotel.

Quadro 7: Síntese da MTUR.

SÍNTESE DA MTUR	
INFRAESTRUTURA	
ÁREAS COMUNS	- Elevadores
	- Equipamento telefônico nas áreas sociais para uso do hóspede
	- Climatização (refrigeração / ventilação - natural ou forçada - / calefação) adequada nas áreas sociais fechadas
	- Banheiros sociais com ventilação natural ou forçada

	- Banheiros sociais, masculino e feminino, separados entre si, com ventilação natural ou forçada
	- Sala de estar com televisão
	- Sala para escritório virtual / business center, com equipamentos (com no mínimo computador e impressora)
	- A sala de reuniões deve comportar pelo menos 30 pessoas. Os equipamentos devem incluir a disponibilização de projetor de imagens de computador (pode ser mediante locação para os hóspedes).
	- Sala de ginástica / musculação com equipamentos
	- Oferta de no mínimo 3 serviços acessórios distintos nas instalações do hotel
	- Gerador de Emergência com partida automática ou manual, com cobertura dos apartamentos e áreas sociais, para manutenção de todos os serviços essenciais
	- Medidas de Segurança
UNIDADES HABITACIONAIS	- Área útil da UH, exceto banheiro, com 15,00 m ² (em no mínimo 90% das UH)
	- Banheiros com 3,00m ² (em no mínimo 90% das UH)
	- Decoração e ambientação compatível com a categoria
	- Portas duplas de comunicação entre UH conjugáveis (se existirem) ou sistema que só possibilite sua abertura, quando por iniciativa dos ocupantes de ambas as UH
	- Armário, closet ou local específico para a guarda de roupas em 100% das UH
	- Porta mala ou local apropriado para abrir a mala em 100% das UH
	- Berço para bebês a pedido
	- Mesa de cabeceira para cada leito ou entre dois leitos em 100% das UH
	- Climatização (refrigeração / ventilação forçada/ calefação) adequada em 100% das UH
ALIMENTOS & BEBIDAS (A&B)	- Bar
	- Restaurante
	- Restaurante com número de lugares correspondente a pelo menos 50% da capacidade máxima de hóspedes
SUSTENTABILIDADE	
	- Medidas permanentes para redução do consumo de energia elétrica
	- Medidas permanentes para redução do consumo de água
	- Medidas permanentes para o gerenciamento dos resíduos sólidos, com foco na redução, reuso e reciclagem.

Fonte: MTUR, 2015. Sintetizado por Lima, 2015. Editado pela autora, 2019.

6.2. Programa e Dimensionamento

Com base nas normas, o programa e dimensionamento do hotel aeroportuário foram criados para que atendam ao público alvo e demais usuários. O Quadro 8, a seguir, apresenta a média das áreas em metro quadrado, visto que alguns ambientes apresentaram variações provenientes da adaptação deles dentro da estrutura existente. As soluções adotadas objetivam uma melhor adequação para a compatibilização entre ambos.

O programa e o dimensionamento não contemplaram a contabilização das áreas de circulação verticais (escadas e elevadores) e horizontais (corredores). Não há estacionamento, pois, a proposta almeja atender à demanda disponibilizando o estacionamento do Aeroporto Internacional do Recife Gilberto Freyre/ Guararapes que dispõe atualmente de 2.079 vagas, as quais têm como principal característica a rápida permanência no tempo de utilização.

Quadro 8: Programa e Dimensionamento.

SETORIZAÇÃO	PROGRAMA	QUANT.	ÁREA	SUBTOTAL	REF.
ÍNTIMO	- Suíte single	22	16,85m ²	370,80m ²	-
	- Suíte single twin	20	19,07m ²	381,34m ²	-
	- Suíte queen	33	25,62m ²	845,51m ²	-
	- Suíte queen twin	04	33,80m ²	135,21m ²	-
	- Suíte queen acessível	04	25,30m ²	101,21m ²	NBR 9050
	- Suíte king	05	34,30m ²	171,52m ²	-
	- Suíte king acessível	01	35,57m ²	35,57m ²	NBR 9050
SUBTOTAL ÍNTIMO				2.041,16m²	
LAZER	- Piscina	01	164,68m ²	164,68m ²	NBR 9050
	- Deck/Terraço	01	595,43m ²	595,43m ²	-
	- Academia	01	126,95m ²	126,95m ²	-
	- Sala de jogos	01	44,76m ²	44,76m ²	-
	- Spa	01	9,00m ²	9,00m ²	-
	- Loja tipo 1	02	30,42m ²	60,84m ²	-
	- Loja tipo 2	01	63,81m ²	63,81m ²	-
	- Loja tipo 3	06	40,93m ²	201,62m ²	-
	- Loja tipo 4	02	65,63m ²	131,26m ²	-
	- Loja tipo 5	02	42,38m ²	84,77m ²	-
	- Loja tipo 6	02	22,77m ²	45,54m ²	-
	- Loja (artesanato)	01	97,43m ²	97,43m ²	-
	- Quiosque	03	9,00m ²	27,00m ²	-
	- Banheiro feminino	01	10,25m ²	10,25m ²	-
- Banheiro masculino	01	10,25m ²	10,25m ²	-	
SUBTOTAL LAZER				1.673,59m²	
ALIMENTAÇÃO	- Restaurante/ Bar Rooftop (Hotel)	01	106,17m ²	106,17m ²	
	- Restaurante (Hotel)	01	252,23m ²	252,23m ²	
	- Restaurante <i>fast food</i> (livre acesso)	03	67,09m ²	201,28m ²	
	- Restaurante maior 01 (livre acesso)	01	269,98m ²	269,98m ²	
	- Restaurante maior 02 (livre acesso)	01	285,78m ²	285,78m ²	
	- Cafeteria (livre acesso)	01	51,94m ²	51,94m ²	
	- Sorveteria (livre acesso)	02	25,55m ²	51,10m ²	
SUBTOTAL ALIMENTAÇÃO				1.218,48m²	
SOCIAL	- Praça de alimentação	01	610,37m ²	610,37m ²	-
	- Hall de exposição	01	1.354,50m ²	1.354,50m ²	-
	- Lounge 1	01	45,44m ²	45,44m ²	-
	- Lounge 2	02	17,88m ²	35,76m ²	-
	- Lobby 1	01	14,63m ²	14,63m ²	-
	- Lobby 2	01	23,67m ²	23,67m ²	-
	- Lobby 3	01	27,00m ²	27,00m ²	-
	- Banheiro feminino	02	25,60m ²	51,20m ²	NBR 9050
	- Banheiro masculino	02	24,70m ²	49,41m ²	NBR 9050
	- Fraldário	02	22,12m ²	44,23m ²	-
SUBTOTAL SOCIAL				2.215,21m²	
REUNIÕES E CONFERÊNCIAS	- Coworking	13	54,98m ²	714,79m ²	MTUR
	- Sala de reuniões	11	22,00m ²	232,05m ²	-
	- Sala de eventos	02	601,49m ²	1.202,98m ²	NBR 9050
	- Banheiro feminino (eventos)	02	26,53m ²	53,06m ²	NBR 9050

