

Trabalho de Graduação
Curso de Graduação em Geografia

**IMPACTOS SOCIOESPACIAIS DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO NA
ÁREA DE ENTORNO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO –
GUARULHOS – ANDRE FRANCO MONTORO**

Cristina de Souza Fonseca

Orientadora: Profª Dra. Silvia Aparecida G. Ortigoza

Rio Claro (SP)

2013

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Câmpus de Rio Claro

CRISTINA DE SOUZA FONSECA

IMPACTOS SOCIOESPACIAIS DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
URBANO NA ÁREA DE ENTORNO DO AEROPORTO
INTERNACIONAL DE SÃO PAULO – GUARULHOS – ANDRE FRANCO
MONTORO

Trabalho de Graduação apresentado ao
Instituto de Geociências e Ciências Exatas –
Câmpus de Rio Claro, da Universidade
Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”,
para obtenção do grau de Bacharel em
Geografia.

Rio Claro - SP
2013

910h.38141 Fonseca, Cristina de Souza

F676i

Impactos socioespaciais do uso e ocupação do solo urbano na área de entorno do aeroporto internacional de São Paulo – Guarulhos – Andre Franco Montoro / Cristina de Souza Fonseca. - Rio Claro, 2014

67 f. : il., figs., gráfs., tabs., fots., mapas + mapa

Trabalho de conclusão de curso (bacharelado - Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas

Orientador: Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza

1. Geografia urbana - São Paulo (SP). 2. Aeroporto. 3. Planejamento urbano. I. Título.

CRISTINA DE SOUZA FONSECA

IMPACTOS SOCIOESPACIAIS DO USO E OCUPAÇÃO DO
SOLO URBANO NA ÁREA DE ENTORNO DO AEROPORTO
INTERNACIONAL DE SÃO PAULO – GUARULHOS – ANDRE
FRANCO MONTORO

Trabalho de Graduação apresentado ao
Instituto de Geociências e Ciências Exatas -
Câmpus de Rio Claro, da Universidade
Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”,
para obtenção do grau de Bacharel em
Geografia.

Comissão Examinadora

Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza (orientador)

Auro Aparecido Mendes

Roberto Braga

Rio Claro, 05 de Fevereiro de 2014.

Assinatura do(a) aluno(a)

assinatura do(a) orientador(a)

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por ser o meu refúgio e conforto em todos os momentos.

Aos meus pais, João e Zilda, por permitirem traçar o meu próprio caminho, oferecendo todas as condições para que isso se concretizasse. Obrigada pelo apoio, dedicação e amor sempre! Amo vocês.

Aos meus irmãos, Marcio e Vanessa, e a minha sobrinha Julia pelo apoio e carinho.

Aos meus Avós, Maria e Raimundo, pelo esforço, garra e dedicação para manter os filhos na escola, apesar das adversidades. Obrigada por destacarem a importância da educação e repassarem isso aos filhos e netos.

Aos meus tios e tias, por serem exemplo de empenho, força e admiração. Obrigada pela preocupação, cuidado e atenção que sempre tiveram comigo.

Em especial a minha prima Gabi e ao meu tio Moizeis pela infância compartilhada, pelo incentivo e por poder dividir tantos momentos.

À minha amiga Rafaeli, pela amizade e dedicação, sempre!

Agradeço ainda às minhas queridas amigas: Bianca, Marina, Luíza, Giovanna e Leiliane por todo o carinho, pelo convívio e pela parceria. Obrigada por fazerem parte dos melhores e mais bem vividos anos da minha vida.

À Professora Dr.^a Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza pela orientação e cuidado com o meu trabalho.

RESUMO

A construção do Aeroporto Internacional de São Paulo na cidade de Guarulhos registrou um significativo crescimento econômico para toda a região, sobretudo pelos serviços e empregos gerados. Apesar da importância de sua presença em Guarulhos, notamos a ausência de um planejamento articulado e comprometido com o desenvolvimento urbano da cidade, principalmente nas áreas adjacentes a esse sistema aeroportuário. Por meio deste estudo, analisamos, fundamentalmente, as principais interferências e modificações propiciadas pela sua presença na espacialidade guarulhense. Verificamos que o poder público foi, em certa medida, tolerante à fixação de moradias na área circunvizinha ao aeroporto, a partir do momento que permitiu o uso diversificado do solo urbano no local em que já era prevista a construção desse equipamento. Observamos ainda que o aeroporto se desenvolve de maneira autônoma ao município, no qual os investimentos e obras vinculados visam atender somente as necessidades do empreendimento.

Palavras-chave: Planejamento Urbano. Aeroporto. Impactos Socioespaciais.

ABSTRACT

The construction of the São Paulo International Airport in Guarulhos recorded significant economic growth for the whole region, especially for services and jobs generated. Despite the importance of its presence in Guarulhos, we note the absence of an articulate and committed planning to urban development of the city, mainly in adjacent areas to this airport system planning. Through this study, we analyzed primarily the major interferences and modifications afforded by its presence in guarulhense spatiality. We found that the government was, to some extent, tolerant to mounting housing in the surrounding area to the airport, from the moment that allowed the diverse urban land use in the place where it was planned to build such equipment. We further note that the airport is developed autonomously to the municipality in which the investments and related works only aim to meet the needs of the enterprise.

Key-words: Urban planning. Airport. Socio-spatial impacts.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 - ALBERTO SANTOS DUMONT, PARIS – 1906.....	14
FIGURA 2 - BOEING 707 – VARIG.....	17
FIGURA 3 - MAPA DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO – RMSP. ...	22
FIGURA 4 - MAPA DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO EM GUARULHOS EM 1980.	25
FIGURA 5 - MAPA DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO EM GUARULHOS EM 2006.	26
FIGURA 6 - INDICAÇÃO DO SÍTIO AEROPORTUÁRIO ELABORADO PELO DAESP EM CAUCAIA ALTO, 1977	29
FIGURA 7 - LOCALIZAÇÃO DO AEROPORTO.	30
FIGURA 8 - POSIÇÃO DOS PRINCIPAIS AEROPORTOS NO MERCADO DOMÉSTICO DE PASSAGEIROS (2002).....	31
FIGURA 9 - POSIÇÃO DOS PRINCIPAIS AEROPORTOS NO MERCADO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS (2002).	33
FIGURA 10 - AEROPORTO X PERIFERIA.	36
FIGURA 11 - POPULAÇÃO DE GUARULHOS REAGE CONTRA AEROPORTO	36
FIGURA 12 - EXECUÇÃO DA TERRAPLANAGEM PARA A CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO.	38
FIGURA 13 - PROCESSO DE DESAPROPRIAÇÃO DE ÁREAS PARA A CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO.....	38
FIGURA 14 - MAPA DAS DESAPROPRIAÇÕES A SEREM REALIZADAS PARA A CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO DE GUARULHOS	39
FIGURA 15 – MAPA DECRETO ESTADUAL N° 46.499 DE 16 DE JANEIRO DE 2002.	40
FIGURA 16 - AVIÕES A BEIRA DO JARDIM NOVO PORTUGAL.	42

FIGURA 17 - MAPA DO ZONEAMENTO DO MUNICÍPIO DE GUARULHOS - 2007	43
FIGURA 18 - EXISTÊNCIA DE ÁREAS ALAGADIÇAS NO TERRENO ANTES DA CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO	44
FIGURA 19 - ESTRADA GUARULHOS – NAZARÉ.....	45
FIGURA 20 - COMUNIDADE MALVINAS	49
FIGURA 21 - JARDIM NOVO PORTUGAL E OBRAS DE EXPANSÃO DO AEROPORTO	50
FIGURA 22 - RESIDÊNCIA REMANESCENTE NO JARDIM NOVO PORTUGUAL.....	50
FIGURA 23 - ÁREA DE DESAPROPRIAÇÃO PARA AS FUTURAS AMPLIAÇÕES DO AEROPORTO	51
FIGURA 24 - MAPA DOS LOTEAMENTOS IRREGULARES E CLANDESTINOS EM GUARULHOS (2002/2003)	66
FIGURA 25 - MAPA DO PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO, ECONÔMICO E SOCIAL DE GUARULHOS, 2004.	67

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - EVOLUÇÃO POPULACIONAL 1940 A 2006 – GUARULHOS – SP	
.....	24

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA BRASILEIRA NO SÉCULO XX	18
TABELA 2 - EVOLUÇÃO POPULACIONAL DOS TRÊS BAIRROS MAIS POVOADOS PRÓXIMOS AO AEROPORTO – 1980, 1990 E 2000.	46

