

AEROPORTO

GUARULHOS,

MARAVILHA

DA

HUMANIDADE

FINALIDADE DESTA OBRA

Este livro como os demais por mim publicados tem o intuito de levar os homens a se tornarem melhores, a amar a Deus acima de tudo e ao próximo com a si mesmo. Minhas obras não têm a finalidade de entretenimento, mas de provocar a reflexão sobre a nossa existência. Em Deus há resposta para tudo, mas a caminhada para o conhecimento é gradual e não alcançaremos respostas para tudo, porque nossa mente não tem espaço livre suficiente para suportar. Mas neste livro você encontrará algumas respostas para alguns dos dilemas de nossa existência.

AUTOR: O PEREGRINO CRISTÃO é licenciado em Ciências Biológicas e História pela Universidade Metropolitana de Santos; possui curso superior em Gestão de Empresas pela UNIMONTE de Santos; é Bacharel em Teologia pela Faculdade das Assembléias de Deus de Santos; tem formação Técnica em Polícia Judiciária pela USP e dois diplomas de Harvard University dos EUA sobre Epístolas Paulinas e Manuscritos da Idade Média. Radialista profissional pelo SENAC de Santos, reconhecido pelo Ministério do Trabalho. Nasceu em Itabaiana/SE, em 1969. Em 1990 fundou o Centro de Evangelismo Universal; hoje se dedica a escrever livros e ao ministério de intercessão. Não tendo interesse em dar palestras ou participar de eventos, evitando convívio social.

Aeroporto Guarulhos, maravilha da humanidade

CONTATO:

Whatsapp Central de Ensinos Bíblicos com áudios, palestras e textos do Escriba de Cristo

Grupo de estudo no whatsapp

55 13 996220766 com o Escriba de Cristo

E-MAIL: teologovaldemir@hotmail.com

<https://youtube.com/@escribadecristo>

Dados Internacionais da Catalogação na Publicação (CIP)

*M543 O Peregrino Cristão, Central de Ensinos Bíblicos
1969 –*

*AEROPORTO GUARULHOS, maravilha
da humanidade*

*Pedro de Toledo/SP, Livrorama
Bibliomundi, Amazon.com, 2023, 107 p. ; 21 cm*

ISBN: 9798398214017 Edição 1º

1. Guarulhos 2. Aeroporto 3. Aviação brasileira
4. Estrutura aeroportuária 5. Acidentes aéreos

CDD 220

CDU 22

Conteúdo

DEDICATÓRIA	7
HISTÓRIA.....	10
ANTECEDENTES	10
IMPASSES.....	12
PROJETOS	14
CONSTRUÇÃO E INAUGURAÇÃO.....	19
CONCESSÃO À INICIATIVA PRIVADA.....	24
PRINCIPAIS INVESTIMENTOS.....	25
TERCEIRA PISTA.....	26
TORRE DE CONTROLE	32
EMIRATES AIRLAINES.....	34
INSTALAÇÕES.....	37
PISTAS E PISTAS DE TÁXI.....	37
TERMINAIS.....	38
AJUDAS DE NAVEGAÇÃO.....	39
DESENVOLVIMENTOS	40

TERMINAL 2	43
TERMINAL 3	44
COMPANHIAS AÉREAS E DESTINOS.....	49
CARGA.....	54
ROTAS MAIS MOVIMENTADAS	57
ACIDENTES E INCIDENTES	58
ACESSO	61
VEICULO SOBRE TRILHOS.....	63
ESTACIONAMENTO EM GRU.....	64
CRIMES NO AEROPORTO	66
TRAFICO DE PESSOAS.....	66
TRAFICO DE DROGAS	70
CRIME DA TROCA DE MALAS.....	71
ACHADOS E PERDIDOS	75
MAIS DE CEM DESTINOS	77
LOJAS.....	77
MAIOR DA AMÉRICA LATINA	78

GRU AIRPORT	78
FINGER	80
CENTRO DE CONTROLE	80
CENTRO DE SEGURANÇA	81
MILHARES DE FUNCIONÁRIOS	81
CONTROLE DE ANIMAIS	82
ANTITERRORISMO	82
CHECK-IN AUTOMÁTICO	83
RECEITAS DO AEROPORTO	84
MAIOR LOJA	84
SALA VIP	85
DESEMBARQUE DE MALAS	85
HOTEL DENTRO DO AEROPORTO	86
ESPAÇO RELIGIOSO	87
CENTRO MÉDICO	87
ATENDIMENTO AO USUÁRIO	88
MINHA VIAGEM AO ORIENTE MÉDIO	88