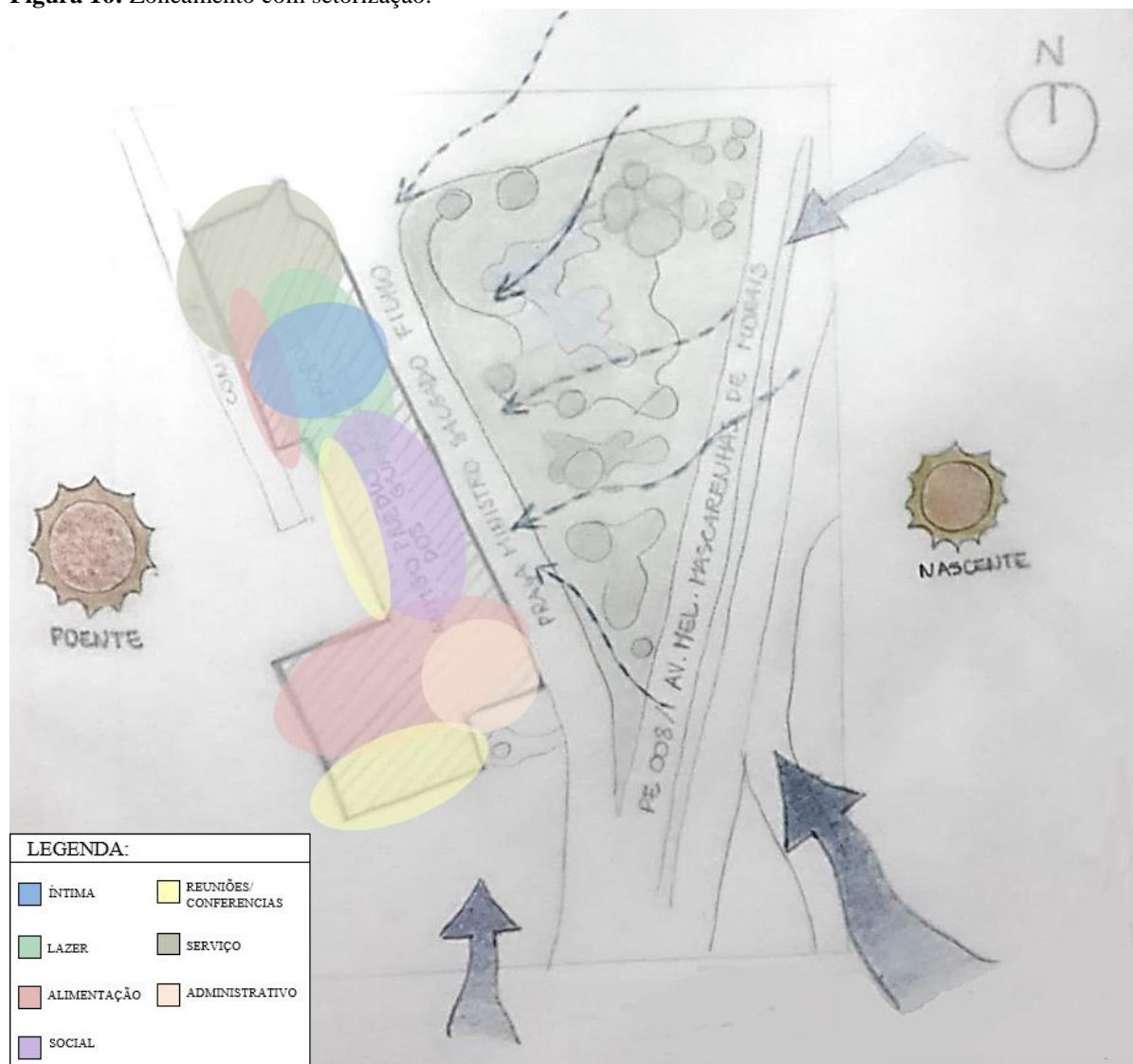
	- Banheiro masculino (eventos)	02	26,53m ²	53,06m ²	NBR 9050
	- Banheiro PNE unissex (coworking)	01	12,90m ²	12,90m ²	NBR 9050
	- Banheiro feminino (coworking)	01	14,13m ²	14,13m ²	-
	- Banheiro masculino (coworking)	01	14,13m ²	14,13m ²	-
	- Banheiro fem. (reuniões)	01	7,22m ²	7,22m ²	-
	- Banheiro masc. (reuniões)	01	5,44m ²	5,44m ²	-
SUBTOTAL REUNIÕES E CONFERÊNCIAS				2.309,76m²	
SERVIÇO	- DML (pavtos das suítes)	02	4,31m ²	8,62m ²	-
	- Apoio/ rouparia 01	02	10,73m ²	21,45m ²	-
	- Apoio/ rouparia 02	02	16,29m ²	32,57m ²	-
	- Cozinha	01	264,13m ²	264,13m ²	-
	- Lavanderia + depósito de roupas limpas	01	150,46m ²	150,46m ²	-
	- Guarita + Banheiro	01	27,49m ²	27,49m ²	-
	- Almojarifado	01	19,96m ²	19,96m ²	-
	- DML (térreo)	01	14,21m ²	14,21m ²	-
	- DML (administração)	01	8,80m ²	8,80m ²	-
	- Depósito	02	95,12m ²	190,24m ²	-
	- Despensa	01	33,89m ²	33,89m ²	-
	- Guarda-volumes	02	48,25m ²	96,50m ²	-
	- Acervo da exposição	01	59,16m ²	59,16m ²	-
	- Refeitório func.	01	127,79m ²	127,79m ²	-
	- Banheiro fem. func.	01	27,22m ²	27,22m ²	NBR 9050
	- Banheiro masc.func.	01	27,22m ²	27,22m ²	NBR 9050
	- Sala de manutenção	01	55,81m ²	55,81m ²	-
	- Depósito de lixo	01	77,04m ²	77,04m ²	-
- Depósito de gás	01	77,04m ²	77,04m ²	-	
- Geradores + subestação	01	194,41m ²	194,41m ²	-	
- Carga e descarga	01	55,45m ²	55,45m ²	-	
SUBTOTAL SERVIÇO				1.569,46m²	
ADMINISTRATIVO	- ADM. restaurante	03	17,84m ²	53,53m ²	-
	- Diretoria	01	48,54m ²	48,54m ²	-
	- Contabilidade	01	49,66m ²	49,66m ²	-
	- Gerência	01	42,99m ²	42,99m ²	-
	- Recursos humanos	01	44,99m ²	44,99m ²	-
	- Central de reservas	01	77,04m ²	77,04m ²	-
	- Central de monitoramento/ segurança	01	39,93m ²	39,93m ²	-
	- T.I. (servidor)	01	38,80m ²	38,80m ²	-
	- Arquivo	01	88,38m ²	88,38m ²	-
	- Recepção sala Adm.	01	18,58m ²	18,58m ²	-
	- Copa	01	26,19m ²	26,19m ²	-
	- Banheiro feminino	01	16,12m ²	16,12m ²	NBR 9050
	- Banheiro masculino	01	16,12m ²	16,12m ²	NBR 9050
	- Caixa + banheiro	02	15,14m ²	30,27m ²	-
- Recepção Hotel	02	13,09m ²	26,18m ²	-	
SUBTOTAL ADMINISTRATIVO				617,32m²	
SUBTOTAL DA PROPOSTA				11.644,98m²	

Fonte: Autora, 2019.

6.3. Zoneamento

O zoneamento é uma etapa projetual importante para determinar a melhor distribuição da setorização do programa arquitetônico levando em consideração os condicionantes físico-ambientais que o compõe. Desse modo, o zoneamento a seguir foi proposto para que haja uma coesão entre a distribuição dos ventos e a incidência solar com o propósito de cada ambiente (Figura 16).

Figura 16: Zoneamento com setorização.



Fonte: Autora, 2019.

