

# ATIVACÃO



Ensaio projetual para o Aeroporto Estadual de Presidente Prudente

BEATRIZ FERNANDES BASTOS

# ATIVACÃO

Ensaio projetual para o Aeroporto Estadual de Presidente Prudente

BEATRIZ FERNANDES BASTOS

Orientação: Prof. Dr. Hélio Hirao

Trabalho Final de Graduação

Arquitetura e Urbanismo

FCT UNESP

Presidente Prudente - SP | Dez 2018



Dedico este trabalho às  
tias Neusa e Odete



## AGRADECIMENTOS

Às minhas tias, Neusa e Maria Odete, pelo apoio financeiro, fundamental para minhas realizações até aqui, mas sobretudo, pelo carinho e atenção durante minha caminhada.

Aos meus pais, Nadir e José Nilton, pelos ensinamentos e empenho para fazer de mim a mulher que sou hoje, realizada e feliz.

À minha irmã, Livia, por acreditar no meu potencial e pela compreensão nos momentos de ausência.

Ao meu sobrinho, Enzo, por ser, muitas vezes, minha única motivação.

À Vanessa Genari, amiga de longa data, que mesmo distante, esteve sempre presente dividindo alegrias e tristezas.

Aos amigos que a graduação me trouxe, Isabela, Max e Vanessa Cruz, pela parceria de sempre.

Aos amigos de Adelaide, que foram minha família naqueles dias.

Ao meu companheiro, Kyle, pelo carinho, cuidado e paciência, por não permitir que eu desistisse e por fazer de mim uma pessoa melhor.

Ao meu orientador, Hélio, por compartilhar sabedoria.

À todos professores e funcionários da FCT UNESP, pela dedicação à instituição.

À todos que, de alguma forma, passaram pela minha vida.

Por fim, agradeço à vida, pelos aprendizados, presentes e traumas que me tornam cada dia mais forte e preparada para o que ainda está por vir.

OBRIGADA!



## RESUMO

Apesar de fortemente caracterizado pela pluralidade, efemeridade e contradições, o modo de vida contemporâneo tem como palco cidades que apresentam processos produtivos e de consumo cada vez mais padronizados. Indiferentemente, a produção e consumo das próprias cidades não se desvia desta lógica homogeneizadora. Diante disto, é necessário questionar se a maneira como os espaços urbanos vem sendo produzidos está correspondendo às necessidades e desejos humanos. Entende-se que o modelo tradicional de diagnóstico praticado pelos profissionais de arquitetura e urbanismo, baseado em estatísticas e usos oficiais, não responde adequadamente à espontaneidade e diversidade que se impõem nos dias de hoje. Assim, o objetivo deste trabalho será investigar outras formas de apreensão e compreensão da realidade, que valorizem os aspectos sensoriais e os desvios de projeto, e verificá-las, posteriormente, em um ensaio projetual para o Aeroporto Estadual de Presidente Prudente.

Palavras-chave: contemporaneidade. terminal aeroportuário. Presidente Prudente. singularidades. potencialidades. ativação

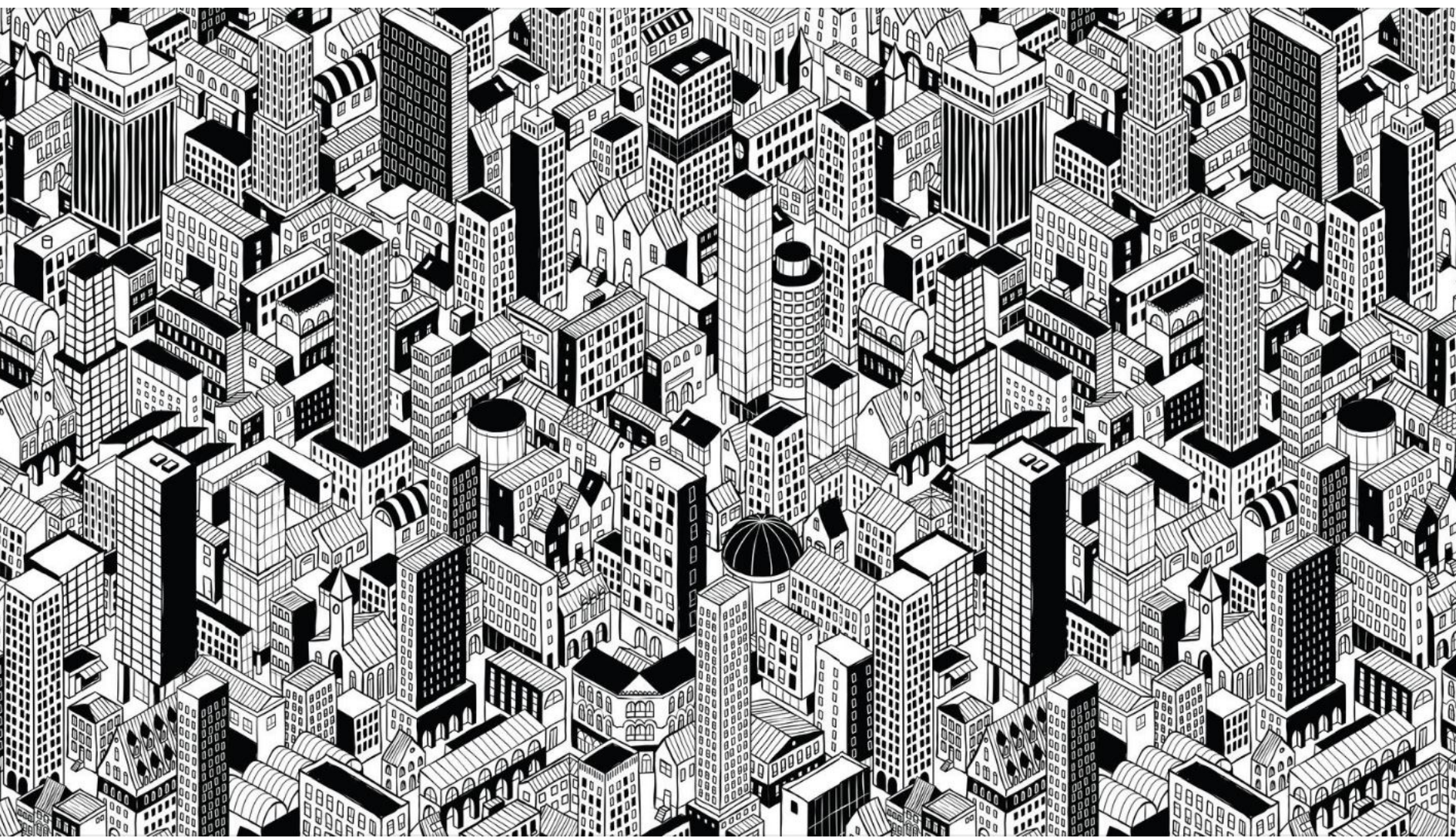




EMBARQUE



<b>01</b>	APRESENTAÇÃO	11
<b>02</b>	REFLEXÕES	15
	a cidade e o aeroporto contemporâneo	15
	o símbolo	17
	a deriva e a corpografia	19
	o cotidiano e o anônimo	21
<b>03</b>	RECONHECIMENTO E SIGNIFICADOS	23
	o aeroporto estadual de presidente prudente	23
	o plano de ação	30
	derivas e cartografias	33
<b>04</b>	ENSAIO PROJETUAL	47
<b>05</b>	CONSIDERAÇÕES FINAIS	71
	REFERÊNCIAS	72



▲ Generic City Seamless Pattern: projeção isométrica de diferentes edifícios.  
Fonte: Vook (2016)



## 01 APRESENTAÇÃO

Com a globalização em curso e conseqüente homogeneização dos processos produtivos (em série) e de consumo (instantâneo), estamos vivendo em um mundo cada vez mais padronizado. Vestimos a mesma roupa, ouvimos a mesma música, utilizamos o mesmo smartphone, enfim, por todo o globo consumimos os mesmos produtos. A roupa, a música, o smartphone, no singular mesmo, pois, apesar da aparente variedade de marcas, em sua essência, o produto é sempre o mesmo. Sendo tudo igual, o símbolo que a marca representa, na verdade, proporciona uma falsa distinção. Seguindo essa tendência homogeneizadora, estaríamos produzindo cidades genéricas? Isto é, espaços urbanos sem identidade?

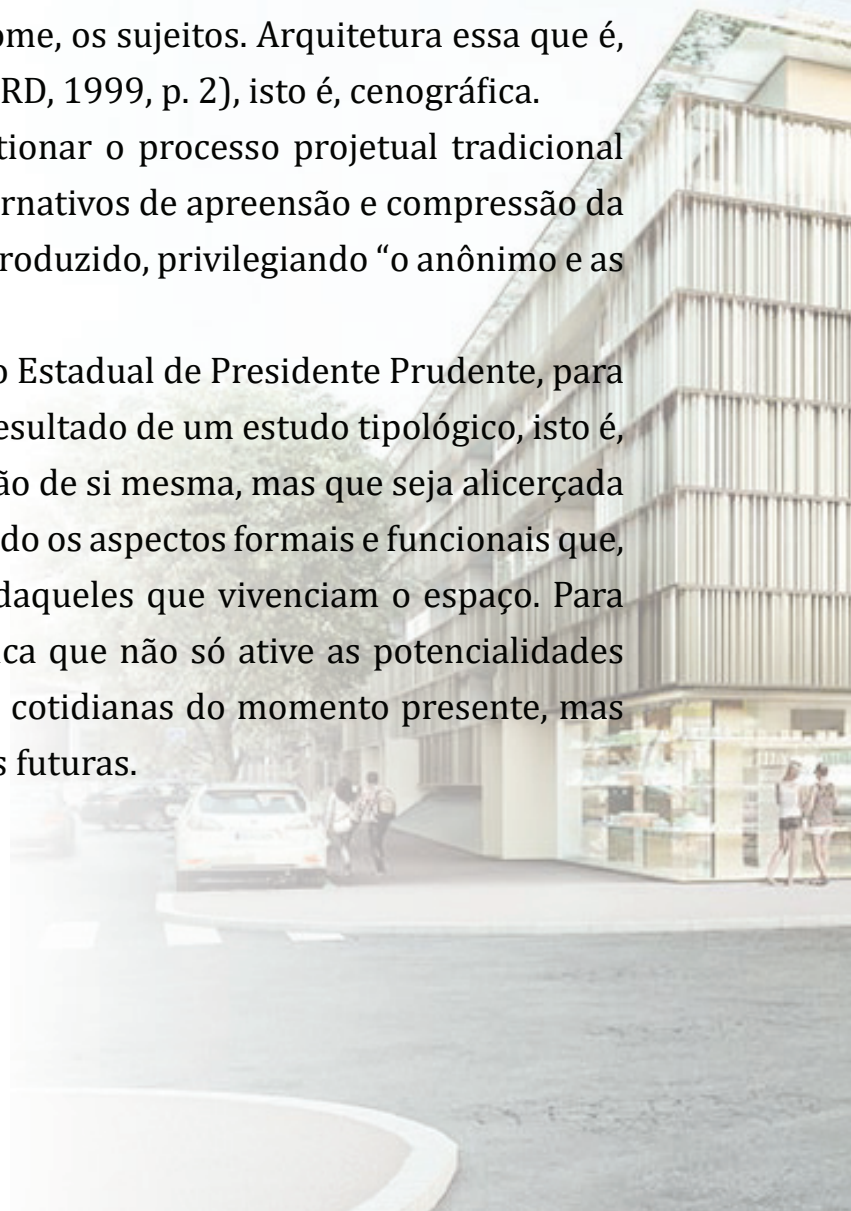
Por outro lado, como definir uma identidade para uma sociedade composta por indivíduos com necessidades, aspirações e desejos tão diversos? O mais razoável, então, seria abandonar a ideia de identidade, que aprisiona, limita, e colocar em evidência as singularidades e particularidades de cada uma. Porém, na tentativa de acompanhar o ritmo das mudanças tecnológicas, os comportamentos sociais se alteram a uma velocidade alucinante, inventando e reinventando os lugares da cidade a cada dia. Partindo dessa reflexão, como pensar em espaços urbanos que respondam à pluralidade, efemeridade e imprevisibilidade impostas nos dias atuais?

Outra reflexão importante para entender as transformações nas relações humanas e seus efeitos na produção espacial contemporânea é a respeito da supervalorização do símbolo, isto é, da imagem, que passa a ser instrumento de dominação e afirmação de significados inventados.

Isso pode ser observado em projetos arquitetônicos e urbanísticos que vendem um discurso através de imagens virtuais (*renders*) que, além de serem distantes da realidade - a iluminação e jardins impecáveis são impossíveis de serem atingidos na vida real -, carregam significados produzidos por seus criadores e não por quem os consome, os sujeitos. Arquitetura essa que é, simplesmente, “operadora de visibilidade” (BAUDRILLARD, 1999, p. 2), isto é, cenográfica.

Portanto, o que se pretende com este trabalho é questionar o processo projetual tradicional baseado em modelos ideais, investigando processos alternativos de apreensão e compressão da realidade e reorganizando o lugar de onde o discurso é produzido, privilegiando “o anônimo e as práticas cotidianas” (CERTEAU, 1998).

Assim, o laboratório dessa investigação será o Aeroporto Estadual de Presidente Prudente, para o qual será proposto um ensaio projetual que não será resultado de um estudo tipológico, isto é, não se pretende propor uma arquitetura que é a repetição de si mesma, mas que seja alicerçada nas singularidades do lugar onde se materializa, superando os aspectos formais e funcionais que, inevitavelmente, serão alterados pela espontaneidade daqueles que vivenciam o espaço. Para tanto, este trabalho busca propor uma intervenção tática que não só ative as potencialidades identificadas através da observação atenta das práticas cotidianas do momento presente, mas que também responda de maneira flexível às imposições futuras.





▲ Render 3D edificio La Glaciere.  
Fuente: Render y Arquitectura 3D (2018)



## 02 REFLEXÕES

### a cidade e o aeroporto contemporâneo

A característica mais evidente da cidade contemporânea é a ausência de identidade, analogamente ao aeroporto contemporâneo, que é igual a todos os outros. Quando a identidade é removida o que resta é o genérico. Seguindo essa lógica, Koolhaas (2013) batiza a cidade contemporânea de cidade genérica (*generic city*).