SUMÁRIO

1- INTRODUÇÃO.....	11
2- O TRANSPORTE AÉREO E AS TRANSFORMAÇÕES DA CIDADE.....	14
2.1- Breve histórico do desenvolvimento aeroviário brasileiro.....	14
2.2- O movimento da cidade	17
3- GUARULHOS	22
3.1- A localização e a história da área de estudo	22
3.2- A escolha de Guarulhos	26
3.3- Caracterização do Aeroporto	30
4- DESCRIÇÃO DOS PROBLEMAS URBANOS E PRINCIPAIS IMPACTOS DA PRESENÇA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO – GUARULHOS.....	35
4.1- As interferências do Aeroporto na espacialidade de Guarulhos.....	35
4.2- O adensamento urbano na zona aeroportuária.....	45
CONSIDERAÇÕES FINAIS	52
REFERÊNCIAS.....	54
ANEXOS.	58
ANEXO 1 – Notícias sobre as obras e desapropriações no entorno do Aeroporto Internacional de Guarulhos	58
ANEXO 2 – Mapa dos loteamentos irregulares e clandestinos em Guarulhos 2003/2003	66
ANEXO 3 – Mapa do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, Econômico e Social de Guarulhos	67

INTRODUÇÃO

Embora existam poucas pesquisas voltadas ao entendimento da problemática dos aeroportos e suas implicações no tecido urbano na visão da geografia, há inúmeros estudiosos que se preocuparam com as questões relacionadas às transformações da cidade e do urbano.

Compreender como se deu o processo de formação das cidades desde a antiguidade é de suma importância para que se entenda as características da cidade atual. Dessa forma, consideramos que o processo de urbanização sempre esteve fortemente atrelado à industrialização.

A passagem do capitalismo comercial ao industrial acentuou o exôdo rural provocando um grande aumento da população urbana. Essa mudança alterou significativamente a estrutura e papel da cidade, uma vez que as atividades industriais intensificaram seu caráter produtivo, dando margem à expansão e reprodução cada vez mais frequente do capital. A respeito dos reflexos que a introdução da atividade industrial passa a desempenhar na cidade, SPÓSITO (1996) coloca que:

As cidades, como formas espaciais produzidas socialmente, mudam efetivamente, recebendo reflexos e dando sustentação a essas transformações estruturais que estavam ocorrendo a nível do modo de produção capitalista. A indústria provoca um impacto sobre o urbano. Poderíamos pensar, à primeira vista, que o desenvolvimento industrial a partir da Revolução Industrial constitui-se apenas no reforço do papel produtivo assumido pela cidade com o capitalismo comercial, que permitiu as produções artesanal e manufatureira. Em parte o processo é este, mas ao mesmo tempo ele é contraditório, porque ao acentuar o papel produtivo das cidades, transforma a própria cidade (1996, p. 58)

Logo, à medida que ocorre o abandono gradual da manufatura e do campo surgem novos padrões e formas de consumo e a cidade passa a ser o palco de novas necessidades.

O processo de urbanização de Guarulhos foi propiciado, em grande parte, pela abertura das rodovias que cruzam a cidade, por sua industrialização e pela instalação do aeroporto. Entretanto, pelo ritmo acelerado do processo de ocupação do solo urbano, muitas ações degradantes têm sido verificadas, e, em muitos casos, sem a devida construção de infraestrutura urbana.

A construção do Aeroporto Internacional de São Paulo na cidade de Guarulhos foi responsável por um significativo desenvolvimento para toda a região. Apesar da real importância de sua presença, nota-se a ausência de um planejamento sério, comprometido com o desenvolvimento urbano da cidade, sobretudo nas áreas adjacentes a esse sistema aeroportuário.

Segundo o parecer da Prefeitura de Guarulhos em relação a proposta do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) apresentado pela Empresa de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) no relatório de situação ambiental atual do aeroporto internacional de São Paulo/ Guarulhos – André Franco Montoro – Maio de 2004 – em função do aeroporto constituir-se como uma “barreira urbana”, pois “recortou” relevante parte do tecido urbano, sua presença gera transtornos para a população do entorno, uma vez que os moradores que dependem do transporte público necessitam driblar essa barreira, ocasionando a demora em seus deslocamentos e grandes congestionamentos na região. O que reflete um amplo desestímulo para a população, já que em virtude da precariedade do sistema viário, a partir do aeroporto é mais fácil ter acesso ao centro de São Paulo do que alguns bairros de Guarulhos. Esta situação demonstra que, apesar do aeroporto ser considerado um pólo indutor de desenvolvimento de algumas atividades econômicas, elas se encontram restritas, por estarem predominantemente voltadas a atender interesses terceiros. Dessa maneira, os efeitos benéficos desse complexo de transportes pouco dinamizam o conjunto produtivo dos serviços por ele propiciado e acabam por não atender a demanda dos cidadãos locais.

A área de estudo escolhida demonstra claramente como, a partir do processo de globalização da economia, a implantação do aeroporto transformou e modificou expressamente o tecido urbano da cidade de Guarulhos, conforme salientam SANTOS e SILVEIRA (2010, p. 55) “Nos últimos decênios, o território conhece grandes mudanças em função de acréscimos técnicos que renovam a sua materialidade, como resultado e condição, ao mesmo tempo, dos processos econômicos e sociais em curso”.

Esta pesquisa baseia-se na análise das transformações ocorridas no uso e ocupação da terra na área de entorno desse importante equipamento urbano, o aeroporto. Verificamos que à proporção que as cidades se expandem sem o emprego da devida infraestrutura e planejamento, a concentração urbana em áreas próximas aos aeroportos podem alterar significativamente a estrutura urbana, bem como representar um grave risco à população. Dessa forma, o presente estudo justifica-se pelo enfoque geográfico dado a essa questão, uma vez que se trata de um tema ainda pouco explorado por essa ciência.

Para alcançarmos os objetivos propostos, foi necessário: realizar um breve resgate histórico da cidade de Guarulhos e da implantação e desenvolvimento do Aeroporto; identificar os equipamentos de planejamento necessários para a sua instalação; avaliar a importância desse equipamento para a infraestrutura urbana; analisar a relevância econômica da presença do Aeroporto para a cidade de Guarulhos; interpretar as informações coletadas procurando obter uma maior dimensão do fenômeno estudado; verificar em que medida a lei de zoneamento urbano e outras políticas públicas são dirigidas para essa área da cidade.

A observação sistemática da área de estudo permitiu um aprofundamento do conhecimento acerca de suas características. A partir dos relatos da população pode-se evidenciar as suas preocupações, expectativas e reivindicações e, desse modo, caracterizar de forma crítica os impactos da presença do Aeroporto.

O interesse pelo tema ocorreu em razão do aumento da demanda aeroportuária ocasionar uma série de implicações socioespaciais para as cidades. Esta problemática traz à tona a necessidade de ampliar sua infraestrutura, e, dessa forma, repensar novas condições e formas de se utilizar o espaço. Outro fator que demonstra a importância do assunto diz respeito à crescente exposição e ocorrências envolvendo os problemas aéreos e sua influência para a população, sendo relevante salientar a atuação do poder público municipal, e de outras esferas, no controle da ocupação do solo nas regiões próximas ao Aeroporto.

O presente estudo encontra-se dividido em três capítulos. O primeiro, intitulado “O Transporte aéreo e as transformações da cidade”, traz um breve histórico do desenvolvimento aeroviário brasileiro e demonstra as mudanças que ocorrem na sociedade, quando esta passa a ser predominantemente urbana, bem como os reflexos dessas transformações nas cidades e no desenvolvimento do transporte aéreo. Procurando destacar a ideia que os vários processos que ocorrem na sociedade devem ser analisados de maneira integrada, sem dissociá-los.

Em seguida, no segundo capítulo, descrevemos o histórico de ocupação e evolução populacional da cidade de Guarulhos e os fatores que induziram a escolha dessa cidade para a implantação do Aeroporto Internacional de São Paulo. Na sequência, caracterizamos, de maneira sucinta, a estrutura e a representação do aeroporto para a cidade de Guarulhos.

O terceiro capítulo está embasado nos trabalhos do Geógrafo Nilton Gama (Dissertação de Mestrado, 2009) e do Arquiteto Gerson Moura (Tese de Doutorado, 2011). Procuramos ressaltar as principais interferências da adequação do território guarulhense para a acomodação do complexo aeroportuário. A falta de articulação entre poder público e Aeroporto induziram intensa expansão urbana no entorno do Aeroporto, desencadeando o adensamento populacional de forma precária. Desse modo, a partir do pronunciamento de que o país seria sede de eventos como a Copa do Mundo (2014) e as Olimpíadas (2016) no Rio de Janeiro, houve uma grande preocupação em se ampliar a estrutura aeroportuária, tendo em vista também, a crescente importância e aumento do transporte aéreo.