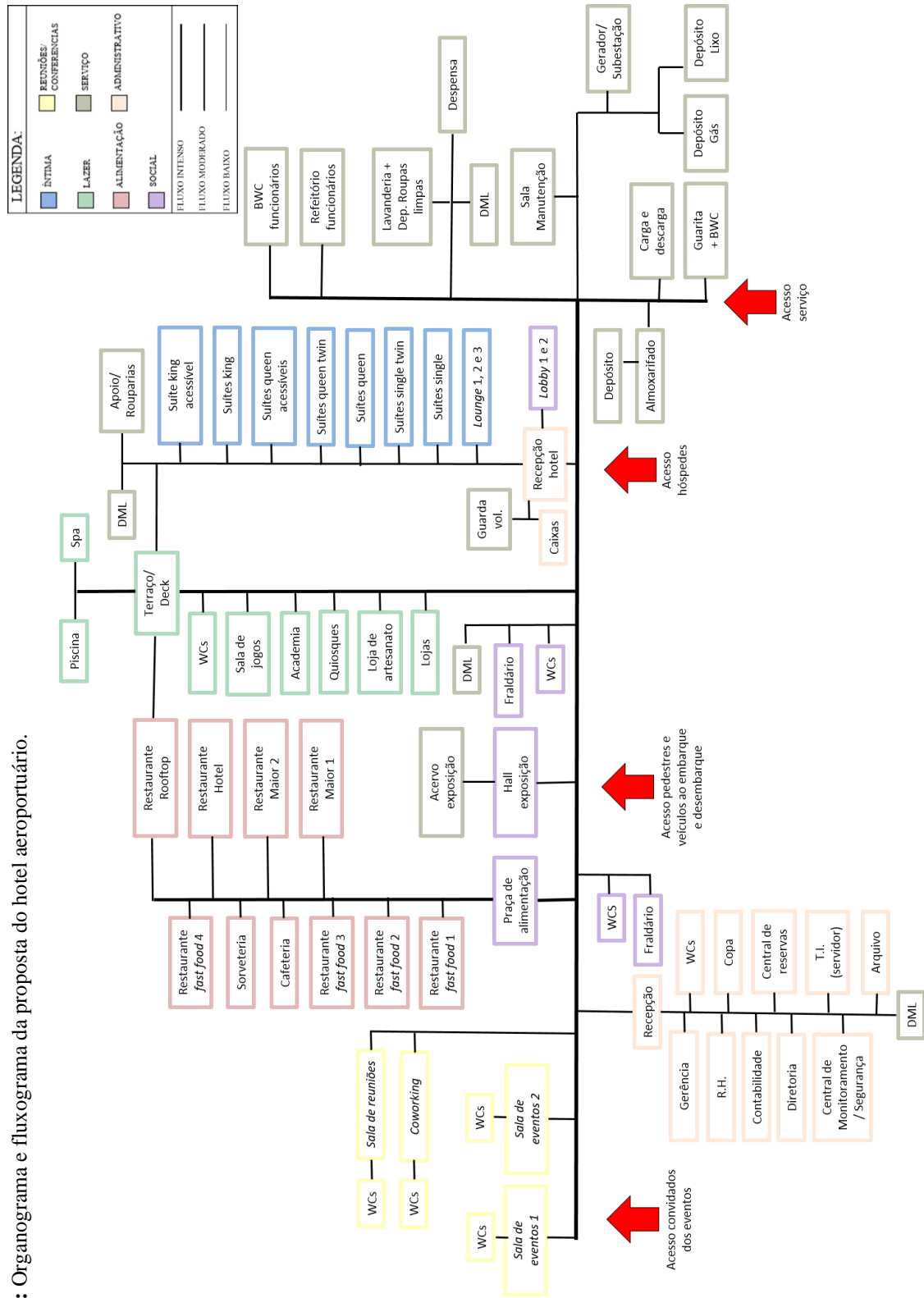
A setorização presente na figura 16 foi disposta em camadas, de modo que represente esquematicamente a configuração espacial nos pavimentos, de acordo com a legenda. O acesso do público pode ser realizado de diversas maneiras ao edifício com grande visibilidade, apenas

na fachada frontal, de acordo com a finalidade do usuário. Eles podem acessar preferencialmente pelo centro, quando tiverem a finalidade de frequentar a área social destinada ao convívio, onde está o espaço de exposições, a praça de alimentação, as lojas ou se deslocar até as salas de reuniões ou *coworking* no mezanino. A área reservada para grandes eventos e conferências pode ser acessado independentemente pela entrada ao sul, onde ficava antigamente o acesso as salas *vip* do antigo prédio do Aeroporto dos Guararapes. Ao norte há ainda outras 2 entradas, a mais ao centro é voltada par os hóspedes do hotel, por ser mais próxima das recepções e circulações verticais, ou também para as lojas no térreo; já a disposta na extremidade ao norte detém ao percurso dos compartimentos de serviço, por receber maior insolação. No 1º andar estão parte dos quartos da área íntima e área de lazer no mesmo bloco, acesso as salas de *coworking* e administração. No segundo e último andar encontram-se o restante dos quartos do hotel. O bloco que estão os quartos possui uma boa distribuição de ventilação e além disso, conta com uma vista panorâmica do entorno.

6.4. Organograma e Fluxograma

A realização do organo-fluxograma foi imprescindível à proposta de revitalização para o hotel aeroportuário, pois por meio dessa etapa foi possível estabelecer a distribuição dos ambientes nos correspondentes setores estabelecendo uma hierarquia, além de estudar o relacionamento entre eles por meio da intensidade do fluxo dos usuários. A distribuição a seguir (Figura 17), foi feita através dos estudos, de modo que os ambientes estivessem bem distribuídos e resolvidos para que se evitasse, na maneira do possível, o cruzamento de fluxos indesejados e fosse favorável à promoção de diversidade de público dispostos no setor social e em parte do setor de lazer.

Figura 17: Organograma e fluxograma da proposta do hotel aeroportuário.

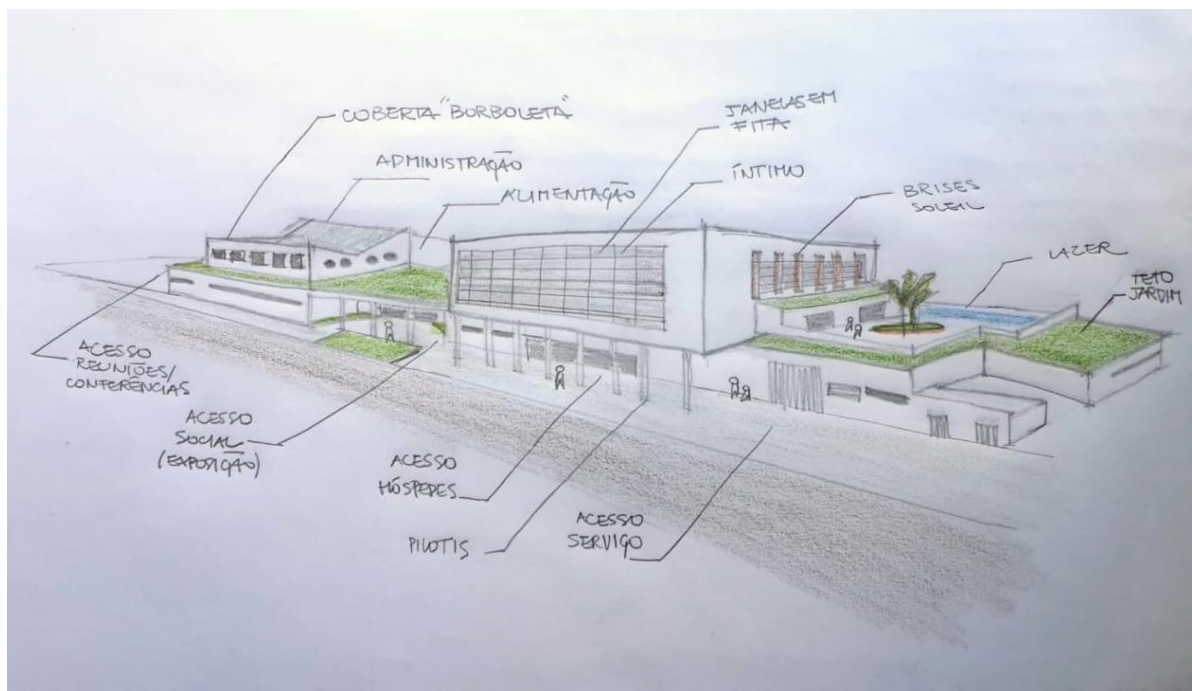


6.5. Memorial Justificativo

Conforme a fundamentação teórica do presente trabalho, o enfoque dado pelo partido da proposta de revitalização busca preservar a identidade e integridade da edificação, por propor que sejam eliminados ao máximo os elementos descaracterizados que atualmente a compõe pela prospecção realizada, como também foi pensado para haver uma conexão com o contemporâneo, através da utilização de soluções que promovem a sustentabilidade da edificação.

Os primeiros traços da proposta de revitalização foram pensados para evidenciar as características modernistas de janelas em fita, pilotis, planta livre, terraço jardim e *brises-soleil*. A junção desses elementos conferiu racionalidade (conforto termo-lumínico) associados à estética na proposta, bem como apresentam a permeabilidade visual como recurso para integrar a edificação à cidade (Figura 18).

Figura 18: Croqui inicial.



Fonte: Autora, 2019.

A multiplicidade de usos presentes no hotel aeroportuário é um outro fator que foi pretendido com o propósito de trazer vitalidade à Rua Ministro Salgado Filho, visto que as atividades presentes no hotel são atrativas para diversos públicos em diferentes horários de funcionamento. Um outro caso que se beneficiará com a inserção equipamento é a Praça

Ministro Salgado Filho, que estará contextualizada novamente ao conjunto arquitetônico modernista e funcionará como mais um potencial atrativo para os visitantes.