Porém, seria a identidade algo desejável, considerando que na cidade contemporânea as relações são efêmeras e complexas demais para serem reduzidas? A identidade apenas “aprisiona, resiste à expansão, à interpretação, à renovação, à contradição” (KOOLHAAS, 2013, p. 32). A falta de identidade admite mais abertura, mais dinâmica.

Devido a sua complexidade, a cidade genérica é o lugar onde “qualquer hipótese pode ser demonstrada e logo apagada” (KOOLHAAS, 2013, p. 49). Ela não aceita uma única interpretação. Nasce da *tábula rasa*, ou seja, surgem do nada ou substituem o que existia. Se não fosse assim, seriam cidades históricas. Edifícios florescem, degradam e morrem de maneira imprevisível. Diferentemente da cidade clássica, idealista, a cidade genérica é realista, abandona o que não funciona e aceita qualquer coisa que cresça em seu lugar. Isto é, suas relações são flexíveis, espontâneas, plurais.



A cidade genérica foi planeada [...] como se diversos ecos, esporos, tropos e sementes tivessem, como na natureza, caído na terra ao acaso, se tivessem fixado – aproveitando a fertilidade natural do solo – e agora formassem um conjunto: uma reserva arbitrária de genes que por vezes produz resultados assombrosos. (KOOLHAAS, 2013, p. 44).

Portanto, partindo do princípio que a cidade contemporânea e, de forma análoga, o aeroporto contemporâneo são um reflexo da necessidade atual e da capacidade atual, podendo produzir uma nova identidade todas as manhãs, pretende-se nortear este trabalho a partir do conceito de singularidade, mais abrangente se consideradas a complexidade e diversidades existentes nos contextos urbanos atuais.

Equipados com serviços não associados às viagens, como as lojas *tax-free*, o aeroporto contemporâneo está se tornando cada vez mais global. Contudo, contraditoriamente a sua universalidade, é apontado por Koolhaas (2013) como um dos elementos mais simbólicos da cidade genérica. Como são, muitas vezes, a única coisa que uma pessoa conhece de uma cidade, funcionam como um “veículo de diferenciação” (KOOLHAAS, 2013, p.39). Por serem a primeira, e por vezes a última impressão, provocam registros emocionais, como “longínquo, confortável, exótico, polar, regional, oriental, rústico, novo[...], inexplorado [...]”; transformaram-se em sinais emblemáticos” (KOOLHAAS, 2013, p.39). Desse modo, concentram tanto o hiperlocal, como o hiperglobal. E é justamente aí que está a sua riqueza, em suas infinitas contradições.

Contudo, visto o papel central do símbolo na contemporaneidade e considerando que vivemos em uma sociedade na qual a cultura é orientada pela globalização e midiaticização, isto é, a mídia (re)produz os padrões de comportamento, como identificar essas singularidades sem ser influenciado por uma imagem idealizada do que é real? Qual seria o método mais adequado para apreender e compreender a realidade?



**realidade**

qualidade ou característica do que é real;  
o que realmente existe;  
fato real;  
verdade;  
o conjunto das coisas e fatos reais



(MICHAELIS DICIONÁRIO BRASILEIRO DA LÍNGUA PORTUGUESA, 2018).

Como palco da contemporaneidade, a cidade genérica está submetida aos mais diversos tipos de manipulação da realidade, “os mais diversos simulacros arquitetônicos” (KOOLHAAS, 2013, p. 10). Os simulacros, conceito introduzido pelo sociólogo e filósofo francês Jean Baudrillard (1991), seriam simulações malfeitas do real, isto é, algo criado, inexistente, impossível de ser atingido – o hiper-real. Nesse sentido, o simulacro é diferente da simulação, pois, na simulação conseguimos diferenciar o não real do supostamente real, enquanto que no simulacro não conseguimos distinguir se a suposta verdade que nos é apresentada é uma distorção ou simulação.

O que Baudrillard (1991) nos apresenta é a relação realidade-símbolo-sociedade imposta na nossa era, na qual os símbolos são mais importantes do que a própria realidade e, contraditoriamente, a representação do real é mais atraente ao espectador do que aquilo que é autêntico. A imagem de um lugar paradisíaco estampada em uma camiseta, por exemplo, nos satisfaz mais que a experiência genuína de visitar uma praia. Ou seja, em uma sociedade de aparências, basta a cópia, o símbolo; mais do que isso, basta a distinção proporcionada pelas marcas/símbolos. Apesar de representações, a produção material de hoje conserva todas as características do discurso da produção tradicional, por isso são hiper-reais.

A partir da supervalorização do símbolo na contemporaneidade consegue-se apreender a importância da visibilidade e, conseqüentemente, da imagem. Tudo se resume a encenação. Nesse ponto chega-se ao apontado por Debord (1997): vivemos em uma sociedade do espetáculo, na qual a relação entre as pessoas é mediada por imagens. Nesse sentido, o espetáculo leva à desvalorização da experiência. “Os espaços urbanos se tornam simples cenários, sem corpo, espaços desencarnados” (JACQUES, 2008, p. 1).

## a deriva e a corpografia

Jacques (2008), arquiteta-urbanista professora e pesquisadora, sugere uma proposta para superar o processo de espetacularização das cidades contemporâneas que ela chama de *errâncias* urbanas, que nada mais é do que experienciar a vida urbana, o cotidiano das cidades, empobrecida pelo espetáculo. Partindo do princípio “de que a experiência urbana fica inscrita, em diversas escalas de temporalidade, no próprio corpo daquele que a experimenta, e dessa forma também o define, mesmo que involuntariamente” (JACQUES, 2008, p. 1), pode-se ler a cidade através do corpo. O registro dessa leitura seria a *corpografia*, que pode ser representada, ou não, através de cartografias, mapas, ilustrações (JACQUES, 2008).

A escrita da cidade pode resultar indecifrável e defeituosa, mas isso não significa que não haja escrita; pode ter acontecido simplesmente que tenhamos criado um novo analfabetismo, uma nova cegueira. A detecção paciente revela. (KOOLHAAS, 2013, p. 45).

Ao lado da *deriva*, teoria apresentada por Debord (1958) que consiste em uma prática proveniente da psicogeografia e que também propõe uma apreensão e compreensão espacial que “se preocupa mais com as práticas, ações e percursos” (JACQUES, 2008, p. 3), as ideias de *corpografia* e *errância* podem ser entendidas como “propostas de micro resistência à espetacularização urbana (processo macro), pois revelam “as micro práticas cotidianas do espaço vivido, as apropriações diversas do espaço urbano que não são percebidas pelas disciplinas urbanísticas mais hegemônicas” (JACQUES, 2008, p. 3), mais preocupadas com os projetos do que com os desvios de projeto,

os quais não deveriam ser desconsiderados. São também uma forma de resistência ao método do “tradicional diagnóstico, baseado principalmente em bases de dados estatístico, objetivos e genéricos” (JACQUES, 2008, p. 3).

Mesmo que todo o programa tenha sido atendido e responda às necessidades sociais - aqueles comportamentos oficiais -,

as finalidades programadas são sempre desviadas pelas mesmas pessoas a quem elas estão destinadas: os usuários [...]; a reação é imprevisível. [Assim], as massas se relacionam com o objeto arquitetônico à sua maneira e, se o arquiteto não se desviou do programa, o objeto será desviado de qualquer forma e os usuários se encarregarão de restituir esse destino imprevisível que faltava ao projeto (BAUDRILLARD, 1999, p. 1).

Certeau (1998) chama essas micro intervenções silenciosas que “modificam ou desviam a verdade imposta” (CERTEAU, 1998, p.19) de *práticas do cotidiano*. Supostamente passivas e disciplinadas, são, na verdade, microrresistências; são as *maneiras de fazer*, isto é, as diversas formas como os sujeitos consomem o espaço, se apropriando e reapropriando dele. Apesar de produzirem “uma pluralidade incoerente (e muitas vezes contraditória)” (CERTEAU, 1998, p.38) de relações, existe uma ordem nessas práticas, que, assim como apontado por Jacques (2008), podem ser interpretadas através dos movimentos, das trajetórias que ficam registradas nos espaços, formando “trilhas” (CERTEAU, 1998, p.45), pegadas, as quais revelam as singularidades que se pretende valorizar neste trabalho.

Deste modo, em um processo de afastamento das práticas idealizadas pelo processo de espetacularização, o discurso passa a ser construído pelo “outro”, tornando-se algo que “veio a ser” (CERTEAU, 1998, p.64) e não impositivo, transferindo a autoria do discurso daquele que possui a racionalidade técnica, para aquele responsável por traçar as práticas cotidianas, que Certeau (1998) chama de o *homem ordinário*, ou ainda, o *anônimo*.

“Traçam trajetórias indeterminadas”, “frases imprevisíveis”. Essas são as palavras que Certeau (1998) usa para descrever a espontaneidade das maneiras de fazer do homem comum; e explica que utiliza o termo “trajetória” pois este evoca um “movimento temporal no espaço” (CERTEAU, 1998, p.98), chamando a atenção para o constante estado de mudança das relações contemporâneas. As práticas cotidianas são, então, uma construção do momento presente, isto é, se aproveitam da “ocasião” (CERTEAU, 1998, p.100). São então, *táticas*. Neste ponto, Certeau (1998)

chama a atenção para a diferença entre estratégia e tática; enquanto aquela privilegia as relações espaciais, esta dá pertinência ao tempo.

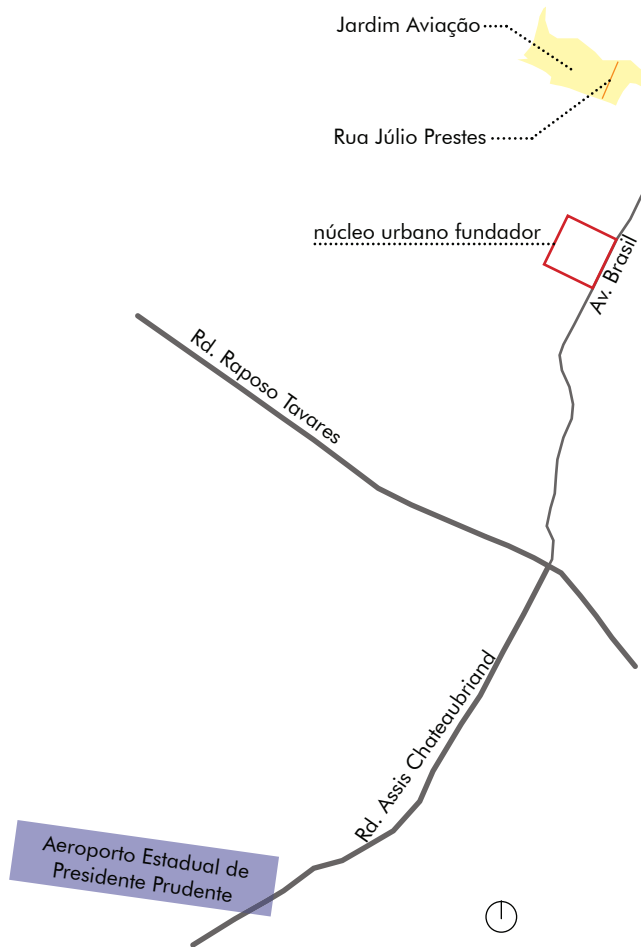
Portanto, a partir das reflexões apresentadas até aqui, pretende-se considerar no ensaio projetual para o Aeroporto Estadual de Presidente Prudente não só os aspectos formais, mas também o caráter corporal e sensorial do espaço. O objetivo não é propor um estudo tipológico, visto a pluralidade e espontaneidade das relações contemporâneas, nem tampouco uma revitalização, a qual pressupõe um discurso ou imagem preestabelecido, mas uma ativação orientada a partir das potencialidades e apropriações existentes, identificadas através do método da deriva e representadas em cartografias. Um projeto que valorize os lugares praticados deste momento e contexto. Os quais, talvez, percam seu sentido amanhã, daqui uns meses, ou em alguns anos. Porém, o objetivo não é propor algo ideal ou definitivo, mas sincero, significando os espaços e recombinação das práticas sociais existentes no aeroporto.

### 03 RECONHECIMENTO E SIGNIFICADOS

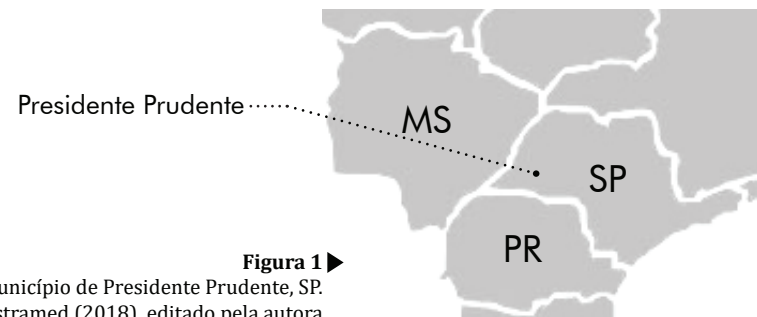
#### o aeroporto estadual de presidente prudente

Presidente Prudente, município de maior importância político-econômica de sua região, está localizado no Oeste Paulista, entre os limites dos estados do Paraná e Mato Grosso do Sul (Figura 1). Devido sua posição estratégica, assume grande importância no cenário do transporte aéreo do estado de São Paulo, colocando-se entre os três mais movimentados do interior.

Segundo reportagem feita pela TV Fronteira (2017) em comemoração ao centenário de Presidente Prudente, a primeira pista de voo da cidade foi inaugurada em 1939, nas proximidades da Rua Júlio Prestes, onde hoje é o bairro Jardim Aviação, próximo ao núcleo urbano fundador da cidade (Figura 2).



**Figura 2**  
Esquema comparativo da localização da antiga pista de voo e do atual aeroporto.  
Fonte: Elaborado pela autora



**Figura 1**  
Localização do município de Presidente Prudente, SP.  
Fonte: Instramed (2018), editado pela autora





AEROPORTO ESTADUAL DE PRESIDENTE PRUDENTE  
SÃO PAULO ASSAIS PEREIRA



E

E

TAXI

PARE

VIATURA OFICIAL

VIATURA OFICIAL

Em dezembro do mesmo ano fundou-se o Aeroclub de Presidente Prudente (ACPP) (Figura 3), centro de formação de pilotos. Dez anos depois foi construído o aeroporto que conhecemos hoje, na Rodovia Assis Chateaubriand (Figura 4).