Capítulo I

O TRANSPORTE AÉREO E AS TRANSFORMAÇÕES DA CIDADE.

2.1 – Breve histórico do desenvolvimento aeroviário brasileiro.

A larga relação entre meios de transporte e a urbanização tornou-se evidente a partir do início do século XX, no qual o transporte aéreo passou a desempenhar um papel ainda mais significativo no processo de desenvolvimento e estruturação urbana (AZEVEDO, 2008, p. 30), principalmente no Brasil.

Dentre as inúmeras funções do transporte aéreo, podemos destacar, também, as diversas relações que se estabelecem a partir do fluxo e trocas que este meio proporciona. Conforme assinala o Instituto de Aviação Civil:

O transporte aéreo é um dos setores mais dinâmicos da economia mundial. Ele cumpre importante papel estimulando as relações econômicas e o intercâmbio de pessoas e mercadorias, intra e entre as nações. Ele também responde de forma direta e quase imediata às flutuações conjunturais, tanto políticas como econômicas, do mundo e das economias nacionais (Manual de Implementação de Aeroportos, p. II.1).

O transporte aéreo, ao lado dos demais meios de transporte, beneficiou e expandiu a integração territorial do país. De acordo com Fouquet (2008 *apud* PEREIRA, 2010), as condições geográficas do Brasil eram favoráveis ao desenvolvimento da aviação e a promoção desse meio de transporte. No entanto, somente anos após o primeiro voo registrado na história da aviação, realizado por Alberto Santos Dumont em Paris, foi que o transporte aéreo brasileiro deu seus primeiros passos.

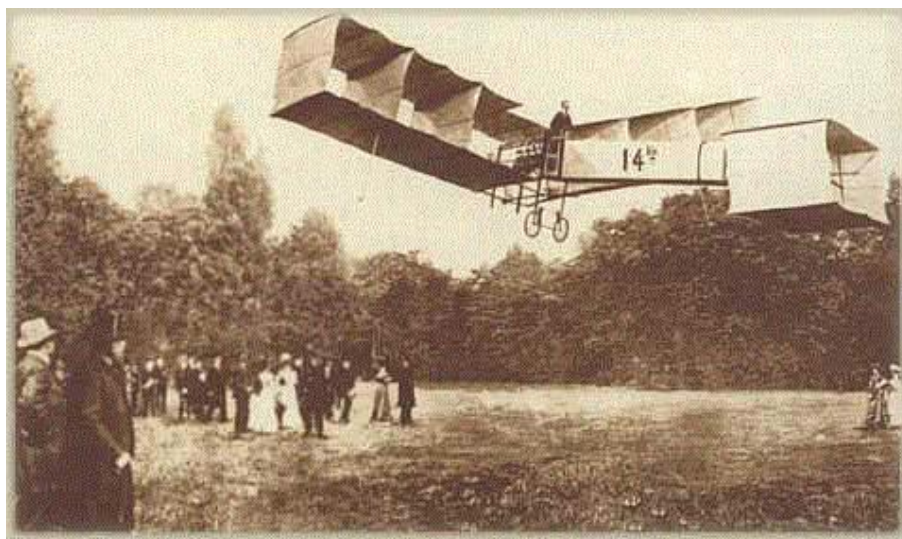


Figura 01: Alberto Santos Dumont, Paris – 1906. Fonte: www.fab.mil.br

No contexto mundial, o transporte aéreo já vinha se consolidando como transporte público desde o término da primeira guerra mundial. O pioneirismo do ramo se deu com a empresa alemã *Deutsche Luft – Reederei*, em 1919, com o transporte comercial, de cargas e passageiros entre Berlim e Weimar (PEREIRA, 2011, p. 70). Mais tarde, o mercado aéreo desenvolveu-se com a criação de companhias aéreas na França e na Grã-Bretanha e em outros países.

No Brasil, na década de 1910, iniciou-se o transporte aéreo com a criação da Escola Brasileira de Aviação no Rio de Janeiro e da Escola de Aviação da Força Pública, em São Paulo. Nesse período, surgem também as primeiras linhas aéreas.

Foi em 22 de fevereiro de 1927 que se iniciou a primeira linha regular no Brasil (BRANCO, 2008, p. 29 *apud* DUARTE, 2011) no estado do Rio Grande do Sul, posteriormente, em junho daquele mesmo ano, inaugurou-se a VARIG (Viação Aérea Rio Grandense). De acordo com as considerações de Silva (1991, p. 43, *apud* DUARTE, 2011), na década de 1940:

Ocorreu uma consolidação da Aviação Civil Brasileira, através da criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941, da formação de duas dezenas de empresas de transporte aéreo no decorrer dessa mesma década, da constituição de uma grande frota de aeronaves, a criação de centenas de aeroclubes dedicados à formação de pilotos, e a construção, durante a II Guerra Mundial, de uma rede de aeroportos com pistas de pousos e decolagens pavimentadas e com equipamentos de auxílio à navegação aérea.

Progressivamente, o rápido desenvolvimento da tecnologia contribuiu expressamente para a transformação das aeronaves. Além disso, outro fator que favoreceu a aviação foi a fabricação aeronáutica para fins militares, sobretudo na década de 1920. Segundo Azevedo (2008) houve um grande e rápido avanço na história da aviação: dos 160 quilos do 14-BIS e 1 tripulante para os 350 mil quilos do Boeing 747, 490 passageiros, 25 tripulantes, velocidade de 950 quilômetros por hora em apenas 63 anos.

O potencial aeronáutico passou a ser cada vez mais empregado no transporte de correio, cujas malhas foram se consolidando e regularizando progressivamente. As linhas de correio passaram a levar eventualmente passageiros, com isso a credibilidade e confiabilidade da modalidade despertou a demanda. A organização dos serviços amadureceu as companhias e desenvolveu a infraestrutura aeroportuária (AZEVEDO, 2008, p. 31).

Com o desenvolvimento de uma infraestrutura aeroportuária no Brasil, fazia-se necessária a adoção de medidas e mecanismos que auxiliassem a administração e regulamentação do transporte aéreo em nível mundial. A criação, na década de 1940, da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) na convenção de Chicago – EUA, estabeleceu diretrizes e práticas indicadas à regulamentação do transporte aéreo mundial (AZEVEDO, 2008).

Logo, durante o período desenvolvimentista brasileiro da década de 1950, o transporte aeroviário e a infraestrutura aeroportuária constituem-se como importantes e estratégicos instrumentos para a promoção do projeto político que se formava naquele momento. Sobre o cenário aeroviário e sua estrutura, Branco, (2009, p. 29) coloca que:

O Brasil detinha a maior rede de serviços aéreos comerciais do mundo em volume de tráfego depois dos Estados Unidos. Na década de 1950, chegaram a operar 16 diferentes companhias aéreas brasileiras e as ligações aéreas assumiam relevante papel no desenvolvimento nacional, principalmente desde que o presidente Juscelino Kubitschek popularizou o uso do avião, tornando público o fato de ter transformado o avião numa ferramenta de trabalho imprescindível para o seu objetivo de modernizar o Brasil e inaugurar a nova capital, em Brasília, se tornasse realidade.

Nas décadas de 1960 e 1970, a partir da introdução da propulsão a jato nas aeronaves civis, sobretudo do Boeing 707, houve um nítido crescimento do transporte aéreo e de passageiros e cargas no âmbito mundial. Esses novos equipamentos exigiam uma intensa transformação da infraestrutura aeroportuária. Se por um lado, otimizaram os serviços, por outro, demandavam a ampliação de pistas, a criação de pátios de estacionamento com maiores dimensões e eficiência dos terminais de passageiros e cargas.



Figura 02: Boeing 707 – Varig. Fonte: www.jetsite.com.br

Assistiu-se, durante as décadas de 1980 e 1990, a expansão da aviação comercial brasileira, apesar das nuances relacionadas à alta do petróleo e a má gestão das empresas aéreas – na década de 1980 o número de empresas aéreas atuando no Brasil se reduziu a quatro: Varig, Vasp, Transbrasil e Cruzeiro – (DUARTE, 2011). O setor ganha maior expressão, sobretudo, porque passa a funcionar uma grande rede que recobre todo o território nacional, fortalecendo, significativamente, a sua integração.