REFERÊNCIAS99

DEDICATÓRIA



Através do youtube eu conheci o trabalho da Talita Sara, da agência de Turismo LAUF IM TALI, a medida que assistia os vídeos dela com as caravanas para a Terra Santa, fui adquirindo confiança na empresa e fui entrando em contato com a agência. Eu morando em Itariri/SP e a agência em Ponta Grossa/PR, nunca fui a Ponta Grossa, mas paguei o pacote turístico e graças a Deus esta viagem de 13 dias foram só os dias mais felizes da minha vida. Na foto acima o momento que conheço a Tali, já no aeroporto de Guarulhos. Uma marca com credibilidade é tudo no mundo do comércio, e Tali cada vez mais conquista uma fatia do mercado de turismo religioso por ter know-how para esta missão.

INTRODUÇÃO

Deus capacitou o homem com inteligência capaz de mudar o meio ambiente em larga escala para que eles possam criar suas civilizações. Todo ser vivo é inteligente, nada que tenha vida é irracional, acontece que o ser humano é infinitamente mais inteligente do que as demais criaturas da Terra. Muitas vezes temos o hábito de depreciar nossas coisas, nosso povo e fechamos os olhos para o lado positivo, para as conquistas da nossa civilização brasileira. O aeroporto de Guarulhos [GRU] é uma prova que não somos um povo atrasado. Temos índios no Brasil, mas ninguém pense que o Brasil é terra de gente nua, morando na floresta. Somos capazes de construir grandes empreendimentos para o conforto da nossa civilização temos como exemplos: a hidroelétrica de Itaipu, a estátua do Cristo redentor, a ponte Rio-Niteroi, edifício Yachthouse de Camboriú, fábrica de aviões Embraer, Vale Mineração, a maior mineradora do mundo. E temos AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS. Temos muito mais ainda. Mas este aeroporto é importante porque ele é a entrada principal para o Brasil e um dos poucos no mundo que podem operar o Airbus A380, o maior avião de passageiros do mundo.

NO dia 16 de maio de 2023 fiquei 12 horas no aeroporto fazendo dezenas de vídeos e fazendo fotos para ilustrar este livro. No dia 17 as 1hs30min decolei para Dubai em uma caravana para as terras bíblicas.

São Paulo/Guarulhos – Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro[4] (IATA: GRU, ICAO: SBGR), comumente conhecido como Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, é o principal aeroporto internacional que serve São Paulo. É popularmente conhecido localmente como Aeroporto de Cumbica, em homenagem ao distrito onde está localizado e à base da Força Aérea Brasileira que existe no complexo aeroportuário, ou Aeroporto de Guarulhos, em homenagem ao município de Guarulhos, no estado de São Paulo, onde fica localizado. Desde 28 de novembro de 2001, o aeroporto leva o nome de André Franco Montoro (1916–1999), ex-governador do estado de São Paulo. O aeroporto foi rebatizado como GRU Airport em 2012.

O aeroporto foi o mais movimentado do Brasil em termos de passageiros transportados, operações de aeronaves e cargas movimentadas em 2012, colocando-o como o segundo aeroporto mais movimentado da América Latina em tráfego de passageiros (36.596.326 em 2016) depois do Aeroporto Internacional da Cidade do México. Guarulhos tem restrições de slots, operando com no máximo 45 operações/hora e sendo um dos cinco aeroportos com tais restrições no Brasil (os outros são São Paulo-Congonhas, Brasília, Belo Horizonte-Pampulha e Rio de Janeiro-Santos Dumont).

Desde 2012, o aeroporto é operado por um consórcio formado pela Invepar S/A, Airports Company South Africa e Infraero.

Algumas de suas instalações são compartilhadas com a Base Aérea de São Paulo da Força Aérea Brasileira.

HISTÓRIA

ANTECEDENTES

Em 1947, o Aeroporto de Congonhas registrou um imenso movimento que foi além de sua capacidade operacional de passageiros e cargas. Por isso, o secretário de viação de São Paulo nomeou em 1951 uma comissão para levantar as possíveis áreas capazes de receber um aeroporto. Foram identificadas e catalogadas cerca de 23 áreas e a escolhida localizava-se no antigo distrito de Santo Ângelo na cidade de Mogi das Cruzes, mas nada de fato foi realizado.

O surgimento de aviões de grande porte exigiu pistas maiores, motivando várias reformas no antigo Campo de Aviação de Viracopos, em Campinas, transformando-o em 1960 no Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas, com uma pista de 3 240 metros de comprimento. As pistas de Congonhas ficaram limitadas, capazes apenas de receber voos domésticos e alguns poucos internacionais procedentes da América do Sul.