▲  
**Figura 3**

Foto histórica do Aeroclub de Presidente Prudente.  
Fonte: Tirloni (2012)

Ao longo do tempo reformas foram feitas, como ampliação do pátio de manobras e da pista de pouso/decolagem, construção de novos hangares, prédios de apoio, novas vagas de estacionamento, novas calçadas, coberturas na entrada do terminal de passageiros e no estacionamento, entre outras. Por meio de conversas com funcionários e usuários e com base em fotos fornecidas pelo órgão administrador do aeroporto, Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (DAESP), foi possível identificar três fases principais.

◀  
**Figura 4**

Fachada do terminal de passageiros,  
Aeroporto de Presidente Prudente, 2018.  
Fonte: Acervo pessoal

primeira fase



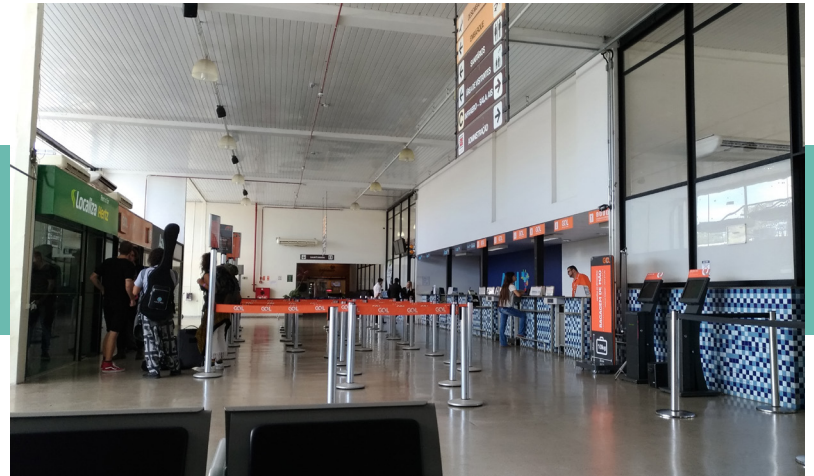
segunda fase



terceira fase





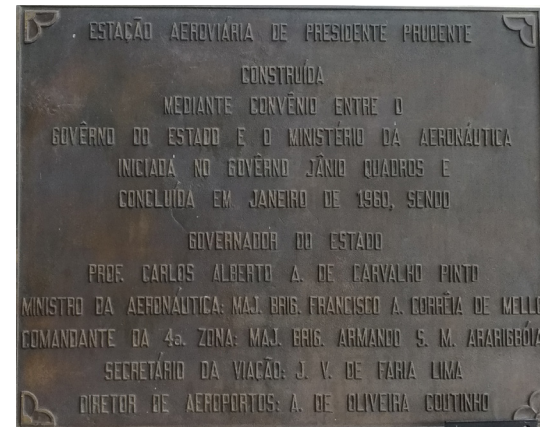


A primeira fase corresponde ao projeto original, quando a fachada do terminal era de tijolo aparente, os espaços eram mais integrados, separados apenas por divisórias de altura de um pé-direito. A área externa era bastante arborizada, os limites eram marcados por poucas cercas, baixas, e não haviam muitos muros. A segunda fase está relacionada às primeiras alterações significativas, quando a divisão entre saguão de espera e área operacional ficaram bem demarcadas com a instalação de divisórias que vão até o forro; revestimentos foram modificados, a exemplo da fachada, que recebeu pastilhas em tons de azul. Já a terceira fase é a atual, quando as cadeiras do terminal foram trocadas; o estacionamento e fachada receberam coberturas; foram instaladas portas automáticas nas entradas; para se adaptar às normas de acessibilidade, as calçadas foram reformadas e a pedra São Tomé amarela foi substituída pelo concreto; o leito carroçável, que era de pedra sextavada, foi asfaltado; cercas mais altas e muros foram instalados nos limites e árvores foram retiradas para dar mais lugar aos carros.

## o plano de ação

O projeto original da Estação Aeroviária de Presidente Prudente, concluído em 1960, conforme consta na placa fixada no terminal (Figura 5), se insere no contexto do chamado Plano de Ação do Governo Carvalho Pinto (1959-1963) – PAGE, o qual representou “uma iniciativa que deixou um grande legado em termos de planejamento e ação de governo, além da produção de um patrimônio arquitetônico com obras paradigmáticas da produção paulista” (CAMARGO, 2016).

Em pesquisa sobre a arquitetura produzida pelo Plano, Miguel Antonio Buzzar, professor associado ao Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAUUSP) e outros colaboradores, contabilizaram aproximadamente mil projetos espalhados por centenas de municípios, dos quais, mesmo os conhecidos, raramente são associados ao PAGE (CAMARGO, 2016). Contudo, apesar de pouco mencionada na historiografia, a produção deste período é interessante pois representa uma ruptura no estilo da arquitetura produzida até então no Estado de São Paulo.

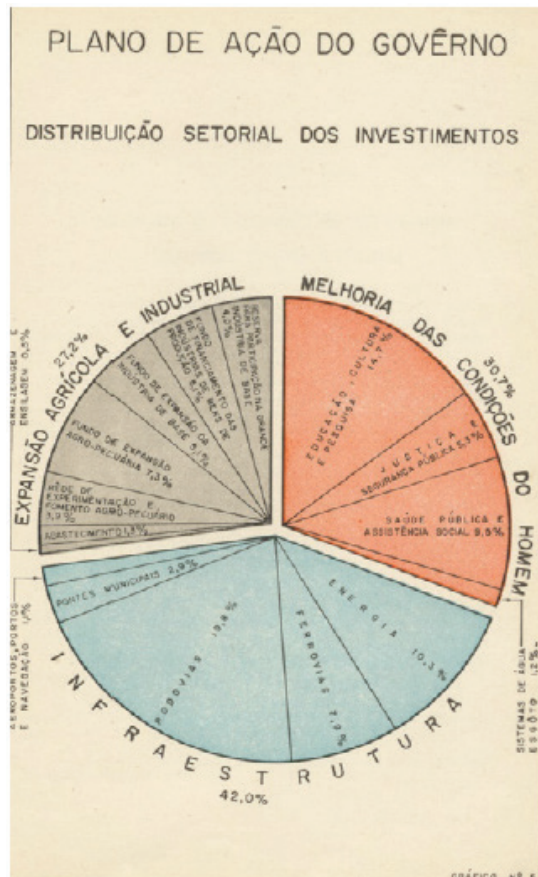


▲  
**Figura 5**

Placa de bronze fixada no saguão do terminal de passageiros.

Fonte: Acervo pessoal

Até 1959 predominava uma linguagem eclética, principalmente neocolonial, e alguns equipamentos públicos apresentavam uma tipologia padrão. A partir da implantação do PAGE começam a ser construídos equipamentos públicos modernos. Outra mudança significativa com relação ao período anterior foi a constituição de “uma estrutura de comando paralela a administração ordinária” (BUZZAR; CORDIDO; SIMONI, 2015), o Grupo de Planejamento (GP), criado para projetar e executar os equipamentos públicos, função que era até então de



responsabilidade da Secretaria de Agricultura, através da sua Divisão de Engenharia Rural - DEMA, Seção de Projetos, em conjunto com o Departamento de Obras Públicas (DOP) (BUZZAR; CORDIDO; SIMONI, 2015). Através de uma parceria com o Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB-SP) (CAMARGO, 2016), um número considerável de arquitetos autônomos ou pequenos escritórios foi contratado (BUZZAR; CORDIDO; SIMONI, 2015), fator impulsionador da mudança de paradigma na arquitetura paulista citada anteriormente. Neste sentido, as contribuições do PAGE não podem ser ignoradas, devido ao seu caráter inovador, que não se limitou ao campo da arquitetura, se estendendo a outras áreas como administração pública, política, educação e engenharia (Figura 6).

◀ Figura 6  
Setores de atuação do PAGE.  
Fonte: Camargo (2016)



Assim, considerando as reflexões anteriormente apresentadas e visto a importância da produção arquitetônica do período em que se insere o projeto original do Aeroporto de Presidente Prudente, apesar de já muito modificado, as intervenções propostas neste trabalho buscarão considerar tanto o que ainda restou do projeto original, como as transformações do espaço realizadas ao longo do tempo, que também estão enquadradas em um contexto específico, e portanto, são igualmente relevantes. O objetivo, então, não é propor algo espetacular, sugerindo um projeto totalmente novo e desrespeitando as camadas do tempo que se sobrepõem, mas propor uma ativação, que será construída através da percepção cuidadosa das singularidades e potencialidades do lugar, valendo-se das ferramentas do procedimento metodológico, a *deriva* e a *errância*. Não se pretende encontrar uma solução projetual ideal e definitiva, mas algo que demonstre e valorize as apropriações existentes, por vezes invisíveis ao olhar dominante da cidade produtiva. Afinal, qual é a imagem ideal de um aeroporto? Como ele precisa parecer?

“Não há [...] interpretações falsas e outras verdadeiras mas apenas interpretações ilusórias”  
(CERTEAU, 1998, p.73).

## derivas e cartografias

A fim de identificar as potencialidades e apropriações existentes realizou-se derivas em diferentes dias e horários, explorando o aeroporto de maneira despretensiosa e observando os detalhes atentamente. Durante a caminhada, as percepções foram registradas através de fotos, narrativas e desenhos, os quais resultaram em cartografias síntese. Devido seu caráter imprevisível, as derivas também proporcionaram alguns encontros casuais.

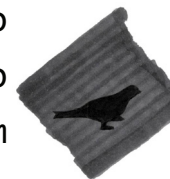
Dois registros de narrativas foram selecionados para serem transcritos aqui pois descrevem dois momentos antagônicos: nos horários entre um voo e outro, quando o terminal fica vazio e quando o embarque e o desembarque coincidem e o saguão fica lotado. As narrativas foram escritas no presente, para que o leitor possa, à medida que vai lendo, imaginar-se inserido nos acontecimentos descritos.

17 de abril - 16h

Vou até o aeroporto de moto-táxi. O moto-taxista me deixa em frente ao terminal, no local reservado para os táxis. Saindo ele me deseja boa viagem. Eu rio mentalmente e agradeço - não estou aqui para uma viagem de avião, mas de qualquer maneira é uma viagem por este espaço construído. Vou direto entrando no terminal, por uma das duas portas automáticas que existem no local. Não há passageiros no saguão, apenas alguns funcionários.

Ando um pouco na direção da outra entrada, onde há uma placa de bronze citando os envolvidos pela construção deste aeroporto. Do lado desta, uma outra placa, circular, dizendo: Governo Carvalho Pinto - Plano de Ação. Após alguns minutos observando as placas me encaminho para a direção oposta, por onde entrei. Neste trajeto cruzo com 3 funcionários da Azul, único box em funcionamento no momento.

Vou até o bebedouro. Tomo um pouco de água. Neste canto do saguão existem dezoito assentos com braços (péssimos para quem precisa... [interrupção] um passarinho acaba de entrar no saguão, pega alguns restos de alimento que estão no chão e voa...tirar um cochilo enquanto espera o voo). Há quatro bebedouros (dois convencionais e dois para cadeirantes, mais baixos); uma lixeira; uma sala vazia, sem uso; um banheiro masculino e um feminino; um café (Santo Expresso). Uma mariposa está agonizando no chão, parece não conseguir voar. Que ironia.



Escuto vozes dispersas das poucas pessoas que estão no local. A mariposa é linda. Sento em uma das cadeiras para escrever. Até aqui, cerca de vinte minutos se passaram. Terminado de escrever, levanto e vou em direção ao café (Figura 7). Parece ter sido reformado recentemente. No fundo há uma porta de vidro, que dá para o lado da pista de pouso e decolagem. A porta está entre aberta, mas existe uma grade impedindo a passagem para o outro lado, onde tem uma área retangular, parcialmente coberta, limitada por alguns vasos de planta. Que interessante este lugar (Figura 8).

**Figura 8** ▶  
Área externa ao café.  
Fonte: Acervo pessoal



Vou até a funcionária do café e a questiono sobre aquele lugar, aproveito para perguntar também sobre os horários de voo. Ela me diz que a responsável pelo aeroporto fechou o local por apresentar “riscos” e me orienta conversar com alguém da administração que pode me dar maiores informações. Vou até o outro lado do saguão, onde fica a área administrativa. Entro em uma das salas onde está sentado um senhor. Me apresento e peço para conversar com ele. Ele me diz que é encarregado de setor e trabalha aqui há 35 anos. Penso: será uma boa fonte de informações históricas. Deixo ele falar, procurando não fazer perguntas com respostas direcionadas. Porém, ele me dá apenas informações técnicas e me fala um pouco sobre aquela área interessante nos fundos do café, que junto com a praça existente lateralmente ao terminal, compunham a área de visitantes. Já é fim de tarde. Ligo para o moto-táxi e sento em um dos bancos do lado de fora para esperar. Um funcionário do estacionamento se aproxima e pergunta o que estou fazendo aqui, visto que estou tirando fotos e fazendo anotações. Respondo. Ele me dá a ideia de entrar em contato com os taxistas, já que muitos trabalham aqui há muitos anos e, os que trabalham a menos tempo, podem ser filhos de antigos taxistas. Quando vou embora começam a chegar alguns passageiros para o voo da noite, da Azul.

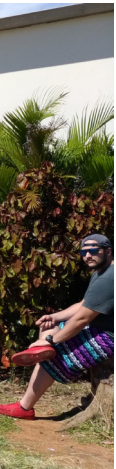


20 de abril - 12h30m

Dessa vez vou de ônibus. Chego em trinta e cinco minutos. Descem eu e mais duas pessoas. Entro no saguão e me sento em um dos poucos assentos ainda livres. Está bastante movimentado. Praticamente todos os assentos estão ocupados. Algumas pessoas aguardam de pé. São 13h10m. Um voo sairá para São Paulo às 13h25m. Uma mulher e uma menina chegam acompanhadas de dois cães. A menina senta por alguns segundos no chão para brincar com o animal. Uma criança corre entre as guias da fila para o check-in, que está vazia, visto que as pessoas já estão preparadas para embarcar. Os boxes da Localiza e da Azul estão abertos no momento. Um rapaz espera encostado no pilar, perto de uma das entradas. Uma voz comunica que o voo está atrasado. Estou sentada bem na entrada do corredor que vai para o café, em frente à porta do banheiro feminino. Algumas pessoas circulam pelo saguão, impacientes, para simplesmente andar, tomar água ou ir ao banheiro ou para ir até o café. Me levanto para tirar umas fotos e ver a movimentação do lado de fora e dentro do café. O café está bastante lotado. Pessoas falam alto. Algumas mães seguram suas crianças perto da grade que fecha aquele lugar interessante da última deriva, a antiga área de visitantes.