Nessa perspectiva, vale ressaltar como a crescente importância da infraestrutura aeroportuária confere novas configurações à cidade e à dinâmica urbana. Apesar dos benefícios ocasionados pela presença de aeroportos na cidade e para a população, estudar as restrições e imposições desse importante equipamento urbano é de suma relevância para a atuação das prefeituras no controle e ocupação do solo nas regiões circunvizinhas.

2.2 – O movimento da cidade.

No Brasil, a partir da década de 1970, assiste-se a um período marcado pelo aumento da população urbana, na qual verifica-se a presença de aproximadamente 56% da população total do país residindo nas cidades. De acordo com dados do Censo de 2010, a população urbana salta para cerca de 84,4% (IBGE). Conforme pode-se verificar na tabela abaixo:

Tabela 01: Evolução da população urbana brasileira no século XX

Ano	População total	População urbana	Índice de urbanização
1950	51.994.397	18.782.891	36,1%
1960	70.070.457	31.303.034	44,7%
1970	93.139.027	52.084.984	55,9%
1980	119.002.706	80.436.409	67,5%
1991	146.825.475	110.990.099	75,6%
2000	169.799.170	137.953.959	81,3%
2010	190.755.799	160.997.894	84,4%

Fonte: IBGE, 2011. Adaptado, 2012.

Esse aumento da população deve-se, principalmente, à política desenvolvimentista implantada pelo governo Juscelino Kubitschek que estimulou o processo de industrialização do país. Como esse desenvolvimento ocorreu de maneira muito rápida, houve a necessidade de um grande contingente de mão de obra para trabalhar nas indústrias que se expandiam pelo Brasil.

O impulso industrial demandou o intercâmbio com outros países, de modo que o transporte aéreo passa a ser adotado como uma prioridade visando promover o desenvolvimento do país. Esse período está fortemente vinculado à mundialização da economia que, a partir das transformações conjunturais, passaram a impor novas formas de produção e consumo, exigindo, cada vez mais, as trocas e a fluidez territorial (PEREIRA, 2010).

Ainda de acordo com Pereira:

Nesse sentido o advento da globalização econômica impôs de maneira mais latente a redefinição do meio geográfico, fomentando o aperfeiçoamento dos meios de transporte sobretudo o aéreo, que passou a ser mais intensivamente utilizado, sendo incorporado a espaços periféricos como no Brasil, na intenção de interconectá-lo ao sistema econômico global (2010, pág. 37)

Nesta perspectiva, com o avanço tecnológico e a consequente evolução das aeronaves, o transporte aéreo ganha novas características tornando-se um

transporte de massa. Com isso, o crescente aumento do tráfego aéreo traz à tona a discussão de se ampliar a infraestrutura aeroportuária.

Acrescentando a essa discussão, SANTOS e SILVEIRA (2010) assinalam que:

Se a primeira metade do século XX foi a época da expansão ferroviária, a partir dos anos 50 o rearranjo da configuração territorial é, em grande parte, devido à expansão rodoviária e ao desenvolvimento do transporte aéreo, que criam nodalidades de nova qualidade (2010, p. 57).

Desse modo, concordamos com Azevedo (2008, p. 21) quando afirma que existe uma intensa relação entre a urbanização e o desenvolvimento dos meios de transporte, principalmente no que diz respeito ao transporte aéreo. Conforme destaca o autor, este funciona como elemento de integração nacional, cujo desenvolvimento é vital para a soberania do país e para garantir a sua segurança, eficiência e eficácia.

Não podemos deixar de lembrar que a adoção do transporte aéreo trouxe problemas, ainda que recentes, para a configuração das cidades. Inicialmente, as pistas localizavam-se em áreas distantes dos centros urbanos, onde as atividades de pouso e decolagem não ameaçavam a segurança das áreas adjacentes, nem geravam impactos para a população. No entanto, com a expressão da urbanização essa questão torna-se preocupante, à medida que ocorre o crescimento desordenado da cidade e não se planeja adequadamente o uso e a ocupação do solo, provocando o adensamento no entorno dos aeroportos.

Demonstramos que as cidades, com o passar dos anos, passam por diversas transformações. Desse modo, é necessário a adoção de medidas que minimizem os impactos sobre o sistema urbano e a população em geral.

Nesse sentido, a cidade é analisada em seu movimento, no qual suas mudanças estão intimamente relacionadas às características da sociedade e às transformações históricas. Dessa maneira, pode-se dizer que sua relação com a dinâmica da sociedade confere diferentes formas de apropriação do espaço.

Para Carlos (2011, p. 57):

a cidade, em cada uma das diferentes etapas do processo histórico, assume formas, características e funções distintas. Ela seria, assim, em cada época, o produto da divisão, do tipo e dos objetos de trabalho, bem como do poder dela centralizado.

A cidade configura-se como o centro das decisões políticas, sociais e econômicas (CARMO, 2006), carregando em si uma série de implicações inerentes ao modo de produção capitalista. Entre elas, destaca-se a questão do uso do solo urbano, que nada mais é do que a necessidade de se ocupar parte de um território, intrínseco ao modo de vida no urbano.

Para Carlos (2011, p. 45), essa necessidade abarca uma visão ainda mais ampla:

O modo de ocupação de determinado lugar da cidade se dá a partir da necessidade de realização de determinada ação, seja de produzir, consumir, habitar ou viver [...] não é meramente ocupar uma parcela do espaço; tal ato envolve o de produzir o lugar.

Logo, as distintas formas de produção e consumo levam à construção de espaços desarticulados, sem vínculos, tendendo ao processo de diferenciação da sociedade em classes. Como consequência, surgem fragmentações no ordenamento do território (CORRÊA, 1989, p. 09) e a formação de espaços desiguais na cidade.

Tendo em vista essas análises, a pesquisa buscou evidenciar alguns dos impactos socioespaciais gerados pelo crescimento desordenado das cidades em torno de um importante equipamento urbano, o aeroporto. Além disso, buscou-se evidenciar em que medida há atuação do poder público no planejamento de políticas que visam amenizar os efeitos dessa problemática, conforme aponta o artigo 30, inciso VIII da Constituição Federal do Brasil.

Art. 30. Compete aos Municípios: **VIII** - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.

Nesse contexto, pode-se inferir que o estudo dessas transformações colaboram com a nossa análise, já que a cidade vai adquirindo e incorporando características de acordo com as mudanças da sociedade. Neste ponto concordamos com CARLOS (2011) quando afirma que:

Não podemos dizer que o espaço geográfico existe com o surgimento do homem no planeta; ao contrário, o espaço geográfico só se constituiu enquanto produto humano, logo social, na medida em que o homem tem condições de, através de seu processo de trabalho, transformar a natureza e produzir algo diverso dela. Essa dimensão histórica é fundamental para a compreensão da natureza da cidade. Ela é essencialmente algo não definitivo; não pode ser analisada como um fenômeno pronto e acabado,

pois as formas que a cidade assume ganham dinamismo ao longo do processo histórico. A cidade tem uma história (...) (p. 57).

Assim, os problemas decorrentes das transformações da sociedade são resultado da falta de planejamento ou de um planejamento “ruim”, que não acompanhou o crescimento desordenado das cidades e não considerou o seu ‘movimento’.

Capítulo II

GUARULHOS

3.1 – A localização e a história da área de estudo

Guarulhos está localizada a nordeste da Região Metropolitana de São Paulo, sendo um dos 39 municípios que a integra. Encontra-se próxima ao principal eixo de desenvolvimento do país, São Paulo/ Rio de Janeiro, apenas a 17 km da capital. Possui área territorial de aproximadamente 319,19 km² e população estimada em 1.299.249 (IBGE, 2013).