Diante das demandas do crescimento nacional, o ministro da Aeronáutica promoveu a criação da "Comissão Coordenadora do Projeto Aeroporto Internacional", presidida pelo tenente-brigadeiro e ministro da Aeronáutica Araripe Macedo. O comitê foi designado para arquitetar as diretrizes de implantação de uma nova infra-estrutura aeroportuária, pois a aviação comercial a jato impôs transformações que não poderiam ser resolvidas com simples ajustes. A CCPAI confiou os estudos à empresa brasileira Hidroservice, consorciada às canadenses Acres e Parkin. Entre as diversas conclusões deste estudo, destacou-se que o Rio de Janeiro teria um potencial de tráfego de passageiros maior que São Paulo, devido à metrópole oferecer melhores condições econômicas de operação das aeronaves. Na época, as duas cidades sozinhas concentravam 55% do tráfego aéreo doméstico e 90% do tráfego internacional do país. Mediante os fatos, era importante a construção de dois aeroportos internacionais nas duas cidades e o Rio de Janeiro sediaria o principal complexo aeroportuário internacional do país.

Dos locais analisados, a Base Aérea do Galeão no Rio de Janeiro e a Base Aérea de São Paulo eram os que ofereciam maiores benefícios, pois naquele período para o governo militar brasileira era conveniente aliar os interesses da aviação comercial e militar. O novo aeroporto deveria ser implantado o quanto antes, visando possibilitar o desenvolvimento econômico-operacional do principal aeroporto internacional do Brasil. [2]

Aeroporto Guarulhos, maravilha da humanidade

IMPASSES



Pistas do aeroporto em 1987.



Serra da Cantareira, um dos impasses para a construção do aeroporto.

Em São Paulo, o ministro da Aeronáutica avaliou ser essencial envolver o governo estadual. Em 4 de maio de 1976, o governador Paulo Egídio Martins firmou um acordo no qual constava que em todas as etapas de instauração do novo aeroporto, o estado de São Paulo seria responsável. Também ficou acordado que as obras seriam financiadas pelo Ministério da Aeronáutica e Governo de São Paulo.

Novos estudos e levantamentos executados indicavam que a cidade de Ibiúna abrigava as condições ideais. Em 15 de setembro de 1975, Paulo Egídio assinou um decreto de utilidade pública para fins de desapropriação de cerca de 60 quilômetros quadrados de áreas de terra em Ibiúna. Contudo, uma série de disputas envolvendo a escolha da região iniciou-se, e só foi amenizada em março de 1977, quando Paulo Egídio decretou que uma nova área de 60 quilômetros quadrados, situada em Caucaia do Alto, distrito da cidade de Cotia, sediaria o aeroporto. Isso foi o estopim para que protestos iniciassem. A Reserva Florestal do Morro Grande, um dos últimos vestígios da Mata Atlântica, seria parcialmente desmatada. Surgiu a "Comissão de Defesa do Patrimônio da Comunidade", que reuniu quase setenta entidades preocupadas com o meio ambiente. O governo prometeu reflorestar a região, argumentou os benefícios do novo terminal, levantou fundos para a obra, mas ela não saiu do papel.

O governo federal defendia a opção por Guarulhos, pois o Ministério da Aeronáutica havia doado

10 quilômetros quadrados de terras pertencentes à Base Aérea de São Paulo para a construção do complexo aeroportuário, pois a escolha de qualquer outro lugar acarretaria grandes custos com desapropriações, colocando em risco a viabilidade do projeto. Por outro lado, um grupo defendia que era inviável a construção do aeroporto em Cumbica, devido aos constantes nevoeiros na região que já afetava as operações da Base Aérea. Tal fenômeno ocorre devido à proximidade com a Serra da Cantareira e de várias áreas alagadas pelo rio Baquirivunguaçu.

O senador André Franco Montoro, junto com seu partido MDB, foi um opositor ferrenho ao projeto do Aeroporto Internacional de São Paulo. Organizou várias correntes tanto na cidade, como fora, numa intensa mobilização contra a construção, que ganhou manifestações de toda ordem, tanto em ruas como na mídia. Paradoxalmente, mas tarde, quando eleito governador do estado de São Paulo, inaugurou o aeroporto. Em 28 de novembro de 2001, mais de dois anos após seu falecimento, uma lei federal alterou a denominação do complexo aeroportuário em sua homenagem.[2]

PROJETOS

Aeroporto Guarulhos, maravilha da humanidade



Pista de pouso do aeroporto.