▲  
**Figura 9**  
Visitantes tirando fotos, esperando conhecidos.  
Fonte: Acervo pessoal



Chego perto da grade e posso ver algumas pessoas na praça externa. Vou até lá. Na verdade, muitas pessoas estão nesta área (Figura 9), tirando fotos da pista, mostrando o avião para as crianças, esperando ver alguém conhecido saindo do avião que acaba de pousar. Daqui dá para ver as pessoas desembarcando do avião, cruzando a pista e entrando no portão de desembarque. Volto para dentro do saguão e descubro que, na verdade, parte das pessoas que estavam aguardando não iam embarcar, mas estavam esperando alguém desembarcar. De fato, no Brasil temos esse hábito de famílias inteiras acompanharem ou buscarem quem viaja. Quando é anunciado o embarque os assentos ficam livres em poucos minutos. Pessoas se aglomeram entre o portão de desembarque e uma das portas do terminal para olhar quem sai do avião que acaba de pousar (Figura 10). Escuto pessoas desejando boas vindas, abraçando e beijando seus familiares, amigos e conhecidos. Demora cerca de vinte minutos até que todos saiam do saguão e tudo fica vazio novamente. Vou embora às 15h.




▲ **Figura 10**

Aglomeración de pessoas esperando o desembarque.  
Fonte: Acervo pessoal







Focada nas práticas, ações e percursos, as derivas permitiram um olhar atento em busca de rastros de micro resistências, das maneiras de fazer. Por meio da observação das pegadas formadas pelos comportamentos e fluxos que ficam registrados no espaço, foi possível identificar as práticas, isto é, o modo como os sujeitos se apropriam do aeroporto e interpretar as singularidades, as quais se pretende potencializar - ao invés de desviá-las de sua espontaneidade impondo um programa fechado. Como produto obteve-se as cartografias apresentadas a seguir.

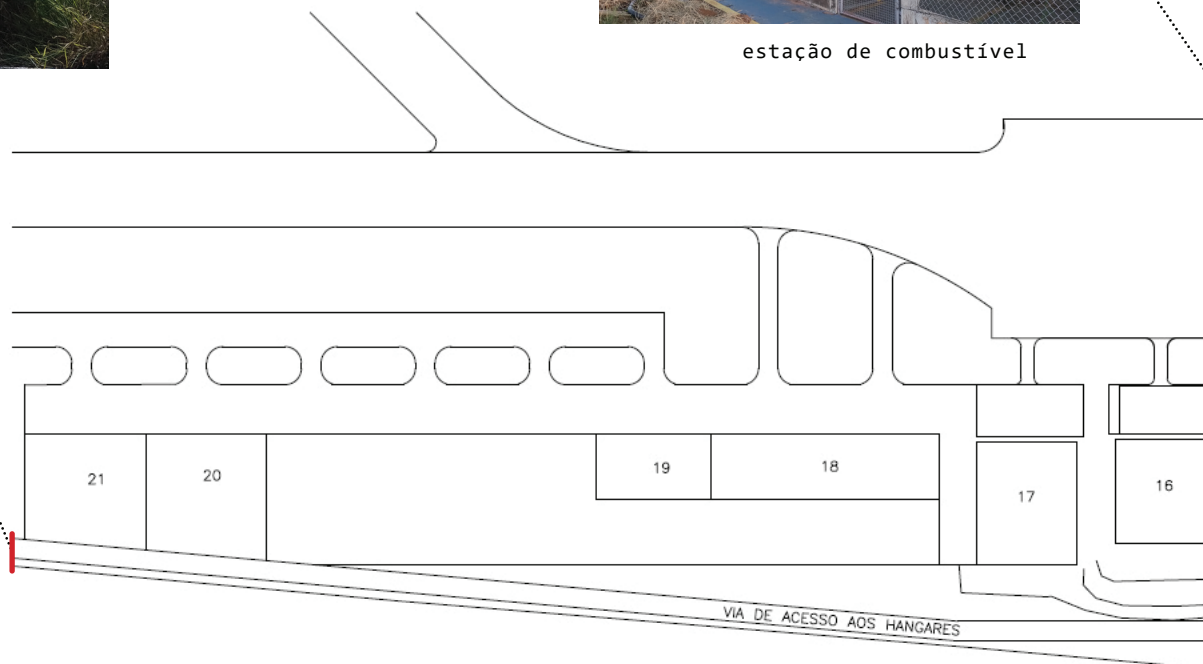
A primeira representa um panorama geral das impressões do espaço físico do aeroporto, apontando a localização de cada edificação e seu uso. Essa cartografia foi importante para compreender como o complexo aeroportuário está estruturado e para identificar os limites físicos e imaginários, permitindo, assim, diferenciar os espaços praticados, isto é, efetivamente frequentados por passageiros, visitantes e funcionários, daqueles que têm aspecto exclusivamente operacional e, portanto, só são acessados por pessoas autorizadas. A área de atuação do ensaio projetual foi então delimitada a partir dessas observações.

As áreas de estacionamento, garagens das empresas de aluguel de carros e hangares e outros prédios de apoio possuem caráter funcional, com pouco ou nenhum convívio. Por esse motivo, não apresentam potencial para as apropriações espontâneas e improvisações do dia-a-dia. Concluiu-se então, que elas não são palco das práticas cotidianas que se está buscando, por isso foram excluídas da atuação da experiência projetual.

Restaram então os espaços que compõem o terminal de passageiros e a praça lateral que se conecta com o café, a área de visitantes, ambientes de intenso convívio e diversidade de público. O esforço em apreender as singularidades desses espaços desdobrou-se na segunda cartografia.



estação de combustível



área de atuação do ensaio projetual

- | limites bem demarcados - com portão e/ou aviso de área de segurança
- | limite não muito claro - sem portão e/ou aviso de área de segurança

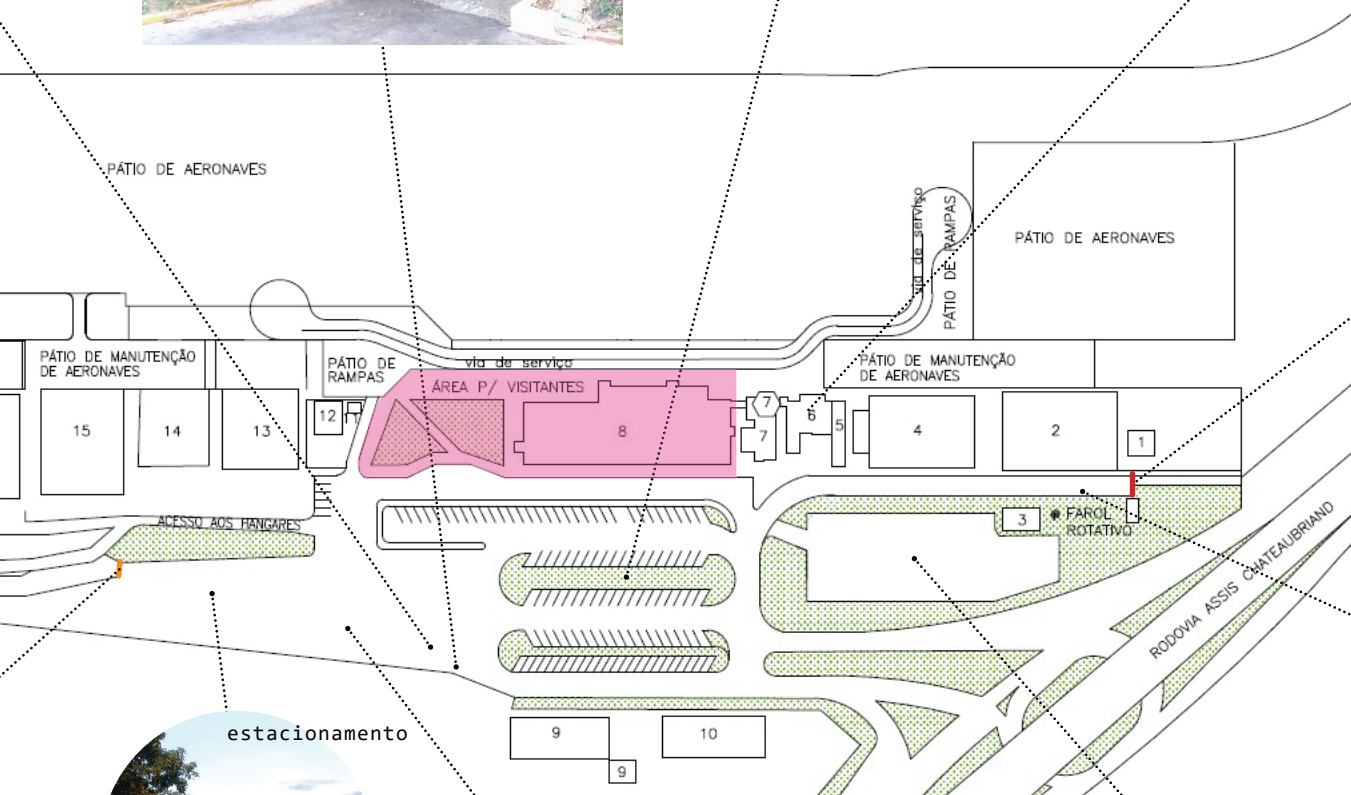
- |                                     |                              |
|-------------------------------------|------------------------------|
| 1 depósito aeroclube                | 12 abrigo de apoio cia aérea |
| 2 hangar aeroclube                  | 13 hangar uf urbano ferreira |
| 3 quadro de distribuição de energia | 14 hangar aeronorte          |
| 4 hangar nil                        | 15 hangar joão paulo segundo |
| 5 depósito cías aéreas              | 16 hangar santos dumont      |
| 6 casa                              | 17 hangar unoeste            |
| 7 infraero e torre de controle      | 18 hangar polícia militar    |
| 8 terminal de passageiros           | 19 hangar alto alegre        |
| 9 restaurante                       | 20 posto shell               |
| 10 garagem alugue brasil            | 21 posto petrobrás           |
| 11 guarita                          |                              |