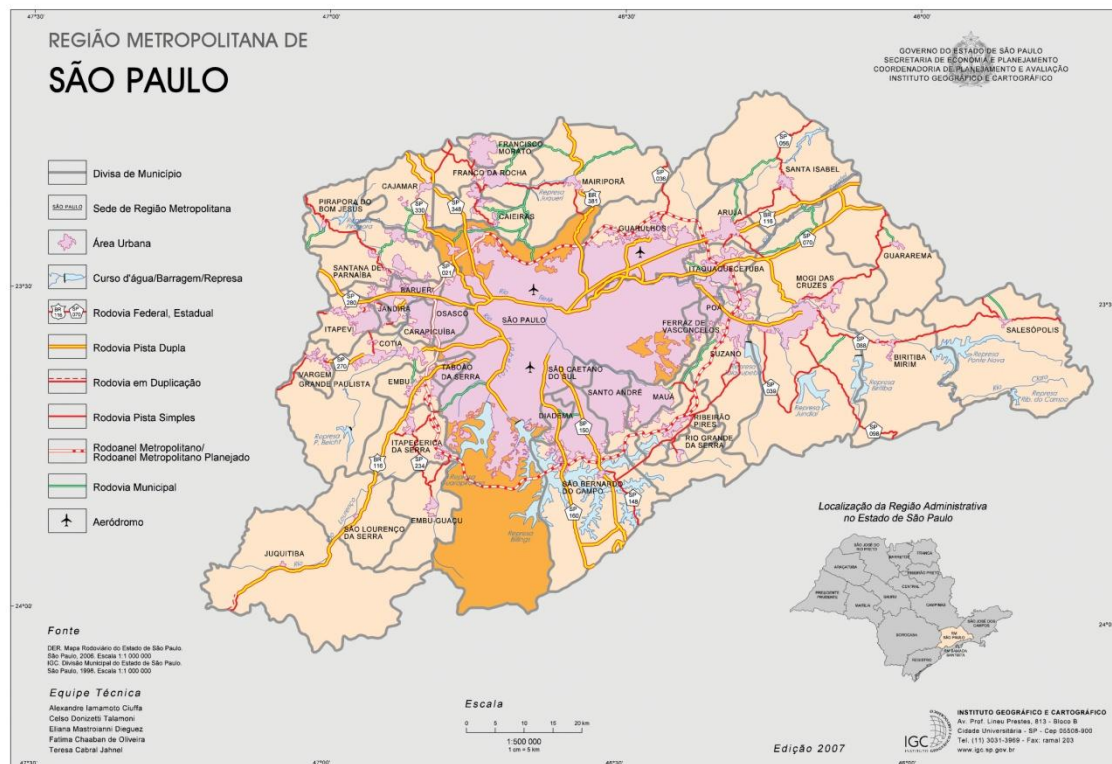


Figura 3: Região Metropolitana de São Paulo – RMSP. Mapa Da Região Metropolitana de São Paulo. Fonte: www.igc.sp.gov.br – Acesso em 10/08/2012 – Cristina S. Fonseca.

A gênese de Guarulhos encontra-se intimamente relacionada ao processo de ocupação e expansão da vila de São Paulo de Paraitinga. A descoberta de minas auríferas na região despertou grande interesse dos colonos paulistas, que passaram a explorar jazidas e apropriar-se das terras indígenas. Em relação a esta dominação do território guarulhense OLIVEIRA assinala que:

A constituição das aldeias e a mineração de ouro foram momentos significativos para a consolidação dos objetivos do império português, a partir do território paulista. Em Guarulhos, ao impor seu modelo de ocupação do espaço, os colonizadores destruíram a forma de organização social dos índios que era baseada em um estilo de vida nômade e no uso coletivo dos recursos naturais. O modo português impôs um estilo

sedentarizado, assentado na exploração do trabalho humano e na apropriação dos recursos minerais para fins comerciais (2008, p. 15)

No século XVI, São Paulo exercia grande centralidade político-administrativa, podendo, dessa forma, influir decisivamente na estrutura do regime colonial, bem como na manutenção e organização dos aldeamentos que cresceram ao seu redor (GAMA, 2009). O aldeamento Conceição, por integrar esta espacialidade, sofreu fortes interferências, uma vez que a disponibilidade de mão de obra indígena e existência de áreas passíveis para exploração funcionaram como atrativos para o povoamento.

Progressivamente, acentua-se o interesse pelas terras guarulhenses e o aldeamento eleva-se à condição de freguesia “Nossa Senhora da Conceição dos Guarulhos” (RANALI, 1986, p. 42 *apud* GAMA, 2009) que passa a concentrar grande parcela da população paulista.

A exploração aurífera configurou-se como a primeira atividade econômica do município e está vinculada ao ciclo do ouro no território Brasileiro. Com o seu declínio, a agricultura passa a desempenhar função relevante na economia da cidade. A presença de imigrantes a partir de 1870 representou o segundo grande impulso para ocupação do planalto (OLIVEIRA, 2008), proporcionada, principalmente, pela expansão cafeeira no estado de São Paulo. No caso de Guarulhos, o povoamento se estendeu a região norte do município, em áreas próximas ao rio Tietê, Cabuçu de cima e Baquirivu (OLIVEIRA, 2008)

Nesse período, conforme salienta Gama (2009, p. 34) a cidade não possui nenhum cultivo com características que justifiquem uma economia agroexportadora, como era o caso de outras áreas do estado, nas quais predominou a atividade cafeeira. Dessa forma, a economia de Guarulhos desenvolveu-se pautada na extração de areia e no setor hortifrutigranjeiro, este último destinado principalmente ao abastecimento da capital.

A necessidade de escoar a produção para São Paulo e o eminente desenvolvimento da produção de tijolos levou a implantação de uma rede ferroviária.

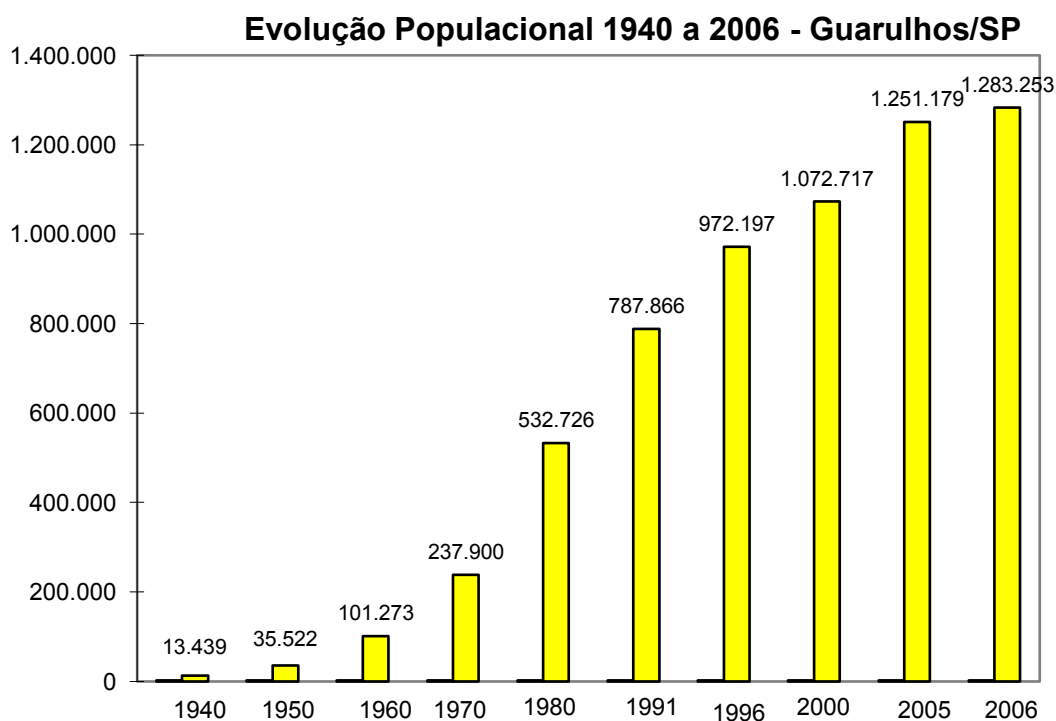
Um dos motivos principais da criação da Estrada de Ferro Ramal de Guarulhos foi a necessidade do escoamento de produtos de olarias e de hortifrutigranjeiros, pois Guarulhos nesses tempos de criação do ramal era um grande produtor desses últimos, de tal sorte que se configurou em um dos mais importantes centros de abastecimento do mercado central da capital, principalmente pelo grande desenvolvimento causado pela

instalação, no município, dos imigrantes portugueses, japoneses, italianos e libaneses (RIBEIRO, 2006, p. 176).

O período conhecido como “Ciclo do Tijolo” (OLIVEIRA, 2008) trouxe elementos fundamentais para que se desenhasse um novo cenário político na cidade, dentre os quais se pode citar a formação das primeiras indústrias e o surgimento dos primeiros operários urbanos.

Na primeira metade do século XX as atividades industriais se intensificaram, ocorrendo, assim, o aumento significativo da população, sobretudo no período entre guerras. Dessa forma, pode-se inferir que a implantação da Estrada de Ferro da Cantareira e da Estrada Rio – São Paulo foi determinante para expansão urbana na região. Outro fator que possibilitou o aumento do número de habitantes na cidade foi a presença da Base Aérea de São Paulo juntamente a construção do loteamento industrial de Cumbica, em 1945.