Vista aérea do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos

A decisão de construir o novo aeroporto foi tomada na gestão do presidente Ernesto Geisel, mas a elaboração do projeto ficou para o governo de João Figueiredo, que manteve o ministro da Aeronáutica Délio Jardim de Matos e colocou-o a frente da administração da obra. Paulo Maluf, governador de São Paulo, iniciou uma série de discussões com o ministro da Aeronáutica e o presidente, nas quais defendeu que São Paulo não teria condições financeiras de arcar com sua parte no projeto. O acordo que tinha sido firmado em 1976, não poderia ser cumprido e a Aeronáutica arcou com 92% dos recursos e o estado com o restante do investimento.

Na época, o prefeito de Guarulhos, Néfi Tales, reivindicou ao ministro da Aeronáutica um plebiscito entre os moradores da cidade. Os guarulhenses não queriam o novo aeroporto na cidade, mas nada mais poderia ser feito. De 23 de setembro de 1974 a 15 de dezembro de 1982, cinco decretos estaduais desapropriaram várias áreas para sua construção. Em 28 de janeiro de 1983, outro decreto autorizou a desapropriação de pouco mais de 44 mil metros quadrados em Nova Bonsucesso, em Guarulhos, para instalação de equipamentos de rádio navegação da pista 28. Em 7 de outubro do mesmo ano, outro decreto autorizou a desapropriação de pouco mais de dois mil metros quadrados para a instalação de equipamentos de rádio navegação da pista 10, em Vila Izabel, na capital de São Paulo.

Aeroporto Guarulhos, maravilha da humanidade



Vista aérea do aeroporto.

Em maio de 1979, o ministério da Aeronáutica criou a Comissão Coordenadora do Projeto Sistema Aeroportuário da Área Terminal de São Paulo (COPASP). Além de organizar o planejamento do novo aeroporto e concretizar sua construção, esta comissão tinha a finalidade de estudar, projetar e construir um sistema aeroportuário que envolvesse toda a região Metropolitana de São Paulo, constituído pelos aeroportos de Congonhas, Viracopos, Campo de Marte e Santos.

O plano diretor do aeroporto foi elaborado pela IESA entre agosto de 1980 e janeiro de 1981 e foi aprovado em 1983. O projeto foi idealizado para que o aeroporto pudesse receber a demanda de voos domésticos da Grande São Paulo (com exceção da Ponte Aérea Rio-São Paulo), receber voos internacionais procedentes da América do Sul e servir de alternativa ao Aeroporto de Viracopos.

Para receber a demanda prevista até o ano 1998, o aeroporto deveria ter pelo menos duas pistas paralelas e independentes, com distância mínima de 1 310 metros entre elas, permitindo funcionarem ao mesmo tempo, e um terminal de passageiros situado entre essas pistas. Mas devido às peculiaridades do terreno e pelas dificuldades de uma futura ampliação, por causa da necessidade de desapropriações em áreas povoadas, a alternativa escolhida combinava duas pistas paralelas e dependentes, ou seja, não poderiam operar simultaneamente, distanciadas 375 metros entre si, com 3 000 e 3 500 metros de comprimento, e outra pista de 2 025 metros situada a norte das pistas, a 1 375 metros da pista mais próxima. Esta configuração permitia consumir toda a capacidade da área disponível, sem interferir com o funcionamento da Base Aérea de São Paulo.



Fachada do aeroporto.

As duas pistas mais longas seriam suficientes para atender a demanda até 1998, deixando a terceira pista como uma opção quando o movimento começasse a se aproximar do limite da capacidade das duas primeiras. Em função de seu afastamento, a terceira pista seria totalmente independente das demais, possibilitando um aumento da capacidade anual de operação do aeroporto para 450 mil pousos e decolagens por ano. A proposta final consistia em quatro terminais de passageiros. Segundo o plano diretor, na etapa inicial de construção, apenas dois terminais seriam construídos, um para atender apenas aos voos domésticos e outro, concomitantemente, aos voos domésticos e internacionais. No ano de 1998, quando os quatro terminais estivessem edificadas, dois terminais e meio atenderiam aos voos domésticos e um e meio aos internacionais, ficando claro que o aeroporto focalizaria a demanda de voos domésticos. Mas diante do aumento do movimento de passageiros e aeronaves acima do previsto, um novo plano diretor foi desenvolvido. O novo projeto dimensionou os novos terminais de maneira que eles pudessem movimentar doze milhões de passageiros cada.[2]

CONSTRUÇÃO E INAUGURAÇÃO

Aeroporto Guarulhos, maravilha da humanidade



Placa de inauguração do aeroporto.



Interior do terminal 2 (TPS2)