Rancho San Martin



estacionamento pago coberto



mangueiras | ipê  
estacionamento



estacionamento

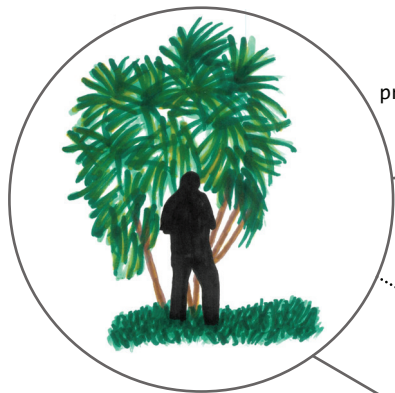


garagem Localiza



estacionamento SEM USO





peças procurando sombra



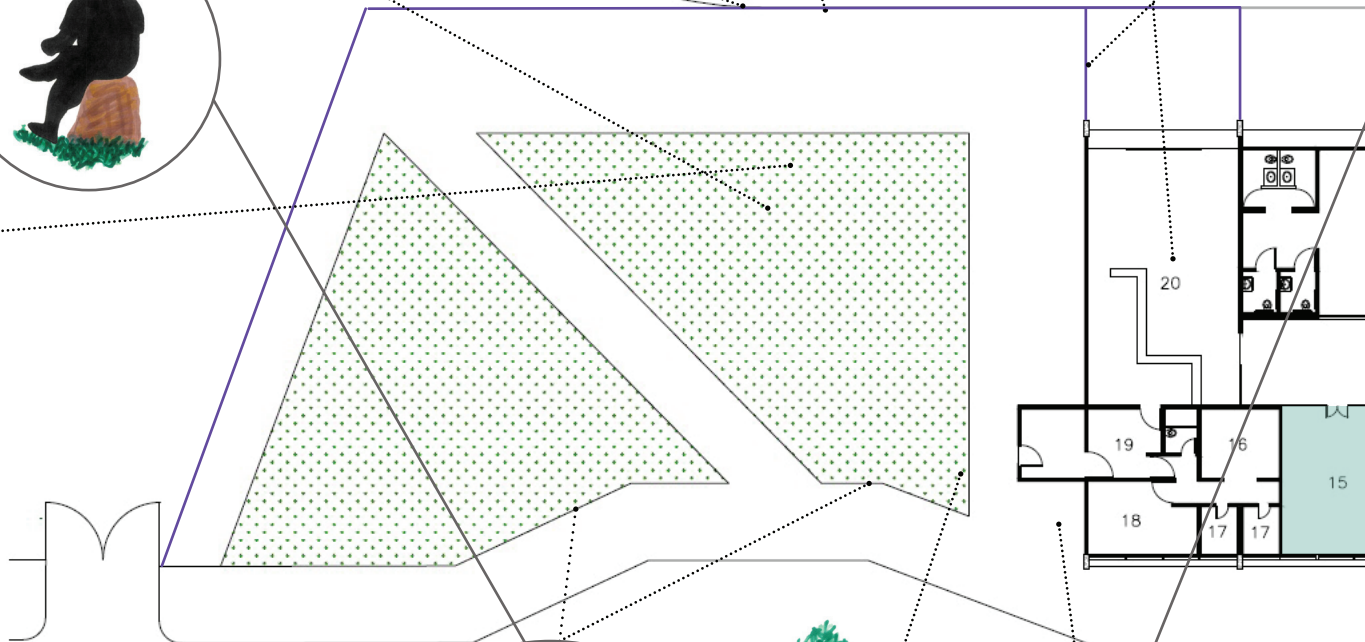
mensagens e assinaturas



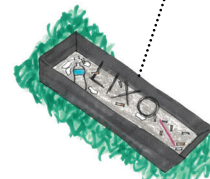
tronco de árvore usado como banco



santuário






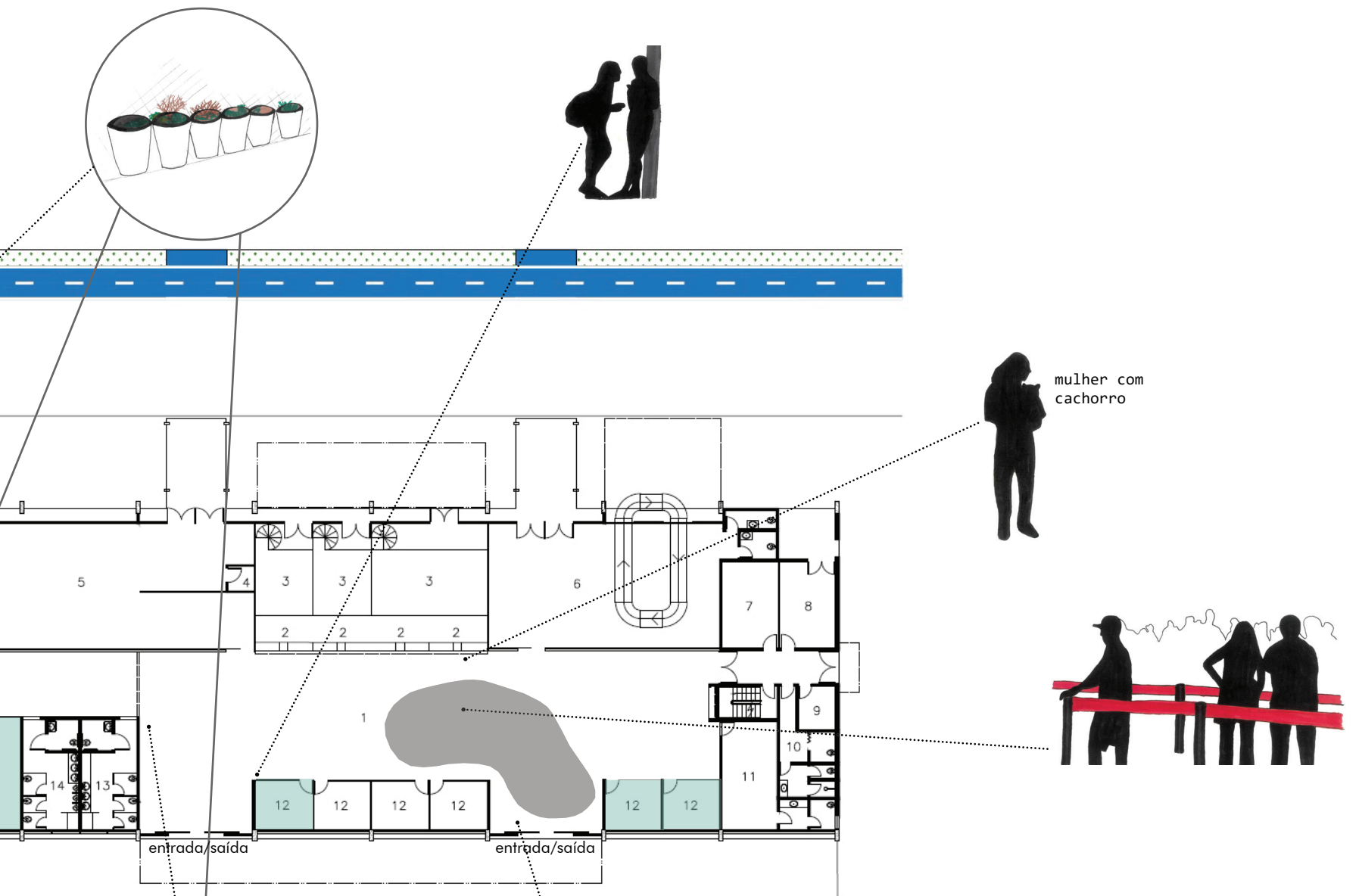
mureta usada como banco



muitas bitucas de cigarro



-  aglomeração de pessoas esperando o desembarque
-  grade
-  sem uso



\*vasos são movidos de tempo em tempo

- |                           |                        |
|---------------------------|------------------------|
| 1 saguão                  | 11 polícia federal     |
| 2 check-in                | 12 box comercial       |
| 3 despache malas          | 13 sanitário feminino  |
| 4 sala de inspeção        | 14 sanitário masculino |
| 5 embarque                | 15 sala vip/comercial  |
| 6 desembarque             | 16 cozinha             |
| 7 sala do administrador   | 17 despensa            |
| 8 sala de tráfego         | 18 depósito geral      |
| 9 depósito                | 19 copa                |
| 10 sanitário funcionários | 20 lanchonete          |

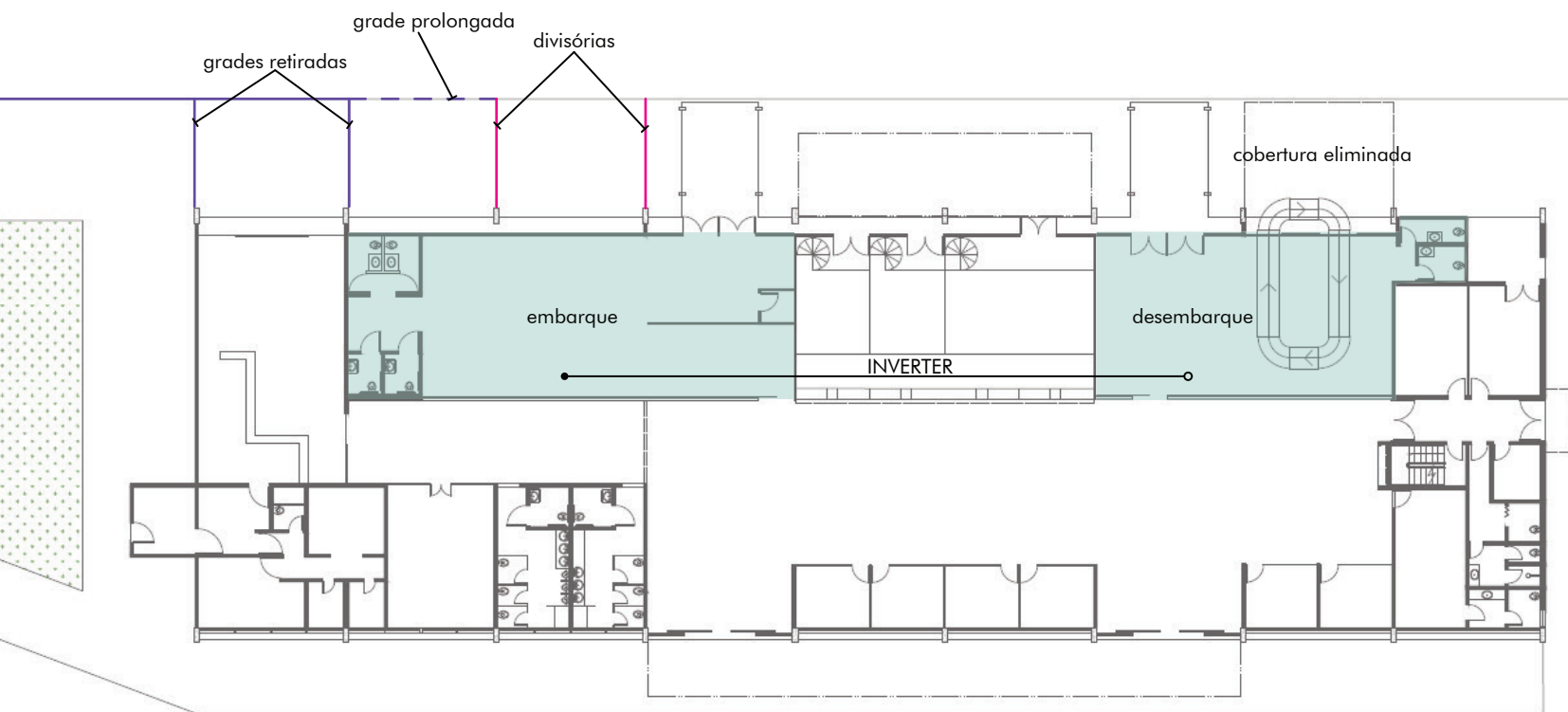
A segunda cartografia, então, sintetiza as práticas identificadas no recorte que será alvo das propostas de ativação. Primeiramente, procurou-se compreender como o espaço físico do terminal de passageiros e da área de visitantes estão organizados, identificando a função oficial de cada ambiente e observando os fluxos. Depois, buscou-se reconhecer os desvios de uso e pegadas deixadas no local, registrando-os através de ilustrações, fotografias e anotações. Por fim, procurou-se entender se havia alguma relação entre as práticas e quais eram elas, conectando-as.

## 04 ENSAIO PROJETUAL

O ensaio projetual levou em consideração as reflexões a respeito dos comportamentos contemporâneos e foi resultado do método de compreensão do espaço, que, na tentativa de superar o funcionalismo programático, valoriza as práticas, ações e percursos e identifica as singularidades partindo do princípio de que a experiência espacial fica registrada e pode ser lida. As propostas de ativação foram pensadas simultaneamente ao processo de reconhecimento do espaço, isto é, seguindo o pensamento rizomático, e não o linear, de forma retroativa, indo e vindo até chegar a uma conclusão final.

Propor um projeto totalmente novo para o aeroporto, descontextualizado, não seria coerente com a metodologia de reconhecimento dos significados adotada, que busca justamente identificar as potencialidades, valorizando as apropriações do momento atual, mas também respeitando as camadas do tempo que se sobrepõem. Além disso, partindo das reflexões de que as relações sociais humanas são plurais e estão em constante processo de mudança e que, portanto, a realidade identificada hoje não será mais realidade no futuro e que modificar a imagem do aeroporto por completo apenas produziria algo espetacular e impositivo, buscou-se sugerir intervenções singelas, flexíveis, que deem liberdade para que a espontaneidade das práticas cotidianas se realize e que possam ser facilmente revertidas, dando diferentes possibilidades aos praticantes do espaço.

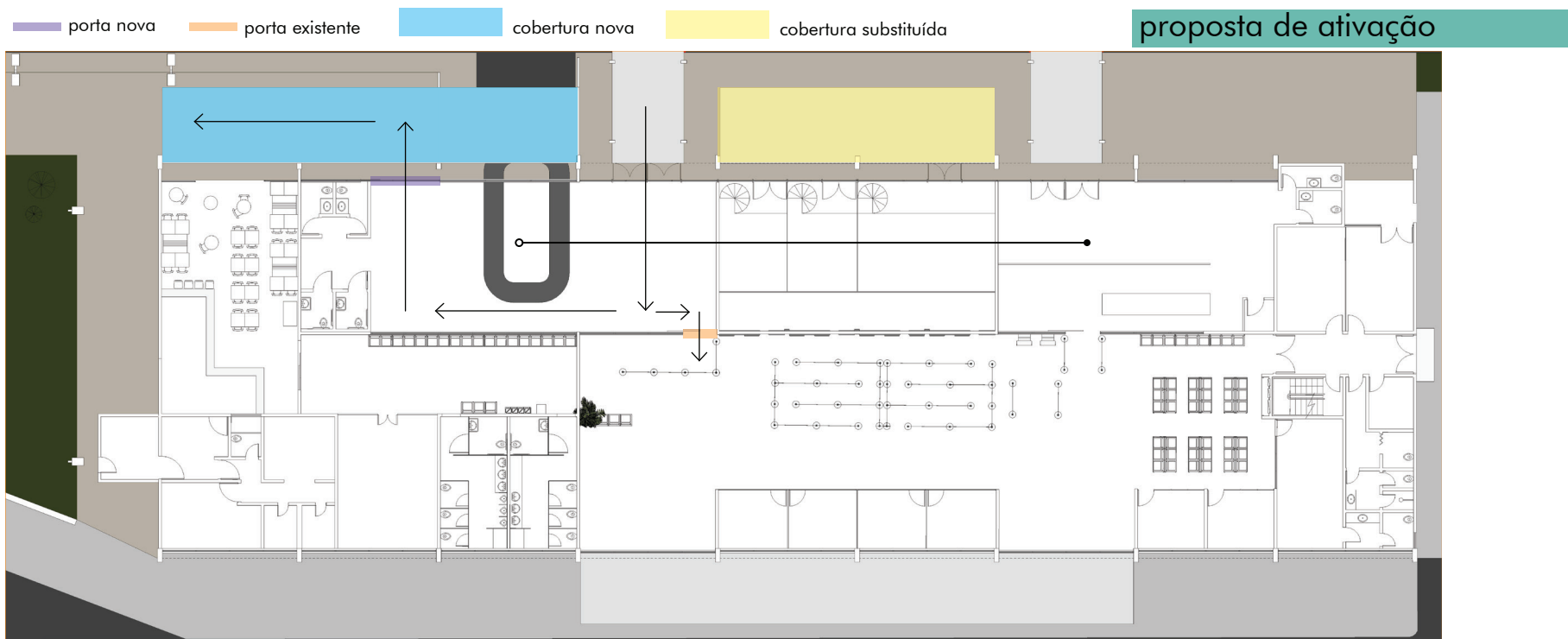




### situação atual

Primeiramente, identificou-se uma característica muito particular no período que antecede o desembarque: a aglomeração de pessoas entre a saída do salão de desembarque e uma das portas de acesso ao saguão do terminal. O espaço dentro do terminal é muito restrito e a presença de tantas pessoas esperando por alguém que vai desembarcar gera muito tumulto, congestionando o fluxo. Ao mesmo tempo, outras pessoas preferem esperar o desembarque do lado de fora, na área de visitantes, seja para tirar fotos, assistir o avião pousando ou simplesmente porque é impossível entrar no terminal. Considerando a situação dentro do terminal, todo o espaço livre da praça e que já existe a prática de esperar do lado de fora, entendeu-se que inverter a posição do embarque e do desembarque, orientando a saída pela praça, seria uma alternativa interessante para ativar essa potencialidade.

Atualmente, aqueles que desembarcam atravessam o salão e saem por uma porta de correr, a qual fica fechada quando não está ocorrendo desembarque. O mesmo acontece no lado do embarque. Assim, invertendo os lados, o funcionamento seria o mesmo: predominantemente, a porta seria mantida fechada, porém, em dias de chuva, por exemplo, quando não seria conveniente sair pelo lado externo, o fluxo poderia ser facilmente reorientado para dentro, abrindo a porta de acesso ao saguão e fechando a porta do lado da pista de pouso e decolagem (“lado ar”), a qual faz parte desta primeira proposta. Como a parede de vidro do lado da pista é modulada, a nova porta poderia ser facilmente instalada em um dos módulos, trocando dois painéis fixos por móveis.