A permeabilidade visual se manifesta em diversas maneiras. No térreo, os visitantes podem avistar o outro lado do edifício pelo fechamento de grandes esquadrias horizontais de vidro. As suítes, onde estão locadas bloco íntimo, foram distribuídas para que os hóspedes desfrutassem, dependendo da suíte que estão acomodados, da vista para o pátio das aeronaves, do jardim do pátio interno ou voltados à Praça Ministro Salgado Filho. Desse modo, os hóspedes podem adquirir diferentes experiências sensoriais.

Os principais materiais presentes nas fachadas da proposta foram a tinta na cor bege, por ser um tom neutro evidenciando a volumetria prospectada e a vegetação suspensa, como também o vidro presente nas esquadrias. A volumetria é demarcada pela horizontalidade devido sua extensão, sobressaindo verticalmente com o bloco da área íntima. Com 9.963,60 m² de área construída, o hotel foi dividido em 7 setores: Social, Reuniões/ eventos, Alimentação, Administrativa, Íntima, Lazer e Serviços (Figura 19). Verificar Apêndice B.

Figura 19: Horizontalidade volumétrica do Hotel Aeroportuário.



Fonte: Autora, 2019.

Os setores estão dispostos nos pavimentos térreo, mezanino, 1º andar e 2º andar, sendo possível encontrar 89 suítes no hotel, dos quais 5 são acessíveis. O hotel conta também com 7 restaurantes, onde 2 desses são destinados ao uso restrito dos hóspedes (um no térreo e outro no terraço/ *rooftop*); 1 cafeteria; 2 sorveterias; espaço para exposição; 16 lojas, sendo uma

especializada na venda de artesanatos locais; 3 quiosques; academia; sala de jogos; terraço (*rooftop*) com piscina de borda infinita e *spa*; 11 salas para reuniões; 13 salas para *coworking*; 2 salas para grandes eventos, a utilização destes espaços requerem agendamento e aluguel prévio; a cobertura do bloco de hospedagem conta, além do telhado verde com captação das águas pluviais, com painéis solares distribuídos igualmente para garantirem o aquecimento da água para as suítes e cozinha (Figura 20).

Figura 20: Aproveitamento das cobertas para práticas sustentáveis.



Fonte: Autora, 2019.

O acesso principal do hotel é feito no jardim abaixo da marquise centralizada (Figura 21), onde os visitantes e demais públicos têm acesso ao hall de exposição de fotografias que narram a história dos fatos e acontecimentos que acometeram no prédio da antiga sede do Aeroporto dos Guararapes. O hall de exposição conta também com um antigo avião francês bimotor do modelo Blériot SPAD S.510, ele foi utilizado durante o final da Primeira Guerra Mundial e no início da Segunda Guerra Mundial. A escolha do modelo da aeronave foi influenciada para que pudesse ser acomodado dentro do edifício, sem que batesse nos pilares e no teto, bem como pudesse remeter ao passado da aviação militar no tempo em que era denominado de Campo do Ibura. Nesse antigo saguão estão distribuídos sofás voltados tanto

para a fachada terra (entrada), quanto para a fachada ar (pátio das aeronaves), para que seja possível contemplar os pousos e decolagens ou a exposição no lado oposto (Figura 22).

Figura 21: Marquise de entrada.



Fonte: Autora, 2019.

Figura 22: Hall de exposição de fotografias.



Fonte: Autora, 2019.

Os usuários que se dirigirem à esquerda poderão ter acesso à praça de alimentação e admirarem o painel com o maracatu e os caboclinhos do artista Lula Cardoso Ayres enquanto fazem suas refeições (Figura 23). Já aqueles que preferirem seguir em frente e se direcionarem ao mezanino, ou ao centro de compras com as lojas no lado direito irão se deparar com o segundo painel do artista com temática rural. A diversidade em ofertar mais de 3 tipos de serviços são requisitos para a classificação de 4 estrelas do hotel de acordo com a MTUR.

Figura 23: Praça de alimentação com visão do painel em destaque.



Fonte: Autora, 2019.

O setor de serviços também está locado na extremidade direita do pavimento abrigando depósitos, despensas, lavanderia, sala de manutenção, refeitório e banheiros dos funcionários por uma entrada independente ao norte do hotel. Ainda no térreo, as salas de eventos são possíveis de serem acessadas externamente ou pela praça de alimentação (Figura 24).

Figura 24: Sala para grandes eventos.



Fonte: Autora, 2019.

A entrada dos hóspedes é feita no saguão sob pilotis do bloco dos leitos, diante da grande extensão das circulações horizontais dos pavimentos que abrigam as suítes, foram implementadas 2 recepções com os *lobbys* que agregam conforto para a espera da realização dos procedimentos de *check-in* e *check-out* do hotel aeroportuário (Figura 25). Em cada andar, após os elevadores, *lounges* foram posicionados para atribuem a função de recintos de convivência entre os hóspedes.

No primeiro andar, os hóspedes podem desfrutar dos ambientes de entretenimento como academia, sala de jogos ou ainda acessarem ao terraço/ *rooftop*. Nesse terraço, os hóspedes podem optar por se divertirem na piscina de borda infinita, do *spa* no gazebo, do restaurante *Rooftop*, ou ainda relaxarem à noite espreitados no aconchego das lareiras externas (Figuras 26 e 27).

Figura 25: Recepção e lobby ao fundo.



Fonte: Autora, 2019.

Figura 26: Aconchego do terraço/ rooftop.



Fonte: Autora, 2019.

Figura 27: Piscina de borda infinita com vista do pôr do sol



Fonte: Autora, 2019.

As suítes foram distribuídas no 1º e 2º andar do volume verticalizado, que é o mesmo do setor de lazer. Em ambos os pavimentos, há em conjunto 20 suítes do tipo *single twin* na fachada voltada para a praça, 22 do tipo *single* em parte dos rasgos centrais de ventilação e iluminação, 33 do tipo *queen* nas laterais direita e esquerda, 4 suítes *queen twin* no lado com vista ao pátio das aeronaves e outras 5 do tipo *king* no 2º andar (Figura 28). Visando obedecer a MTUR e a NBR 9050 com o mínimo de uma suíte acessível para cada 20 construídos, foram reservadas 5 suítes acessíveis com 4 do tipo *queen* e 1 do tipo *king*.

Figura 28: Suíte king.



Fonte: Autora, 2019.

As 11 salas de reuniões no mezanino, com aproximadamente 22,00m², contém layout para mesas de 8 lugares ou com 2 mesas de 3 cadeiras cada. Elas foram projetadas para atender os diferentes tamanhos de reuniões. Já no 1º andar acima do mezanino estão as 13 salas destinadas ao coworking com cerca de 55m², elas não possuem layout por serem destinadas ao aluguel dos espaços. Na área por detrás da praça de alimentação e com acesso externo, encontram-se as duas salas para grandes eventos, como congressos, de aproximadamente 600,00m² e capacidade para 108 espectadores cada.

Por fim, a administração situada acima dos 2 grandes restaurantes do térreo, possui o acesso restrito pelo mesmo corredor das salas de *coworking*. Ela conta com salas de: recepção, gerência do hotel, contabilidade, recursos humanos, diretoria, arquivo, T.I. (servidores), monitoramento, central de reservas, a copa dos funcionários e banheiros.

Pensando no conforto acústico que o edifício requer para seu funcionamento, por conta do ruído das turbinas das aeronaves, as soluções utilizadas são esquadrias vedadas com perfis de alumínio e vidros triplos, que atuam no isolamento acústico devido sua maior espessura e câmara de ar para a estanqueidade sonora (Figura 29); as paredes externas receberam o sistema *drywall* internamente, onde foram revestidas internamente por lã de rocha e placas cimentícias fazendo o fechamento interno (Figura 30); o uso do teto jardim/ telhado verde na maior parte das cobertas do edifício também são eficazes por ter a capacidade de reduzir até 10 dB, sendo recomendado para a aplicação em áreas aeroportuárias segundo Rowe (2011).

Figura 29: Esquadria com vidro triplo



Fonte: Esquadracomfort, 2019.

Figura 30: Parede de alvenaria com *drywall*.



Fonte: Izolare, 2019.

7. CONCLUSÕES

No presente trabalho, foram analisadas por meio do Referencial Teórico, que ofereceu aportes necessários para a realização do mesmo, a temática em torno da existência de edifícios históricos em desuso nos centros urbanos. Esta realidade foi o ponto primordial para a inconformidade na percepção de que parte da história de um povo está sendo negligenciada, quando são viáveis a reutilização para reinseri-los no contexto urbano e possam cumprir a função social da propriedade.