Gráfico 01 – Evolução Populacional 1940 a 2006 – Guarulhos – SP



Fonte: IBGE, 2006. Modificado pela autora. Prefeitura Municipal de Guarulhos.

Acompanhando o modelo desenvolvimentista, no qual se priorizou o uso do automóvel em detrimento ao transporte ferroviário, foram incrementadas melhorias na estrada Rio – São Paulo que passou a denominar Rodovia Presidente Dutra. As indústrias instalaram-se seguindo o traçado dessa importante rodovia e da então estrada de ferro.

No final da década de 1950, assistiu-se no Brasil uma intensa industrialização do território e a consequente necessidade de expandir as trocas e o intercâmbio com outros países. Esse contexto acelerou a criação de uma infraestrutura aeroportuária que estimulasse a implantação cada vez mais frequente de indústrias nacionais com capacidade para atrair empresas estrangeiras, como condição imprescindível para alavancar a economia.

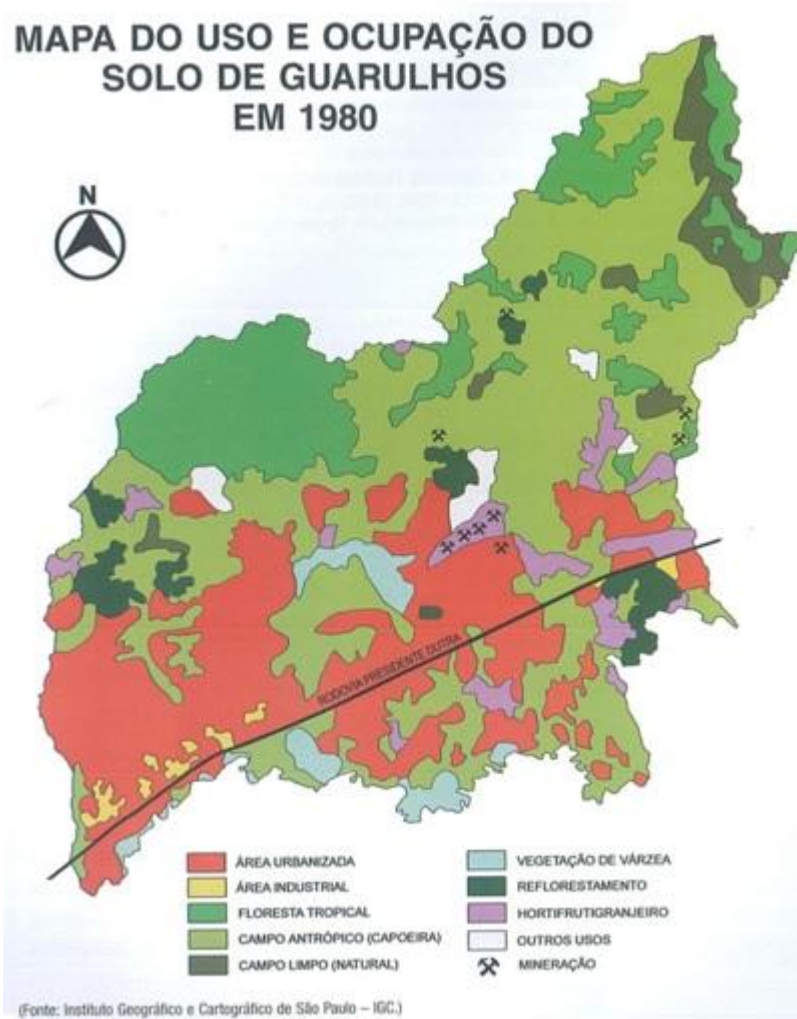


Figura 4 – Mapa do Uso e Ocupação do Solo em Guarulhos em 1980. Fonte: Atlas Escolar Histórico e Geográfico – Guarulhos 450 anos.

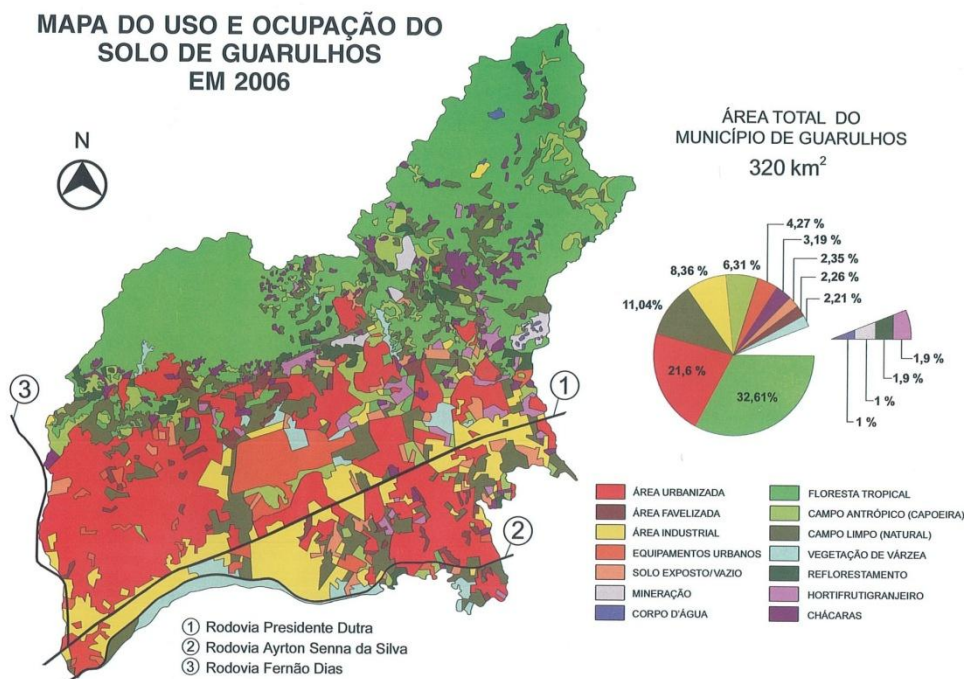


Figura 5 - Mapa do Uso e Ocupação do Solo em Guarulhos – 2006. Fonte: Atlas Escolar Histórico e Geográfico – Guarulhos 450 anos.

Dessa maneira, é oportuno dizer que o avanço da industrialização, atrelada à construção das rodovias e instalação do aeroporto em Guarulhos, alavancaram a expansão urbana da cidade, alterando significativamente sua estrutura. Conforme se pode observar na comparação das Figuras 4 (1980) e Figura 5 (2006).

3.2 A escolha de Guarulhos

Com a internacionalização da globalização, que teve como reflexo as rápidas mudanças e transformações ocorridas ao longo das últimas décadas do século XX e que abarcaram a primeira metade do século XXI, principalmente, no que tange aos avanços tecnológicos e dos meios de comunicação e transporte, verificamos uma intensa alteração, também, da sociedade. Esta, por sua vez, apresenta-se cada vez mais diferenciada, racional e individualista (ASCHER, 2001, p. 32 *apud* DUARTE, 2011). Nesse contexto, segundo Santos (1988, p. 07), a mundialização que se vê é perversa.

Concentração e centralização da economia e do poder político, cultura de massa, cientificização da burocracia, centralização agravada das decisões e da informação, tudo isso forma a base de um acirramento das

desigualdades entre países e entre classe sociais, assim como da opressão e da desintegração do indivíduo.

A circulação cada vez mais acentuada de mercadorias, pessoas e capitais permitem uma maior autonomia diante dos limites temporais e espaciais. Essa nova possibilidade de inserção de lugares e espaços no âmbito mundial, intensificam e aproximam as relações entre cidade e sistemas de transporte, uma vez que se tem a necessidade da criação de espaços que realizem essa ligação. Dessa forma, o aeroporto é um bom exemplo de ponto de efetivação dessa intersecção.

No início da década de 1970, o governo federal começou o processo de modernização da rede aeroportuária e criou a primeira estatal do ramo da administração aeroportuária brasileira, a ARSA (Aeroportos do Rio de Janeiro SA), empresa responsável pela construção do aeroporto do Galeão e, depois, por sua administração, até o final da década de 1980.

Em 1973 foi criada, pelo governo federal, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), responsável por planejar, administrar e coordenar, nos âmbitos comercial e industrial, toda a infraestrutura aeroportuária. Gradativamente, foram incorporados novos aeroportos a sua administração, nesse contexto, há uma crescente expansão de sua estrutura e operação.