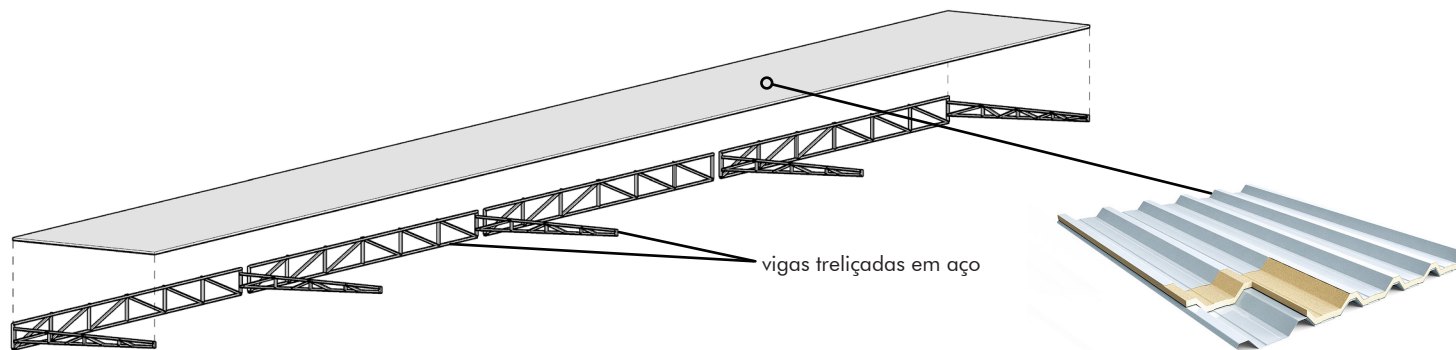


Outras adaptações também foram necessárias: a parte da esteira de restituição de bagagem que fica para o lado de fora é coberta por uma estrutura totalmente fechada de policarbonato (Figura 11), para que a própria esteira e as malas não fiquem expostas ao tempo. Porém, optou-se por eliminar essa estrutura pelos seguintes motivos: 1) é excessiva: acima dela já existe uma outra cobertura; 2) não seria mais necessária: a alteração do lado do desembarque exigiu a instalação de cobertura na nova porta de saída, assim, estendeu-se a cobertura até a parte da esteira, aproveitando a estrutura; 3) o projeto de adequações fornecido pelo órgão que administra o aeroporto, o Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo - DAESP, já prevê substituição da cobertura atual por uma de telha metálica tipo sanduíche. Adotou-se, então, esse tipo de cobertura para compor a proposta de ativação, pois, além de usar uma solução estrutural leve e rápida de ser executada (Figura 12), já é um padrão que vem sendo adotado - na fachada voltada para os estacionamentos (“lado terra”) existe uma cobertura desse tipo.

Na parte do check-in por onde as bagagens são despachadas também existe uma cobertura de policarbonato (Figura 11), a qual, pelo mesmo motivo, também foi substituída.



**Figura 11**  
"Lado ar", mostrando as coberturas existentes.  
Fonte: Daesp (2018)



▲ **Figura 12**  
 Perspectiva explodida do tipo de cobertura.  
 Fonte: Elaborado pela autora e Matcon (2018)

Por fim, foi necessário instalar divisórias nas laterais da esteira, funcionando tanto como barreira visual, como maior proteção no caso de uma chuva de vento; as grades que limitavam os fundos do café, impedindo o acesso à praça, foram retiradas e a grade de segurança que contorna a área operacional foi prolongada até o limite do desembarque.

Além das mesas e cadeiras que já existem no café, outras foram dispostas no espaço de transição entre o interior e o exterior. Apesar de o aeroporto funcionar 24 horas por dia, a café fecha durante a noite e nos horários de desembarque, quando o movimento é baixo. Por isso, esse mobiliário que ficaria do lado de fora seria do tipo dobrável (Figura 13), ocupando menos espaço quando o café estiver fechado e houver necessidade de guardá-los.



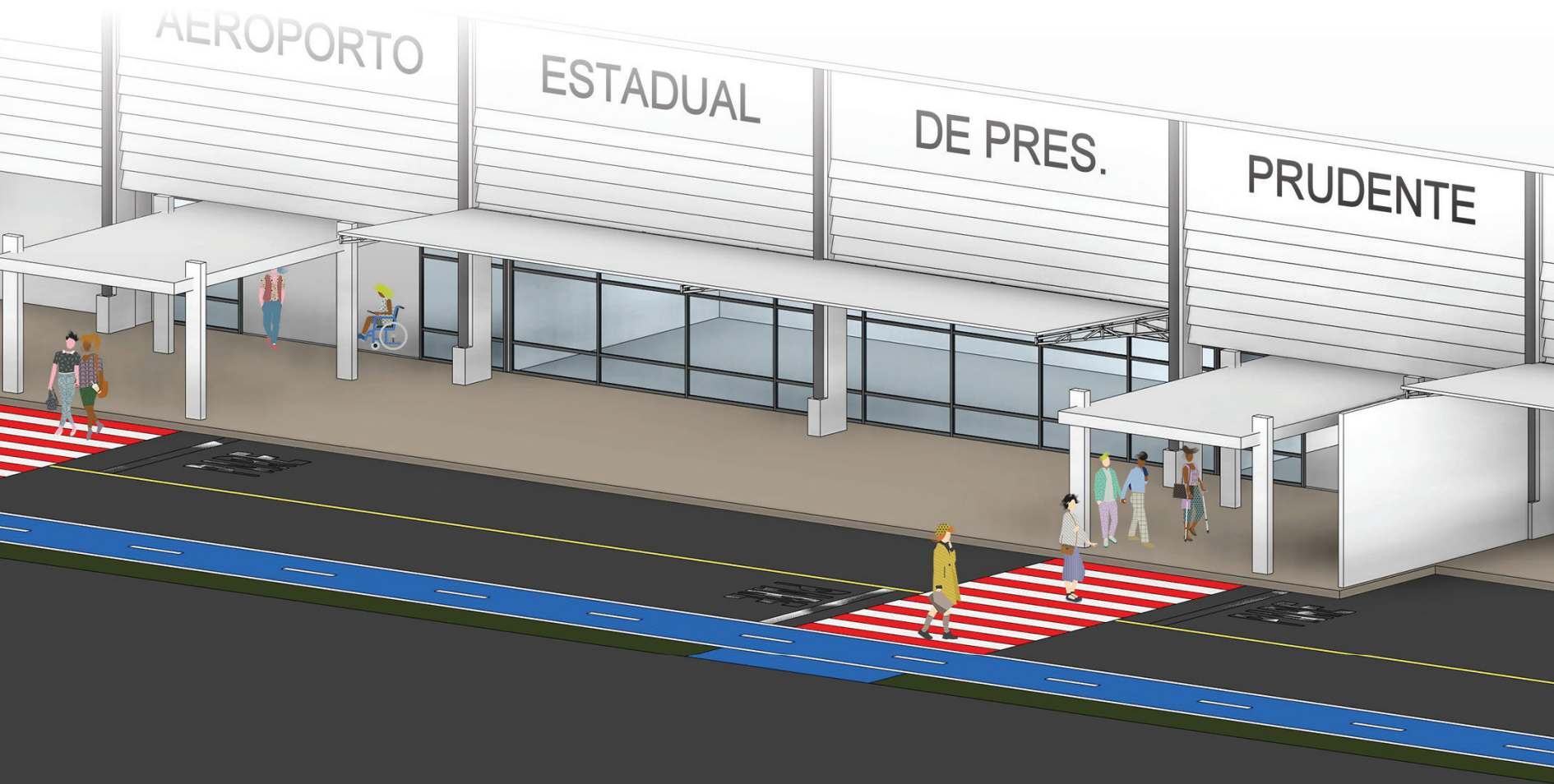
▲ **Figura 13**  
 Mesas e cadeiras dobráveis.  
 Fonte: Rohden Indústria Lígnea (2015)

AEROPORTO

ESTADUAL

DE PRES.

PRUDENTE



Além de descongestionar o saguão de espera, a proposta de inverter o embarque e o desembarque criou uma extensa área contínua de convívio, conectando o salão de desembarque, o café e a praça; permitindo que todos que cheguem em Presidente Prudente conheçam a área de visitantes - uma vez que dentro do saguão a sinalização é escassa, nem todos notam a existência da praça - e proporcionando mais oportunidades de encontros e, conseqüentemente, maior diversidade de apropriações.





Na área de visitantes, também se observou práticas e pegadas que levaram à proposição de outras intervenções de ativação. Na esquina do lado do terminal notou-se a presença de muito lixo, principalmente “bitucas” de cigarro, demonstrando que ali é um ponto onde as pessoas gostam de fumar, socializar. Só há uma lixeira na praça, próxima à grade (Figura 14), o que pode explicar todo o lixo no chão. Diante disto, entendeu-se que seria necessário instalar mais lixeiras ao longo dos caminhos, uma delas na esquina. Nesse caso, o tipo mais adequado seria aquele que tem um cinzeiro na parte de cima (Figura 15), como as que já existem ao longo da fachada do “lado terra”.



▲  
**Figura 14**  
Lixeira encontrada na praça.  
Fonte: Acervo pessoal



▲  
**Figura 15**  
Lixeira com cinzeiro.  
Fonte: BIMobject (2013)

Quanto às condições de permanência, não existe mobiliário oficial, como bancos e mesas, e quase nenhuma sombra. Porém, como forma de microrresistências, as pessoas improvisam com o que está disponível, seja usando o tronco de árvore e as muretas como assento, seja buscando as escassas sombras dos arbustos. Diante desse cenário, como ativar essas práticas sem impor um mobiliário que provavelmente não será usado, por ser desconfortável, ou por não permitir diferentes possibilidades de uso? A resposta foi propor soluções flexíveis, com baixo custo e reversíveis. Assim, primeiramente, sugere-se a movimentação de terra de uma das partes gramadas, criando um leve declive, para que, aqueles que se sentem à vontade para sentar no chão, tenham



terra a ser movimentada

tronco de árvore santuário

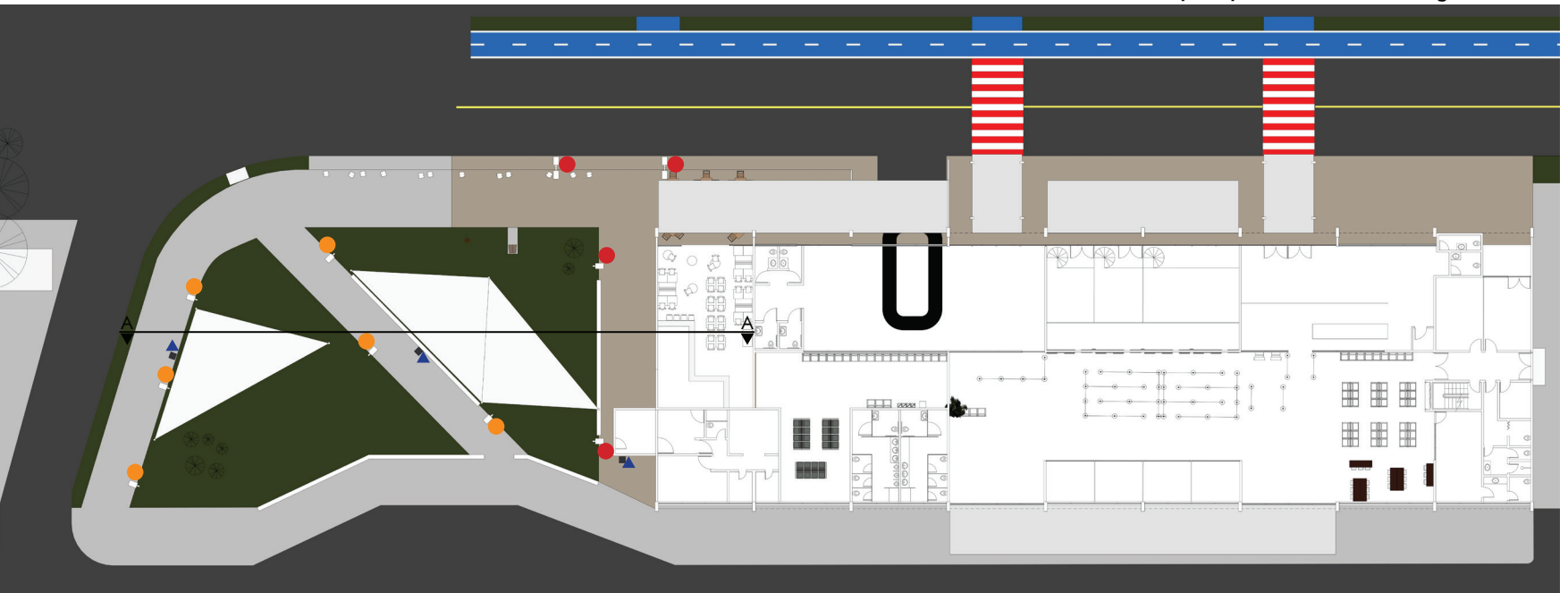
mureta

## situação atual

■ lixeiras com cinzeiro ● arbustos existentes ■ lixo ■ box sem uso

● luminárias existentes ● luminárias novas ▲ lixeiras

## proposta de ativação



um espaço convidativo e confortável para fazê-lo. As próprias muretas de contenção de terra na parte mais alta acabaram criando novas opções para sentar. Banquetas dobráveis (Figura 16) também estariam disponíveis. Por serem leves, podem ser movidas para perto da grade, ou para a grama, dando alternativas aos sujeitos praticantes; por serem dobráveis, podem ser facilmente guardadas. Além disso, mesmo as mesas e cadeiras do café, também dobráveis, eventualmente, podem ser levadas até a parte gramada. As possibilidades são inúmeras e imprevisíveis. É importante ressaltar que a mureta existente e o tronco de árvore, que já são usados como bancos, foram mantidos.

Devido a possibilidade das pessoas sentarem no chão, foi necessário realocar os arbustos no outro gramado, pois os mesmos iriam obstruir a vista da pista.

Através de fotos antigas e conversas com funcionários, sabe-se que a praça, e o complexo de maneira geral, era bastante arborizado, contudo, quando houve ampliação dos estacionamentos grande parte foi desmatada. Tentar recuperar a ambiência do passado seria inviável, pois, além de não corresponder ao contexto atual, as árvores demorariam anos para ter o tamanho que tinham. Deste modo, seguindo o mesmo critério de baixo custo e reversibilidade, buscou-se uma solução que não impactasse na paisagem e não causasse uma sensação de aprisionamento, afinal, a principal característica da praça é de ser um lugar aberto.

Optou-se, então, por instalar um toldo em estrutura tensionada de vela (Figura 17), a qual gera sombreados agradáveis sem impedir a entrada do sol e a vista do céu e é leve e fácil de ser desmontada, se necessário.