A sede do artigo Aeroporto dos Guararapes tornou-se objeto de estudo quando averiguado que o seu estado de abandono perdura por dezessete anos e que durante os trinta e cinco anos em que funcionou, foi alvo de intervenções descaracterizadoras, conforme descritas no Diagnóstico de Conservação do Edifício da Caracterização da Área de Estudo. Tal atitude o fez perder suas características estilísticas do movimento modernista. A realidade de muitos dos edifícios modernistas vem sendo esta, pois percebe-se a valorização de estilos arquitetônicos anteriores ao considerar que ainda são “novos” e não merecem a devida atenção.

Em face à tal feito, o trabalho foi conduzido com a hipótese de que uma ação de revitalização que integre o antigo terminal ao prédio atual poderia trazer de volta a vitalidade e que o seu restauro, procurando devolver na medida do possível as feições anteriores, poderia fazer com que retorne a importância que o edifício tinha para os pernambucanos.

Diante das demandas existentes entre o atual Aeroporto Internacional do Recife-Guararapes/ Gilberto Freyre e o entorno, os Casos Exemplos auxiliaram na verificação de intervenções sucedidas de revitalização para adoção de hotéis aeroportuários. Essa foi a principal função constatada para a proposta.

Com base na Análise dos Questionários, mensurou-se a importância cultural e afetiva da antiga sede do Aeroporto dos Guararapes para a população, bem como sugestões dos prováveis equipamentos que o local poderia abordar em consonância ao hotel aeroportuário. Através da analogia das respostas obtidas foi possível se confirmar a hipótese, pois a maioria da população abordada reconhece o valor arquitetônico e histórico da edificação.

A Proposta de Revitalização foi realizada com o fito de apontar alternativas para fazer com que o edifício voltasse a pulsar novamente ao ofertar em conjunto novas maneiras de apropriação do espaço. As alternativas selecionadas foram o hotel aeroportuário em princípio, guarda-volumes, praça de alimentação, centro de compras e *coworking* como atividades secundárias. Elas foram desenvolvidas mediante o apoio de legislações vigentes e normas técnicas que são determinantes para a aprovação projetual desse tipo de equipamento.

Este Trabalho de Conclusão de Curso não somente aponta a revitalização como uma ferramenta para a reinserção do edifício da antiga sede do Aeroporto dos Guararapes, mas abre caminhos para futuras pesquisas no desenvolvimento de caminhos de reconversão de edifícios ociosos situados em áreas dotadas de infraestrutura urbana em sinergia com o respeito à história e a identidade local.

REFERÊNCIAS

- AMORIM, L. **Obituário arquitetônico: Pernambuco modernista**. Recife: UFPE, 2007.
- ANDRADE, N. **Arquitetura dos terminais aeroportuários de passageiros: função, identidade e lugar**. Tese (doutorado em Arquitetura) Universidade de São Paulo. São Paulo. 2007.
- ARCHDAILY. **The Sqaire / JSK**. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-104361/the-sqaire-slash-jsk>. Acesso em: 16 set. 2019.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2015.
- BARTHEL, S. [Correspondência]. Aeroporto dos Guararapes. Recife, 1960 (cartão postal pessoal).
- BARTHEL, S. **Vestígios do Art Déco na cidade do Recife (1919-1961): abordagem arqueológica de um estilo arquitetônico**. Tese (Doutorado em Arqueologia) - UFPE. Recife. 2015.
- BASTOS, S. Requalificar ou revitalizar? Ações de valorização do patrimônio cultural, educação patrimonial, turismo e hospitalidade. In: **Anais do Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul 2**. Caxias do Sul, p. 12. 2004.
- BESSA, S.; SOUZA, A. D. **Entre o Ibura e a Brasilândia, o Aedes aegypti**. Disponível em: <https://curiosamente.diariodepernambuco.com.br/project/um-mosquito-entre-o-ibura-e-a-brasilandia/>. Acesso em: 30 jul. 2019.
- BOITO, C. **Os Restauradores**. Conferência feita na Exposição de Turim de 1884. Cotia. 2002.
- BUNGE, M. **Epistemologia: curso de atualização**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1980.
- CARTA DE LISBOA. Lisboa: ICOMOS. 1995.
- CAVALCANTI, A. H. **Roteiro para construir no Nordeste**. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1976.
- CAVALCANTI, M.; CARNEIRO, A. R. S.; VERAS, L. M. S. C. **Burle Marx e o Recife**. Recife: CEPE, 2019.
- DIÁRIO DE PERNAMBUCO**. Infraero ainda não sabe o que fazer com antigo terminal do Aeroporto dos Guararapes: Prédio desocupado já revela os estragos provocados pelo tempo e pela falta de manutenção, 2015. Disponível em: http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2015/09/15/interna_vidaurbana,597947/infraero-ainda-nao-sabe-o-que-fazer-com-antigo-terminal-do-aeroporto-dos-guararapes.shtml. Acesso em: 25 jan. 2019.

DOCOMOMO. **DOCOMOMO Internacional**. Disponível em:
<http://docomomo.org.br/internacional/>. Acesso em: 26 ago. 2019.

DOCOMOMO. **Sobre o DOCOMOMO Brasil**. Disponível em:
<http://docomomo.org.br/sobre-o-docomomo-brasil/>. Acesso em: 26 ago. 2019.

EL PAÍS. **Rio de Janeiro, maior experiência arquitetônica do Brasil**. Disponível em:
https://brasil.elpais.com/brasil/2019/01/18/actualidad/1547819666_942114.html. Acesso em:
02 fev. 2019.

ESQUADRICOMFORT. **Vidro triplo**. Disponível em:
<https://www.esquadricomfort.com.br/produto/vidro-triplo/>. Acesso em: 23 de nov. de 2019.

FRANCA, R. **Monumentos do Recife**: estátuas e bustos, igrejas e prédios, lápides, placas e inscrições históricas do Recife. Recife: Governo do Estado de Pernambuco, Secretaria de Educação e Cultura, 1977.

FUNDAÇÃO JOAQUIM NABUCO. **Conheça a história do bairro do Ibura**, 28 fev. 2018.
Disponível em:
<https://www.facebook.com/FundacaoJoaquimNabuco/posts/1537085723078948/>. Acesso em:
20 jun. 2019. Facebook: FundacaoJoaquimNabuco.

GOMIDE, J. H.; SILVA, P. R.; BRAGA, S. M. **Manual de Elaboração de projetos de preservação do patrimônio cultural**. Brasília: Ministério da Cultura, Programa Monumenta, 2005.

GUEDES, M. T. ; MAIO, L. M. **Dicionário do Patrimônio Cultural: Bem Cultural**.
Disponível em: <http://portal.ip+han.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/79/bem-cultural>. Acesso em: 23 abr. 2019.

HILTON HOTELS. **Hilton Garden Inn Frankfurt Airport**. Disponível em:
https://www.hiltonhotels.com/pt_BR/alemanha/hilton-garden-inn-frankfurt-airport/. Acesso em: 16 set. 2019.

Hotel dentro de aeroportos. Disponível em: eDestinos:
<http://blogedestinos.com.br/20,17/04/hoteis>. Acesso em: 19 de nov. 2019.

HYATT. **Grand Hyatt DFW**. Disponível em: <https://www.hyatt.com/pt-PT/hotel/texas/grand-hyatt-dfw/dfwgh>. Acesso em: 17 set. 2019.

IBAÑEZ, G. Cleared for takeoff. **TexasArchitect**, Dallas, v. 55, Julho/ Agosto 2015. ISSN 00404179. Disponível em: <http://admiralglass.net/portfolio/dfw-grand-hyatt/>. Acesso em: 17 set. 2019.

INDIA NEW ENGLAND NEWS. **Aeroporto de Nova Deli declarado como "Melhor Aeroporto" em 2018 na Ásia**. Disponível em: <https://indianewengland.com/2019/03/new-delhi-airport-declared-as-best-airport-in-2018-in-asia/>. Acesso em: 14 mai. 2019. Título original: New Delhi Airport declared as 'Best Airport' in 2018 in Asia.

INFRAERO AEROPORTOS. Infraero Aeroportos. **Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes - PE PDIR – SBRF**, 2011.