**Figura 16**  
Banqueta dobrável.  
Fonte: Makeda (2018)



**Figura 17** ▶  
Exemplo de estrutura de vela tensionada.  
Fonte: Tolniber (2018)

As luminárias existentes (Figura 18) – quatro espelhadas nas proximidades da grade e duas na lateral que faz divisa com o terminal - aparentam ser do projeto original, tanto pelo design minimalista e linhas retas, como pela situação de desgaste. Para preservar as diferentes fases, decidiu-se que essas seriam mantidas. Constatou-se, contudo, a necessidade de mais iluminação, principalmente nos caminhos. Então, propôs-se a instalação de mais seis, de design parecido. Sugere-se também que as antigas sejam mantidas apenas para garantir o funcionamento, sem nenhum tipo de restauração da materialidade, para que se diferenciem das novas.

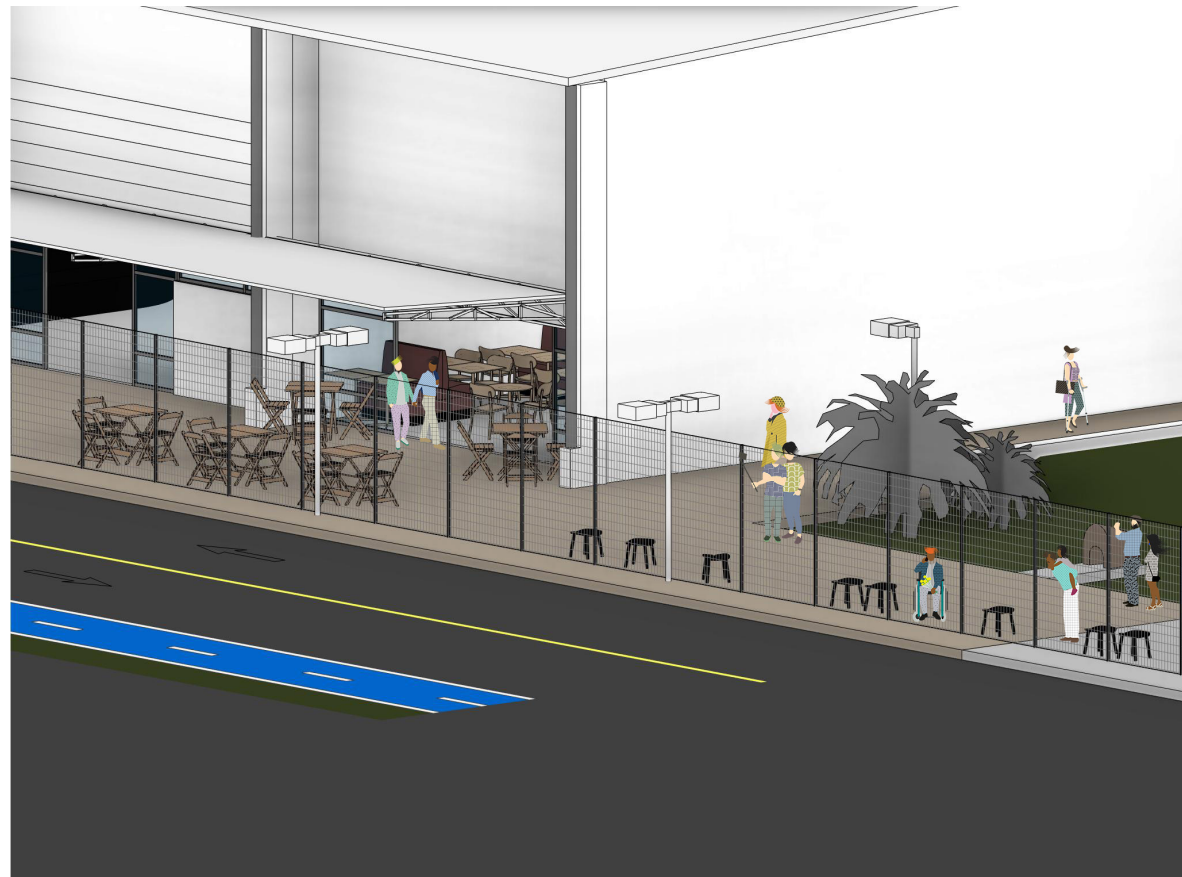
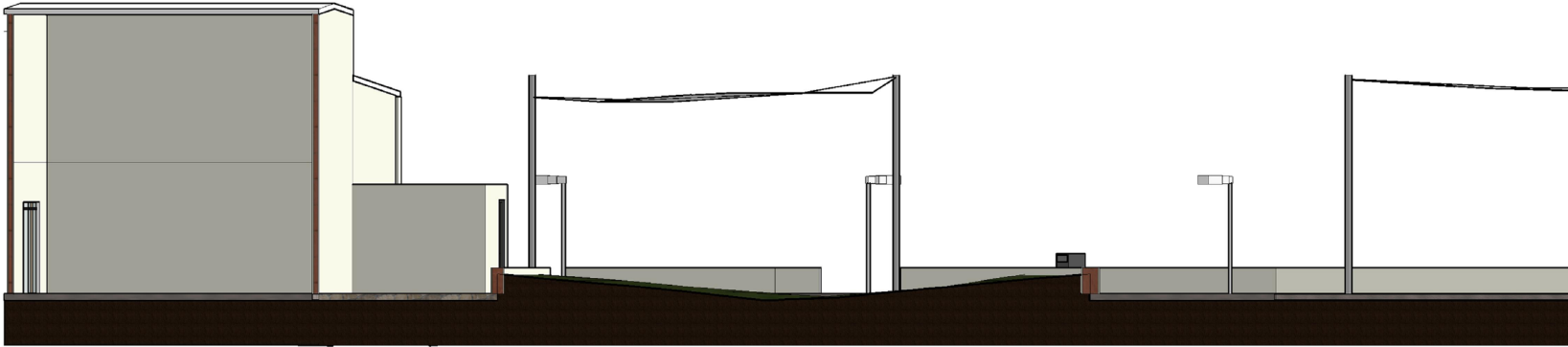
Também com o objetivo de preservar as camadas do tempo, o santuário e o piso de pedra São Tomé amarela (em bege nos desenhos) foram conservados.

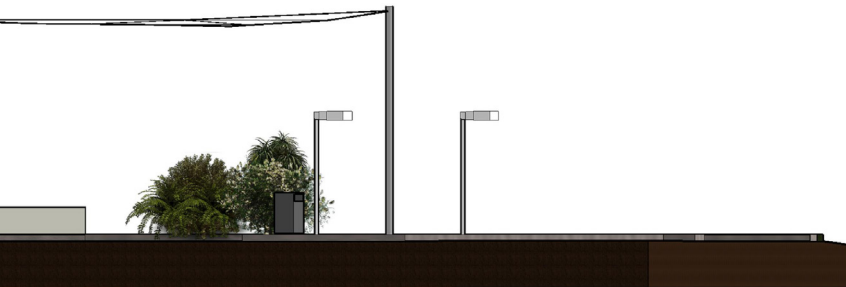


**Figura 18** ▲  
Poste de luz existente.  
Fonte: Acervo pessoal



PROJEÇÃO DAS SOMBRAS  
15HRS, VERÃO





CORTE AA ISOMÉTRICO









Ainda na área de visitantes, observou-se a existência de mensagens e assinaturas gravadas em alguns trechos dos postes dos gradis. Realmente, o ser humano tem aquela necessidade de se expressar, deixar sua marca. Como a divisória adicionada para separar a esteira de bagagens da saída do desembarque teve como resultado, para quem sai do salão e para quem vem da praça, uma parede totalmente branca, visualmente desinteressante, decidiu-se destiná-la a essa função. Um espaço apropriado e com as ferramentas adequadas (marcadores ficariam disponíveis) para os passageiros, visitantes e funcionários se expressarem livremente. “O quadro” teria um caráter efêmero, mudando de aparência de tempos em tempos. Mensagens antigas seriam apagadas para dar lugar a novos desenhos, assinaturas. Além disso, essa parede atrairia o olhar daqueles que estivessem na praça, direcionando os fluxos para essa parte e criando mais possibilidades de encontros e convívio.

Em uma conversa, uma funcionária do aeroclube relatou que houve um incêndio no hangar, no qual arquivos, fotos e outros documentos, foram perdidos, por isso a dificuldade de encontrar fotos históricas do aeroporto, principalmente da primeira fase. De fato, além das placas de bronze que registram o projeto original, não foi identificado nenhum outro elemento em todo o complexo que divulgue a história do lugar. Percebendo essa carência, entendeu-se que uma intervenção para preservar a memória seria necessária. Contudo, para não ter caráter impositivo, deveria ser algo que, de alguma forma, os sujeitos praticantes pudessem participar da produção. Então, inspirando-se na experiência de um pequeno restaurante em Buenos Aires, Argentina, o Camping 001, no qual a música ambiente é selecionada pelos clientes, que acessando a rede wi-fi local, podem adicionar uma música à lista, sugere-se a instalação de uma tela digital, próxima ao quadro mencionado anteriormente. Da mesma maneira, fotos carregadas pelos próprios frequentadores do aeroporto,



tiradas no aeroporto ou em passeios pela região, de fãs da aviação, ou mesmo de alguém que guarda fotos históricas do aeroporto, surgiriam nesta tela, a qual, assim como o quadro, também teria um aspecto dinâmico. Eventualmente, uma foto mais antiga daria lugar à próxima da lista. A tela, mais do que um atrativo, seria um veículo de preservação da memória, visto que ficariam salvas on-line, podendo ser resgatadas mesmo após um desastre como um incêndio.



No saguão de espera do terminal identificou-se que alguns dos boxes comerciais estão sem uso. Como a única opção para sentar são cadeiras com braços, considerou-se, então, que os espaços desses boxes vazios poderiam ser destinados para acomodar outros tipos de assentos, sem braços, mais confortáveis quando se precisa cochilar; e cadeiras com mesas, mais altas, para quem precisa fazer um lanche rápido ou apoiar o computador, oferecendo, assim, mais possibilidades aos usuários. Os assentos sem braços ficariam na área entre o sanitário e o café, mais isolado e, portanto, mais silencioso, ideal para quem precisa descansar. Deixou-se também um espaço livre no fundo, para aqueles que preferem sentar ou deitar no chão. Já as mesas com cadeiras ocupariam o espaço dos dois boxes próximos à porta principal. Uma vez que um aeroporto regional como o de Presidente Prudente tende a receber cada vez mais passageiros, o último box foi mantido sem uso para atender futuras demandas (Figura 19).



**Figura 19** ►  
Box sem uso mantido.  
Fonte: Acervo pessoal








DESEMBARQUE





EVERYTHING  
IS  
TEMPORARY

-C.S

## **05** CONSIDERAÇÕES FINAIS

A deriva como método de apreensão e compreensão da realidade, mais do que uma coleta de dados generalizante, permitiu identificar as potencialidades do aeroporto, as práticas cotidianas que ficam registradas no espaço através da corpografia e das “pegadas” deixadas pelos sujeitos. Seu caráter despretenso possibilitou que a imprevisibilidade se concretizasse, propiciando encontros casuais e não condicionando os resultados por meio de entrevistas e questionários com respostas direcionadas. Dessa forma, foi possível sugerir intervenções fundamentadas nos usos já existentes, ativando-os, ao invés de, seguindo um programa fechado, sugerir um novo projeto descontextualizado, “espetacularizado”.

Partindo das reflexões a respeito do caráter efêmero, plural e espontâneo das cidades contemporâneas, as propostas de ativação foram orientadas pelos princípios de flexibilidade, reversibilidade e mobilidade, para que permitam diferentes possibilidades aos praticantes do espaço e, caso se tornem obsoletas, possam ser facilmente substituídas por outras propostas, afinal, o homem está em um constante estado de transformação, construindo uma nova realidade a cada dia.



## REFERÊNCIAS

BAUDRILLARD, J. Verdade ou radicalidade na arquitetura. **Revista AU**, n.84, jun. 1999. Disponível em: <<http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/84/verdade-ou-radicalidade-na-arquitetura-24208-1.aspx>>. Acesso em: 21 maio 2018.

\_\_\_\_\_. **Simulacros e Simulação**. Lisboa: Relógio d'água, 1991. Disponível em:<[https://monoskop.org/images/c/c4/Baudrillard\\_Jean\\_Simulacros\\_e\\_simula%C3%A7%C3%A3o\\_1991.pdf](https://monoskop.org/images/c/c4/Baudrillard_Jean_Simulacros_e_simula%C3%A7%C3%A3o_1991.pdf)>. Acesso em: 14 maio 2018.

BIMOBJECT. **Frame, litter bin 120l**, 2013. Disponível em: <[https://www.bimobject.com/pt-br/nola/product/frame\\_litter\\_bin\\_120l](https://www.bimobject.com/pt-br/nola/product/frame_litter_bin_120l)>. Acesso em: 8 nov. 2018.

BUZZAR, M. A.; CORDIDO, M. T. R. L. de B.; SIMONI, L. N. A arquitetura moderna produzida a partir do plano de ação do governo Carvalho Pinto - Page - (1959/1963). **Revista arq.urb**, n.14, São Paulo, p. 157-170, 2015. Disponível em: <<http://www.usjt.br/arq.urb/numero-14/8-miguel-buzzar.pdf>>. Acesso em: 14 maio 2018.

CAMARGO, M. J. de. Inventário dos bens culturais relativos ao plano de ação do governo carvalho pinto (1959-1963). **Revista CPC**, São Paulo, p. 164-203, jun. 2016. ISSN 1980-4466. Disponível em:<<http://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/111965/115884>>. Acesso em: 14 maio 2018.

CERTEAU, M. de. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 1998.

CUTOUTMIX. **Ilustrações humanas**. Disponível em: <<http://www.cutoutmix.com/archifunky.html>>. Acesso em: 8 nov. 2018.

DAESP - Departamento Aeroviário do Estado De São Paulo. **Aeroportos: Presidente Prudente**. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 2018. Apresenta informações sobre aeroportos do interior do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.daesp.sp.gov.br/>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro, Contraponto, 1997.

\_\_\_\_\_. **Teoria da Deriva**, 1958. Disponível em: <[http://pt-br.protopia.wikia.com/wiki/Teoria\\_da\\_Deriva](http://pt-br.protopia.wikia.com/wiki/Teoria_da_Deriva)>. Acesso em: 16 abr. 2018.

INSTRAMED. **Mapa do Brasil**, 2018. Disponível em: <<http://www.instramed.com.br/representantes.html>>. Acesso em: 01 jun. 2018.

JACQUES, P. B. Corpografias urbanas. **Arquitextos**, São Paulo, ano 08, n. 093.07, Vitruvius, fev. 2008. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.093/165>>. Acesso em: 16 abr. 2018.

KOOLHAAS, R. **A cidade genérica**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2013.

MAKEDA. **Banqueta dobrável**, 2018. Disponível em: <<https://www.makeda.com.br/>>. Acesso em: 8 nov. 2018.

MATCON. **Conheças as telhas termo acústicas, principais vantagens e indicações**, 2018. Disponível em: <<http://matconsupply.com.br/conhec-as-telhas-termo-acusticas-principais-vantagens-e-indicacoes/>>. Acesso em: 8 nov. 2018.

MICHAELIS DICIONÁRIO BRASILEIRO DA LÍNGUA PORTUGUESA. **Significado realidade**. Editora Melhoramentos, 2018. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/>>. Acesso em: 21 maio 2018.

RENDER Y ARQUITECTURA 3D. **Render 3D edificio La Glaciere**, 2018. Disponível em: <<http://render-arquitectura.com/render-3d-edificio-glaciere>>. Acesso em: 12 nov. 2018.

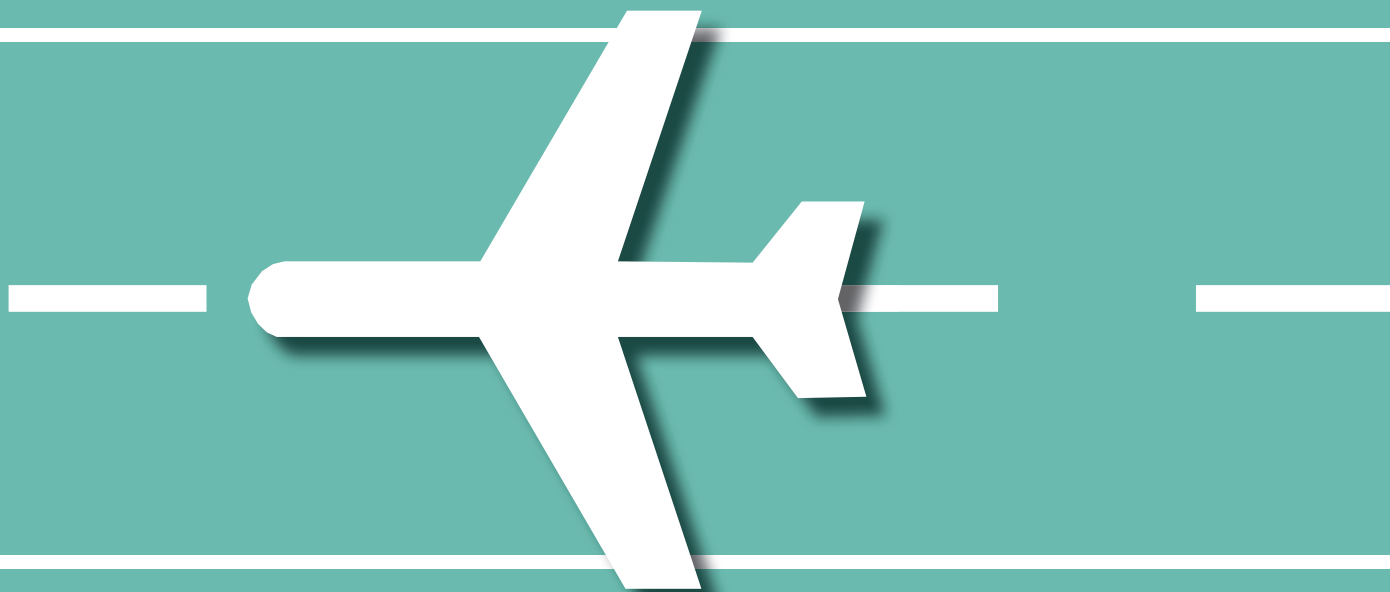
ROHDEN INDÚSTRIA LÍGNEA. **Mobiliário**, 2015. Disponível em: <<http://www.rohdenlignea.com.br/principal>>. Acesso em: 8 nov. 2018.

TIRLONI, W. **Aeroclube Presidente Prudente: - fotos históricas - 1º Parte**, 2012. Disponível em: <<http://sbdn-ppb.blogspot.com/2012/05/aeroclube-presidente-prudente-fotos.html>>. Acesso em: 21 maio 2018.

TOLNIBER. **Toldo vela tensionada**, 2018. Disponível em: <[http://www.tolniber.pt/\\_velas\\_2](http://www.tolniber.pt/_velas_2)>. Acesso em: 8 nov. 2018.

TV FRONTEIRA. **Aeroporto faz parte da história centenária de Presidente Prudente**. Portal G1, 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/sptv-1edicao/videos/t/edicoes/v/aeroporto-faz-parte-da-historia-centenaria-de-presidente-prudente/6369717/>>. Acesso em: 27 mar. 2018.

VOOK. **Generic City Seamless Pattern**, 2016. Disponível em: <<https://pt.depositphotos.com/105032444/stock-illustration-generic-city-seamless-pattern-isometric.html>>. Acesso em: 8 nov. 2018.



PRESIDENTE PRUDENTE - SP | DEZ 2018



<https://bit.ly/2rt1uXK>

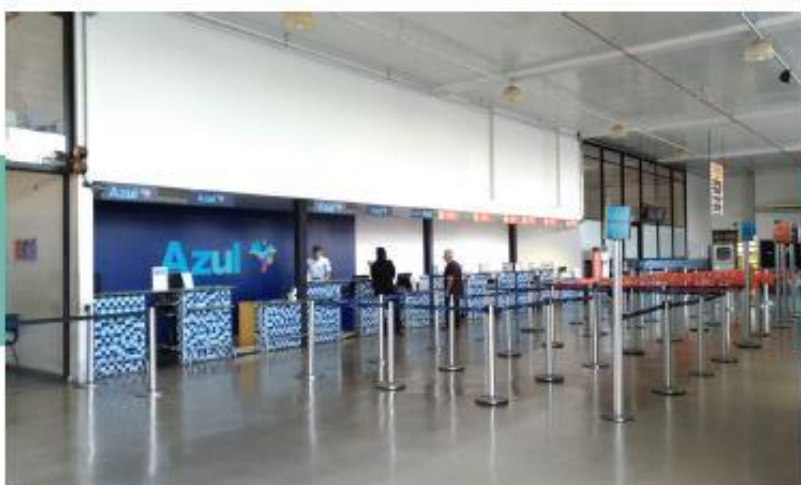
primeira fase



segunda fase



terceira fase







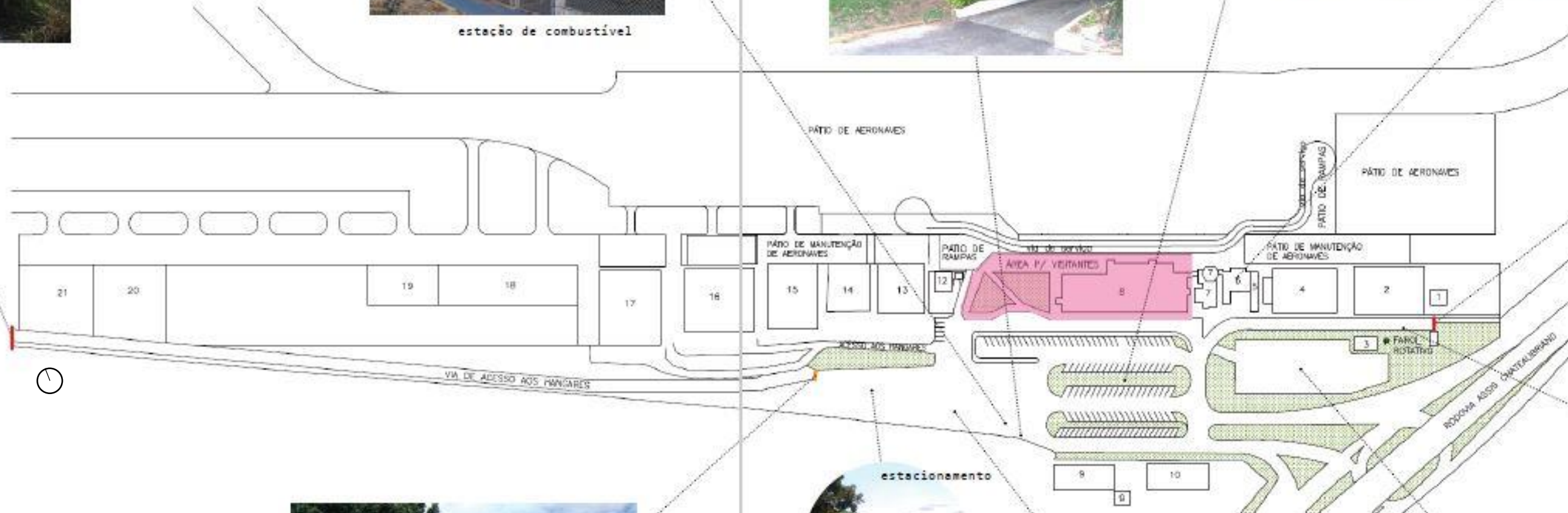
estação de combustível



Rancho San Martin



estacionamento pago coberto



- área de atuação do ensaio projetual
- limites bem demarcados - com portão e/ou aviso de área de segurança
- limite não muito claro - sem portão e/ou aviso de área de segurança

- |                                     |                              |
|-------------------------------------|------------------------------|
| 1 depósito aeroclube                | 12 abrigo de apoio cia aérea |
| 2 hangar aeroclube                  | 13 hangar uf urbano ferreira |
| 3 quadro de distribuição de energia | 14 hangar aeronorte          |
| 4 hangar nil                        | 15 hangar joão paulo segundo |
| 5 depósito cias aéreas              | 16 hangar santos dumont      |
| 6 casa                              | 17 hangar unoeste            |
| 7 infraero e torre de controle      | 18 hangar polícia militar    |
| 8 terminal de passageiros           | 19 hangar alto alegre        |
| 9 restaurante                       | 20 posto shell               |
| 10 garagem alugue brasil            | 21 posto petrobras           |
| 11 guarita                          |                              |



mangueiras|ipê  
estacionamento



estacionamento

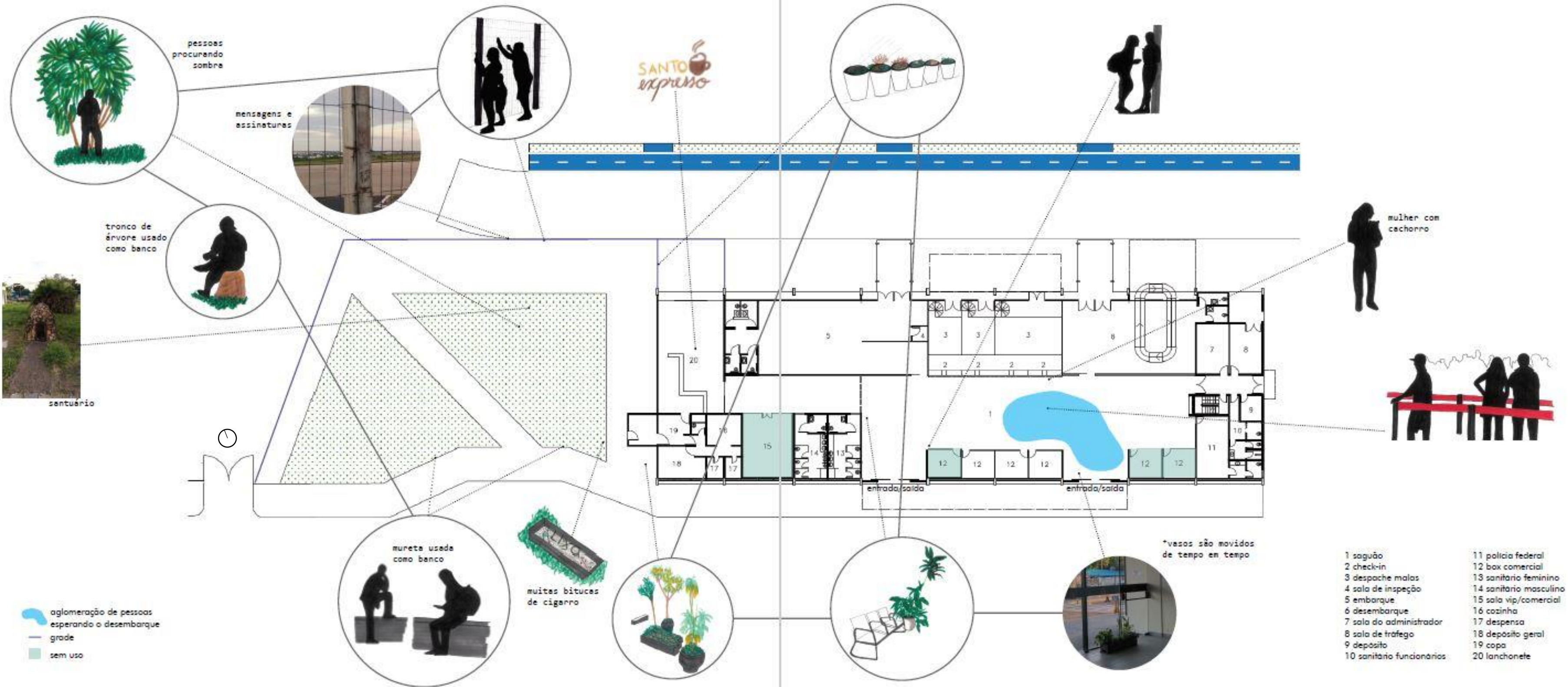


garagem Localiza



estacionamento SEM USO





peças procurando sombra

mensagens e assinaturas

tronco de árvore usado como banco



santuário

mureta usada como banco

muitas bitucas de cigarro

\*vasos são movidos de tempo em tempo

- aglomeração de pessoas esperando o desembarque
- grade
- sem uso

- 1 saguão
- 2 check-in
- 3 despache malas
- 4 sala de inspeção
- 5 embarque
- 6 desembarque
- 7 sala do administrador
- 8 sala de tráfego
- 9 depósito
- 10 sanitário funcionários
- 11 polícia federal
- 12 box comercial
- 13 sanitário feminino
- 14 sanitário masculino
- 15 sala vip/comercial
- 16 cozinha
- 17 despensa
- 18 depósito geral
- 19 copa
- 20 lanchonete

AEROPORTO

ESTADUAL

DE PRES.

PRUDENTE