INOUE, B. **Painel de Francisco Brennand, Aeroporto de Recife**. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/bony2/3995056876>. Acesso em: 20 out. 2019.

IZOLARE. Preço da parede acústica. Disponível: <https://izolare.com.br/site/izolare-produtos/isolamento-acustico-parede-acustica/izolare-janelas-acusticas-parede-acustica-04/>. Acesso em: 23 de nov. 2019.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

JORNAL DO COMMERCIO. **No Recife, 15 dos 94 bairros concentram 50% dos homicídios**, Recife, 2018. Disponível em: https://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2018/12/15/no-recife-15-dos-94-bairros-concentram-50_porcento-dos-homicidios-365683.php. Acesso em: 19 ago. 2019.

LACERDA, N. “Valores dos Bens Patrimoniais”. In: LACERDA, Norma & ZANCHETI, Sílvio (orgs.). **Plano de gestão da conservação urbana: conceitos e métodos**. Olinda. 2012.

Lei nº 16.292. Edificações e Instalações na Cidade do Recife, 1997.

LEMOS, C. **O que é patrimônio histórico**. São Paulo: Editora Brasiliense, 2017. Passos, (Coleção Primeiros; 51). E-book.

LIMA, A. P. **Águas Jardim: uma requalificação urbana do Canal Jardim América**. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Fortaleza. Fortaleza. 2017.

LIMA, R. M. **Agamenon Business Hotel: anteprojeto arquitetônico de um hotel executivo em Caruaru/PE**. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - UNIFAVIP | DeVry. Caruaru. 2015.

MATTOS, A. L. **Onde fiquei em Frankfurt: Hilton Garden Inn**. Disponível em: <http://anitabemcriada.com/?s=hotel+frankfurt>. Acesso em: 16 set. 2019.

MCNEILL, D. The airport hotel as business space. **Geografiska Annaler: Series B, Human Geography**, [s.l.], v. 91, n. 3, p.219-228, set. 2009. Informa UK Limited. <http://dx.doi.org/10.1111/j.1468-0467.2009.00316.x>.

MICHAELIS. **Dicionário da língua portuguesa**. São Paulo: Melhoramentos, 2019. Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=aeroporto>. Acesso em: 28 abr. 2019.

MORAES, O. **Bases da Força Aérea Brasileira – Bases Aéreas da FAB: 9) Recife FAB**. Disponível em: [http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=brazilian-air-force-bases-&sub=fab-airbases&tag=9\)recife-afb](http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=brazilian-air-force-bases-&sub=fab-airbases&tag=9)recife-afb). Acesso em: 29 jun. 2019. Título original: Brazilian Air Force Bases - FAB Airbases: 9) Recife AFB.

MORAES, O. **Bases Navais Americanas no Brasil – Bases navais Americanas: 15) USN NAF Recife**. Disponível em: [http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=u.s.-navy-bases-in-brazil&sub=u.s.-navy-bases-&tag=15\)usn-naf-recife-*](http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=u.s.-navy-bases-in-brazil&sub=u.s.-navy-bases-&tag=15)usn-naf-recife-*.). Acesso em: 29 jun. 2019. Título original: U.S. Navy Bases in Brazil - U.S Navy Bases: 15) USN NAF Recife*.

MORAES, O. **Bases Navais Americanas no Brasil – Bases navais Americanas: 16) USN NAF Imagens do Recife**. Disponível em: [http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=u.s.-navy-bases-in-brazil&sub=u.s.-navy-bases-&tag=16\)usn-naf-recife-pics](http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=u.s.-navy-bases-in-brazil&sub=u.s.-navy-bases-&tag=16)usn-naf-recife-pics). Acesso em: 29 jun. 2019. Título original: U.S. Navy Bases in Brazil - U.S Navy Bases: 16) USN NAF Recife Pics.

MOREIRA, M. D. G. S. A. **Requalificação urbana - alguns conceitos básicos**. Centro Editorial da Faculdade de Arquitectura e Centro de Investigação em Arquitectura, Urbanismo e Design, 2017. pp. 117 - 129. Disponível em: <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/1802>. Acesso em: 06 mai. 2019. [S.l.], p. 117-129. 2017.

NEUFERT, P. **Arte de projetar em arquitetura**. 17. ed. Barcelona: Gustavo Gili, 1998.

PEARMAN, H. **Aeroportos: Um século de arquitetura**. Londres: Laurence King Publishing, 2004.

PERNAMBUCO ARCAICO. **Construção de 2.200 Casas Populares no Morro da Areia Branca, No Bairro do Ibura**. Facebook: PernambucoArcaico. Recife. 2019.

PREFEITURA DO RECIFE. **Ibura**. Disponível em: <http://www2.recife.pe.gov.br/servico/ibura>. Acesso em: 24 jun. 2019.

PREFEITURA DO RECIFE. ESIG. **Zoneamento Municipal do Recife**. Disponível em: <http://www.recife.pe.gov.br/ESIG/>. Acesso em: 06 jul. 2019.

RECIFE. **Plano Diretor do Recife**, 2008.

RECIFE DE ANTIGAMENTE. **Pátio de pousos e decolagens do aeroporto dos Guararapes**. Disponível em: https://www.facebook.com/pg/recantigo/posts/?ref=page_internal. Acesso em: 02 de fev. 2019.

RELPH, E. **Lugares e não-lugares**. Londres: Pilon, 1976.

REVISTA ALGO MAIS. **Bairros do Recife**, Recife, v. 3, n. 2, p. 84, novembro 2013. Disponível em: <http://revistaalgomais.com.br/edicaodigital/Especiais/bairros2/files/assets/common/downloads/Edicao113.pdf>. Acesso em: 24 jun. 2019.

REVISTA MANCHETE. **As bombas no Recife**. Rio de Janeiro, v. 746, p. 10, 6 ago. 1966. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=004120&pasta=ano%20196&pesq=ed.%200746>. Acesso em: 19 ago. 2019.

ROLIM, E. D. S. Patrimônio histórico, memória, história e construção de saberes. In: **Anais do XXVII Simpósio Nacional de História**. Natal. 2013.

ROWE, D. Bradley. Green roofs as a means of pollution abatement. **Environmental Pollution**, [s.l.], v. 159, n. 8-9, p.2100-2110, ago. 2011. Elsevier BV.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.envpol.2010.10.029>.

TWA HOTEL. **TWA Hotel**. Disponível em: <https://www.twahotel.com/>. Acesso em: 10 set. 2019.

VAI ARCHITECTS. **DFW International Airport Grand Hyatt Hotel and Terminal D Sky Bridge**. Disponível em: <http://www.vaiarchitects.com/awards/DFW-Airport-Hyatt-Award/>. Acesso em: 17 set. 2019.

VASCONCELLOS, M. C. D. J. **Aeroporto dos Guararapes: Um Estudo Configuracional**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - UFPE. Recife. 2002.

VELOSO, M.; VIEIRA N. **Arte Moderna na Arquitetura e no Urbanismo recifenses - síntese e paradoxos, no ontem e no hoje: uma análise através de algumas das obras de Abelardo da Hora e Francisco Brennand**. UFRN - Natal, 2016.

WORLD ARCHITECTS. **TWA Hotel at JFK Airport**. Disponível em: <https://www.world-architects.com/pt/architecture-news/reviews/twa-hotel-at-jfk-airport>. Acesso em: 10 set. 2019.

ZINIAK, A. **De três letras que fazem todo o sentido para os mais bizarros, os segredos dos códigos de aeroportos revelados**. Disponível em:
https://www.dailymail.co.uk/travel/travel_news/article-2743687/Ever-wondered-reason-Airport-Codes.html. Acesso em: 14 mai. 2019. Título original: From three letters that make perfect sense to the more bizarre, secrets of airport codes revealed.

APÊNDICE A – Questionário aos antigos usuários do Aeroporto dos Guararapes

1. A antiga sede do Aeroporto dos Guararapes - Recife fez parte da história da sua vida?
 Sim Não
2. O que você se lembra quando se fala da antiga sede do Aeroporto dos Guararapes - Recife?
-
-
-

3. Você se recorda da existência de quais desses três painéis do artista Lula Cardoso Ayres na edificação?



1 2 3 Nenhum

4. Você acredita na importância da edificação, em termos arquitetônicos, para a sociedade pernambucana?
 Sim Não Não sei
5. Você gostaria de ver o prédio do antigo aeroporto requalificado e funcionando com novos usos?
 Sim Não

6. Diante do(s) tipo(s) de equipamento(s) cultural e ou de lazer que você gostaria que o antigo edifício do Aeroporto dos Guararapes pudesse ter, avalie os itens abaixo de acordo com o grau de afinidade para cada equipamento:

a. Cinema:

	1	2	3	4	5	
Pouco	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muito

b. Hotel:

	1	2	3	4	5	
Pouco	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muito

c. Praça de alimentação:

	1	2	3	4	5	
Pouco	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muito

d. Museu:

	1	2	3	4	5	
Pouco	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muito

7. Gostaria de acrescentar algum outro tipo de equipamento?

APÊNDICE B – Proposta de revitalização

PRANCHAS:

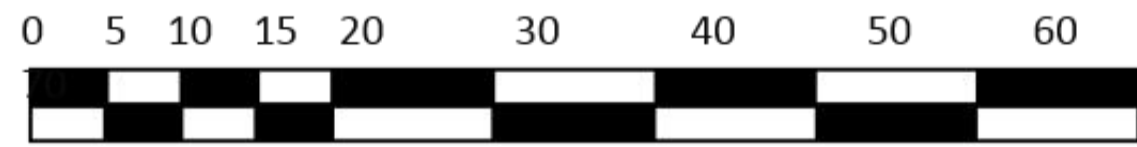
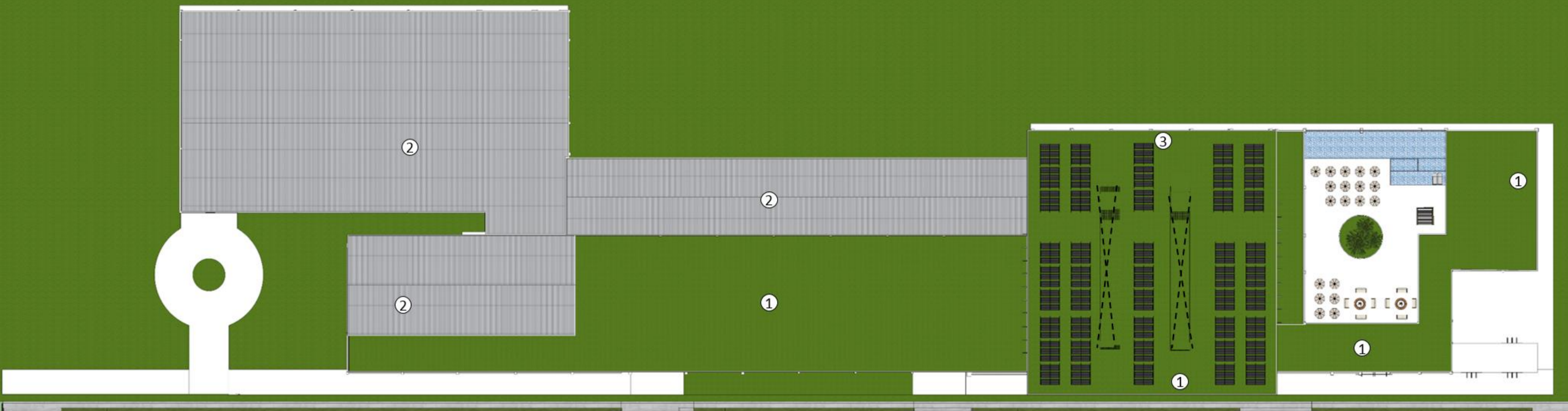
PRANCHA 01 – Planta de cobertura humanizada;

PRANCHA 02 – Planta baixa humanizada – térreo;

PRANCHA 03 – Planta baixa humanizada – mezanino;

PRANCHA 04 – Planta baixa humanizada – 1º andar;

PRANCHA 05 – Planta baixa humanizada – 2º andar.

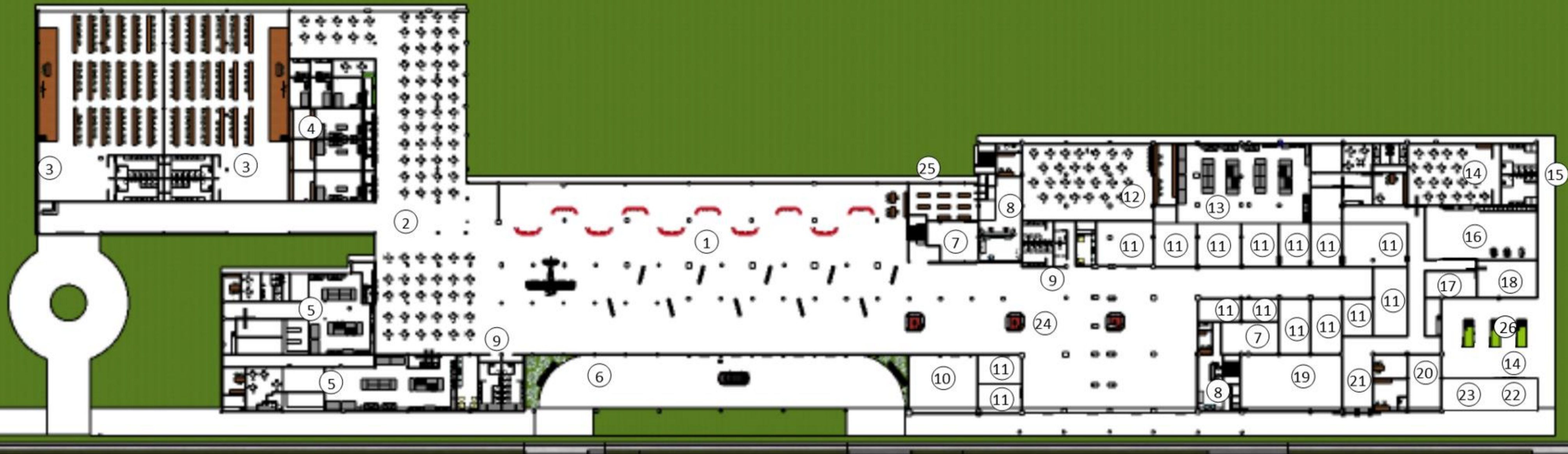


ESCALA GRÁFICA

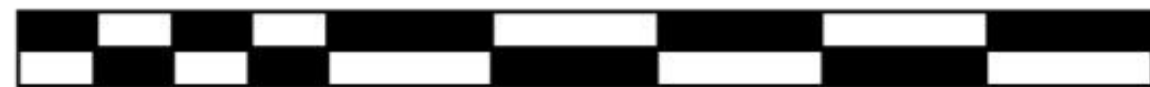
PLANTA DE COBERTA HUMANIZADA

LEGENDA

- ① TETO JARDIM
- ② COBERTA DE TELHA TERMOACÚSTICA
- ③ PLACAS FOTOVOLTAICAS



0 5 10 15 20 30 40 50 60 70

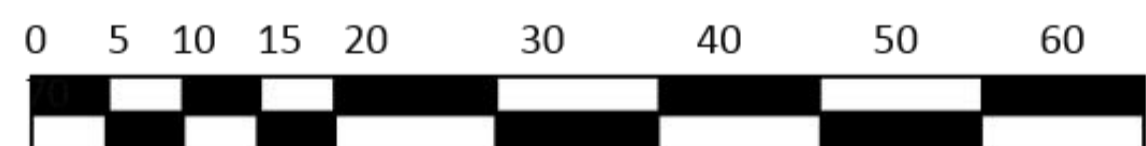


ESCALA GRÁFICA

PLANTA BAIXA HUMANIZADA - TÉRREO

LEGENDA

①	HALL DE EXPOSIÇÃO	⑨	WCs	⑱	DESPENSA
②	PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO	⑩	LOJA DE ARTESANATO	⑲	DEPÓSITO HOTEL
③	SALA DE EVENTOS	⑪	LOJAS	⑳	DEPÓSITO
④	RESTAURANTES <i>FAST FOOD</i>	⑫	RESTAURANTE HOTEL	㉑	CARGA E DESCARGA
⑤	RESTAURANTES MAIORES	⑬	COZINHA DO RESTAURANTE HOTEL	㉒	DEPÓSITO DE LIXO
⑥	EMBARQUE/ DESEMBARQUE	⑭	REFEITÓRIO FUNCIONÁRIOS	㉓	DEPÓSITO DE GÁS
⑦	GUARDA-VOLUMES	⑮	BWCS FUNCIONÁRIOS	㉔	QUIOSQUES
⑧	RECEPÇÃO E <i>LOBBY</i> HOTEL	⑯	LAVANDERIA + DEPÓSITO DE ROUPAS LIMPAS	㉕	ACERVO EXPOSIÇÃO
		⑰	SALA DE MANUTENÇÃO	㉖	GERADORES + SUBESTAÇÃO

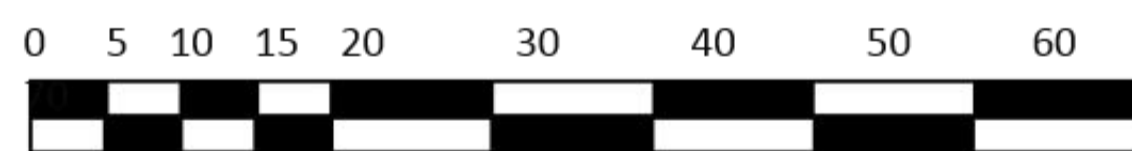
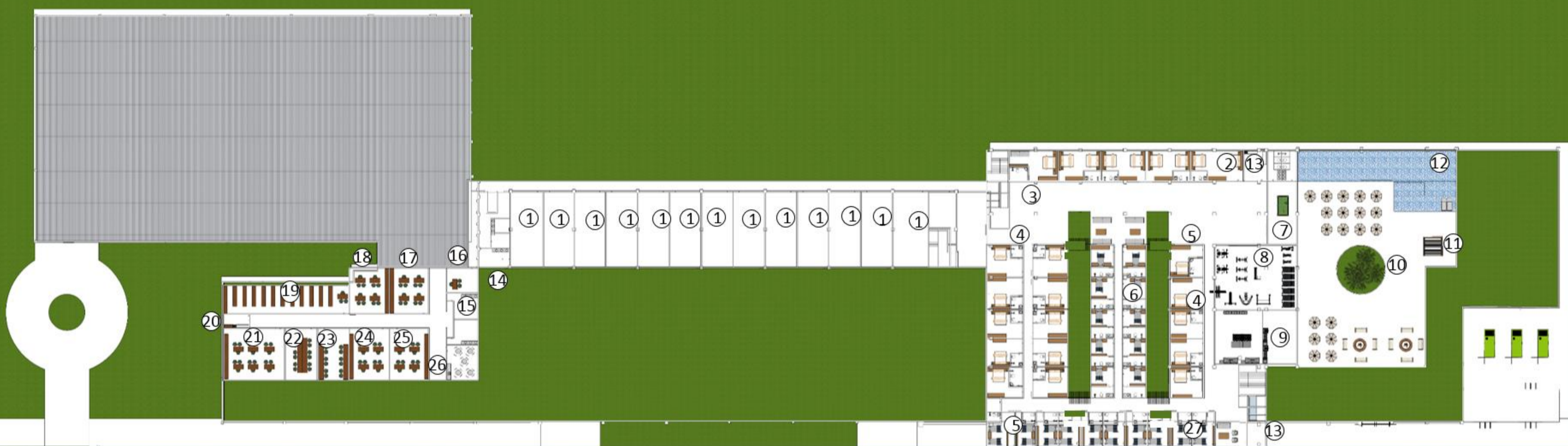


ESCALA GRÁFICA

PLANTA BAIXA HUMANIZADA - MEZANINO

LEGENDA

- ① SALAS DE REUNIÕES
- ② COPA
- ③ WCs

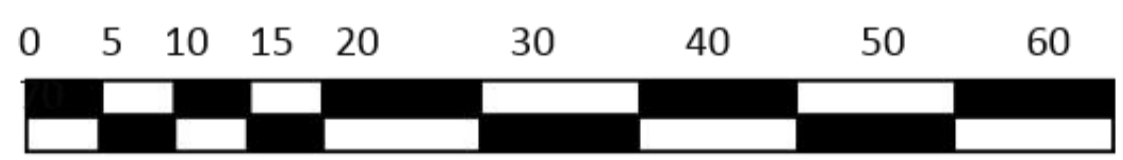
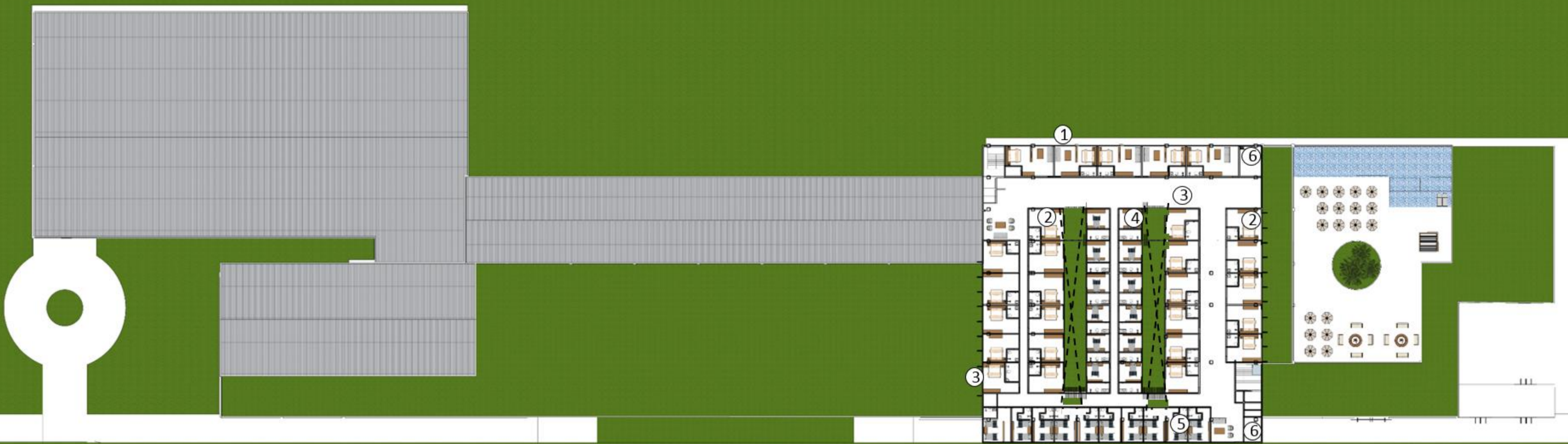


ESCALA GRÁFICA

PLANTA BAIXA HUMANIZADA - 1º ANDAR

LEGENDA

- | | | | | | |
|---|-----------------------|---|---------------------------------|---|------------------------------------|
| ① | SALA <i>COWORKING</i> | ⑨ | RESTAURANTE ROOFTOP | ⑲ | ARQUIVO |
| ② | SUÍTES QUEEN TWIN | ⑩ | TERRAÇO/ ROOFTOP | ⑳ | DML |
| ③ | SUÍTE KING ACESSÍVEL | ⑪ | SPA | ㉑ | CENTRAL DE RESERVAS |
| ④ | SUÍTES QUEEN | ⑫ | PISCINA | ㉒ | T.I. (SERVIDOR) |
| ⑤ | SUÍTE QUEEN ACESSÍVEL | ⑬ | ROUPARIA | ㉓ | CENTRAL DE MONITORAMENTO/SEGURANÇA |
| ⑥ | SUÍTES SINGLE | ⑭ | WCs <i>COWORKING</i> | ㉔ | COORDENAÇÃO |
| ⑦ | SALA DE JOGOS | ⑮ | BWCs FUNCIONÁRIOS ADMINISTRAÇÃO | ㉕ | DIRETORIA |
| ⑧ | ACADEMIA | ⑯ | RECEPÇÃO ADMINISTRAÇÃO | ㉖ | COPA |
| | | ⑰ | GERÊNCIA | ㉗ | SUÍTES SINGLE TWIN |
| | | ⑱ | RECURSOS HUMANOS | | |



ESCALA GRÁFICA

PLANTA BAIXA HUMANIZADA - 2º ANDAR

LEGENDA

- ① SUÍTES KING
- ② SUÍTES QUEEN
- ③ SUÍTE QUEEN ACESSÍVEL
- ④ SUÍTES SINGLE
- ⑤ SUÍTES SINGLE TWIN
- ⑥ ROUPARIA