Já na década de 1980, o governo federal desvincula-se da participação nos investimentos à infraestrutura aeroportuária, passando à INFRAERO a responsabilidade integral por todos os recursos necessários à manutenção, aperfeiçoamento e operação da rede aeroportuária comercial brasileira. De acordo com Silva (1991, p. 156):

Antes da criação da INFRAERO, a administração aeroportuária era assegurada pelo Departamento de Aviação Civil – DAC e pelos comandos territoriais da Força Aérea Brasileira. Não existia um plano de investimentos bem definido e a administração inseria-se num quadro, onde o tráfego se desenvolvia rapidamente, apresentando a taxa histórica de 8% ao ano para passageiros, e de 12% ao ano para carga, sem que o correspondente aumento de capacidade fosse tratado adequadamente.

O Aeroporto de Congonhas, cuja construção foi iniciada em meados da década de 1930, já demonstrava a proximidade do limite de capacidade de operação de passageiros e carga. O que levou o Ministério da Aeronáutica a desenvolver estudos sobre a viabilidade de construção de um Aeroporto Internacional na Grande São Paulo.

A construção do Aeroporto Internacional de São Paulo fora realizada ainda sob o comando do Governo Federal, em 1979, por meio da COPASP (Comissão Coordenadora do Projeto e Construção dos Aeroportos da Área Terminal de São Paulo).

Antes da escolha permanente por Guarulhos para situar o Aeroporto Internacional, outros estudos foram desenvolvidos pelo consórcio Hidroservice, Acres & Parkin no final da década de 1960. Os levantamentos realizados consideraram parâmetros como: topografia, relevo, meteorologia, direção dos ventos, obstáculos, distância em relação ao centro de São Paulo, acessibilidade e desenvolvimento urbano do local. Os resultados apontaram, de acordo com a melhor alternativa econômica, a opção por Cumbica. O aeroporto de Guarulhos seria planejado para atender a demanda de voos domésticos que utilizavam o aeroporto de Congonhas, bem como dar suporte ao Aeroporto de Viracopos. Além disso, deveria servir como alternativa ao tráfego doméstico e internacional do Cone Sul. No entanto, foi necessária a intervenção do Governo Estadual, uma vez que já havia conflitos com a população residente nas proximidades da Base Aérea.

O Ministério da Aeronáutica, em 1976, incumbiu a tarefa de escolha do local para abrigar o novo aeroporto ao Governo Estadual de São Paulo, cabendo ao Ministério a aprovação dessa escolha, assim como a determinação e especificidades da área para cargas e passageiros e os projetos construtivos. O Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (DAESP), nesse momento, também realizou estudos de viabilidade para a construção do projeto denominado Aeroporto Metropolitano de São Paulo. De acordo com o relatório elaborado, foram indicadas três localidades: a primeira opção, Caucaia do Auto; a segunda, Ibiúna e, finalmente, a terceira, Viracopos.

O local considerado foi Caucaia do Auto, pela facilidade de acesso pela rodovia Raposo Tavares e pela distância de, aproximadamente, 35 km da capital. Apesar desses fatores, o relevo acidentado (DUARTE, 2011, p. 37) demandaria uma intensa movimentação de terra e por estar localizada em uma área de reserva florestal, seria alvo de intensas contestações. Dessa forma, a implantação desse novo sítio foi desconsiderada.

Diante desse embate em relação a melhor localização do novo sítio aeroportuário, o Ministério da Aeronáutica determinou a condução e escolha definitiva da área a ser implantado o novo aeroporto.

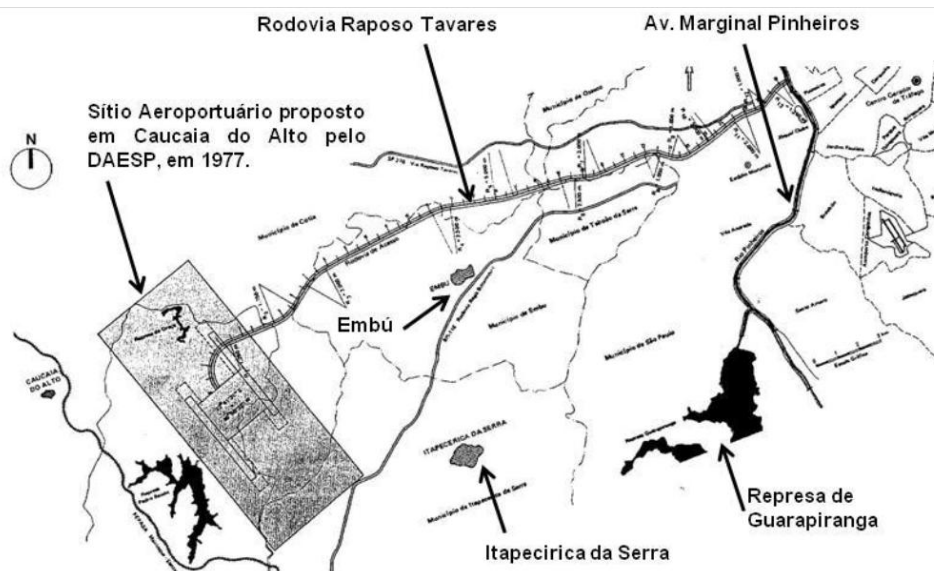


Figura 6: Indicação do Sítio Aeroportuário elaborado pelo DAESP em Caucaia do Auto, 1977 – Mapa sem escala. Fonte: DAESP, 1977 (Retirado da Tese de Doutorado de Gerson Moura Duarte, 2011).

Após diversos apontamentos, finalmente, na escolha do sítio de Guarulhos, pesou o fato do Ministério da Aeronáutica ter doado os dez quilômetros quadrados, pertencentes à Base Aérea de São Paulo, para a construção do complexo aeroportuário. Em relação a esta questão, encontramos o seguinte comentário no site da prefeitura do município:

Em 1985 foi inaugurado o aeroporto de Cumbica, hoje denominado "Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos Governador André Franco Montoro", o maior da América do Sul. Devido à industrialização ocorrida no município, o afluxo do contingente humano incentivou a formação de loteamentos efetuados sem grandes preocupações com a urbanização, a infra-estrutura [sic] e os serviços de utilidades públicas. O crescimento populacional da cidade de Guarulhos é um reflexo do processo de urbanização que afetou o Brasil, especialmente nos últimos 50 anos. (PMG – www.guarulhos.sp.gov.br).

Apesar de Guarulhos ter sido a escolha definitiva, observamos uma demora de dez anos entre o primeiro estudo realizado pelos consórcios Hidroservice, Acres & Parkin que indicaram Guarulhos como o local ideal para a implantação do aeroporto e a decisão final para o sítio. Durante esse período a expansão urbana no entorno da Base Aérea acentuou-se, principalmente, com a construção de loteamentos irregulares e clandestinos.

3.3 - Caracterização do Aeroporto.

O Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos integra a rede aeroportuária brasileira como o maior em movimento de passageiros internacionais e o segundo lugar em movimento de passageiros domésticos (ficando atrás apenas de Congonhas).

Encontra-se em uma área de 14 km² e está localizado na Rodovia Hélio Smidt (SP- 019/ BR 610), a qual faz sua ligação com a Rodovia Ayrton Senna e a intersecção com a Rodovia Presidente Dutra, conforme aponta a figura a seguir:

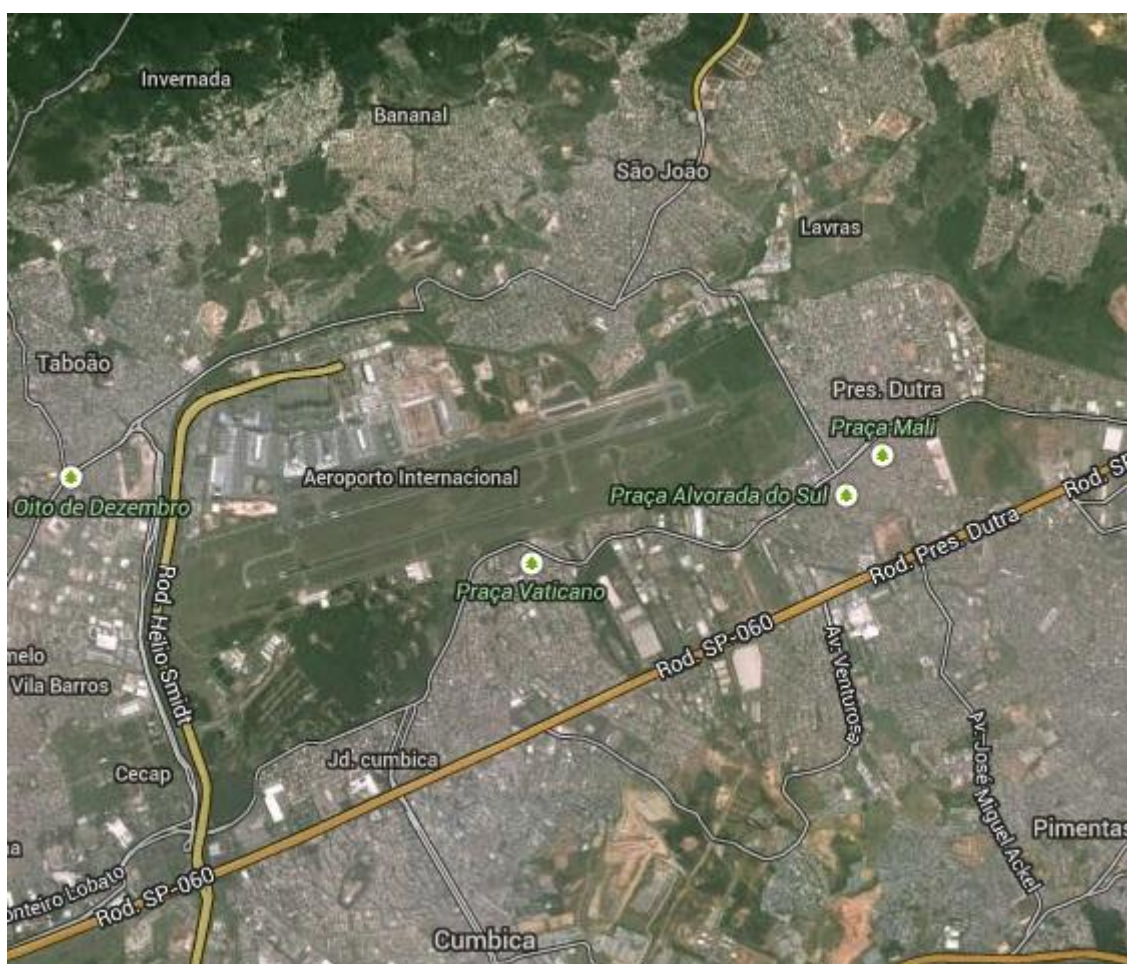


Figura 07: Localização do Aeroporto –. Fonte: Google Maps.

Desde o início de suas operações, na década de 1980, o Aeroporto Internacional de São Paulo cumpre papel de destaque e crescimento em sua movimentação, tornando-se o principal Aeroporto do país. Apresenta, ainda, a maior movimentação de carga internacional e carga porão (DUARTE, 2011).

Aeroportos	Passageiros (milhões)*	%
São Paulo - Congonhas	10,5	18%
São Paulo - Guarulhos	6,7	12%
Brasília - Presidente Juscelino Kubistchek	5,2	9%
Santos Dumont - Rio de Janeiro	4,9	8%
Salvador - Luiz Eduardo Magalhães	3,1	5%
Rio de Janeiro - Galeão/Antônio Carlos Jobim	3,0	5%
Porto Alegre - Salgado Filho	2,4	4%
Recife - Guararapes	2,3	4%
Rede INFRAERO	58,1	

* Embarcados + Desembarcados + Conexões

Figura08: Posição dos principais Aeroportos no mercado doméstico de passageiros. Fonte: Relatório de Impacto Ambiental/ Ampliações do Aeroporto Internacional de SP/ Guarulhos.

Aeroportos	Passageiros (milhões)*	%
São Paulo - Guarulhos	6,5	66%
Rio de Janeiro – Galeão/Antônio Carlos Jobim	2,4	24%
Florianópolis	0,3	3%
Salvador - Luiz Eduardo Magalhães	0,2	2%
Recife – Guararapes	0,1	1%
Rede INFRAERO	9,8	

* Embarcados + Desembarcados + Conexões

Figura09: Posição dos principais Aeroportos no mercado internacional de passageiros. Fonte: Relatório de Impacto Ambiental/ Ampliações do Aeroporto Internacional de SP/ Guarulhos.

Em relação ao perfil da demanda de passageiros, de acordo com o relatório de impacto ambiental elaborado pela empresa Figueiredo Ferraz sobre as ampliações do Aeroporto, a maioria das viagens domésticas ocorrem por motivo de negócios. No caso das viagens internacionais, o principal fator é o turismo.

Segundo informações da Prefeitura de Guarulhos, a partir da implantação do Aeroporto, diversos serviços relacionados à sua operação se fixaram no entorno, modificando significativamente o espaço urbano da cidade, tais como: estacionamento de veículos, centro de convenções, locadora de automóveis, entre outros. Outro setor de destaque nesse contexto é o hoteleiro, que conta, atualmente, com uma rede de 19 hotéis, alcançando o total de 2,7 mil apartamentos.

No que diz respeito à estrutura do complexo aeroportuário, de acordo com dados da INFRAERO:

Atualmente o Aeroporto de Guarulhos opera com dois terminais com capacidade para movimentar 17 milhões de passageiros/ano. São 44 empresas aéreas nacionais e internacionais, regulares, cargueiras e charters que utilizam 260 balcões de check-in (...) Mais de 40 diferentes modelos de aeronaves utilizam as duas pistas do aeroporto, uma com 3.700 metros e outra de 3 mil metros de extensão, que recebem, em média diária, 475 operações de pouso e decolagem. De Guarulhos partem e chegam vôos [sic] procedentes e com destino a 26 países e 117 cidades nacionais e estrangeiras. A rede comercial dos terminais de passageiros é formada por 177 pontos comerciais (INFRAERO, 2009).

O aeroporto representa atualmente um importante polo indutor de desenvolvimento econômico na cidade de Guarulhos, sobretudo pelos serviços oferecidos e empregos gerados. Cerca de 50% dos postos de trabalho do aeroporto são de moradores da cidade de Guarulhos (Coordenadoria para assuntos aeroportuários de Guarulhos, 2011). No entanto, estes benefícios vêm acompanhados de uma série de problemas.

Segundo o EIA-RIMA (2001):

A Rodovia Presidente Dutra e o Aeroporto Internacional de São Paulo contribuíram para o desenvolvimento econômico municipal, mas se configuram como barreiras físicas às conexões locais e intermunicipais. A interrupção da malha urbana representada pela área do Aeroporto é tal que os bairros localizados na porção leste do Município de Guarulhos são polarizados pelo Município de Arujá (Relatório de Impacto Ambiental/ Ampliações do Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos, p. 55).

Dessa forma, podemos inferir que o planejamento urbano da cidade de Guarulhos priorizou fortemente a reprodução do capital ao privilegiar seus investimentos apenas para a área do aeroporto, sem estruturar a periferia. Além disso, a presença deste equipamento urbano não integra a cidade e provoca a fragmentação do espaço guarulhense.

Sobre este assunto, Gama (2011, p. 135) assinala que:

A configuração socioespacial de Guarulhos segue determinadamente os direcionamentos da reprodução do capital que insere ao espaço urbano de Guarulhos investimentos capitais a fim de ampliar a taxa de acumulação e a promoção de infraestrutura que aumente a fluidez da circulação. Embora Guarulhos receba a inserção de capitais, a reprodução do espaço urbano não se beneficia dos recursos investidos, uma vez que o direcionamento é estrategicamente conduzido ao interesse capital. Para a população guarulhense, os recursos ocorrem de maneira residual proporcionando uma inclusão precária das camadas operárias ao urbano.

O aeroporto internacional de São Paulo-Guarulhos possui uma infraestrutura interna bastante desenvolvida, com ruas pavimentadas e bem sinalizadas. Em contrapartida, os bairros de seu entorno sofrem com a embrionária rede de serviços ofertados pelo poder público municipal. Há bairros que ainda carecem de serviços básicos como coleta de lixo e correio.

Gama (2011, p. 08), em sua dissertação de mestrado, atenta sobre a nítida reprodução do espaço urbano da cidade com relação aos usos e formas do urbano. Ao lado do estacionamento do Aeroporto, segundo o autor, há uma “cortina verde” que inviabiliza a integração com a cidade e separa os recursos e a infraestrutura

disposta pelo aeroporto da densa periferia. Configurando-se, assim, como um espaço totalmente capitalizado e de evidente segregação socioespacial.

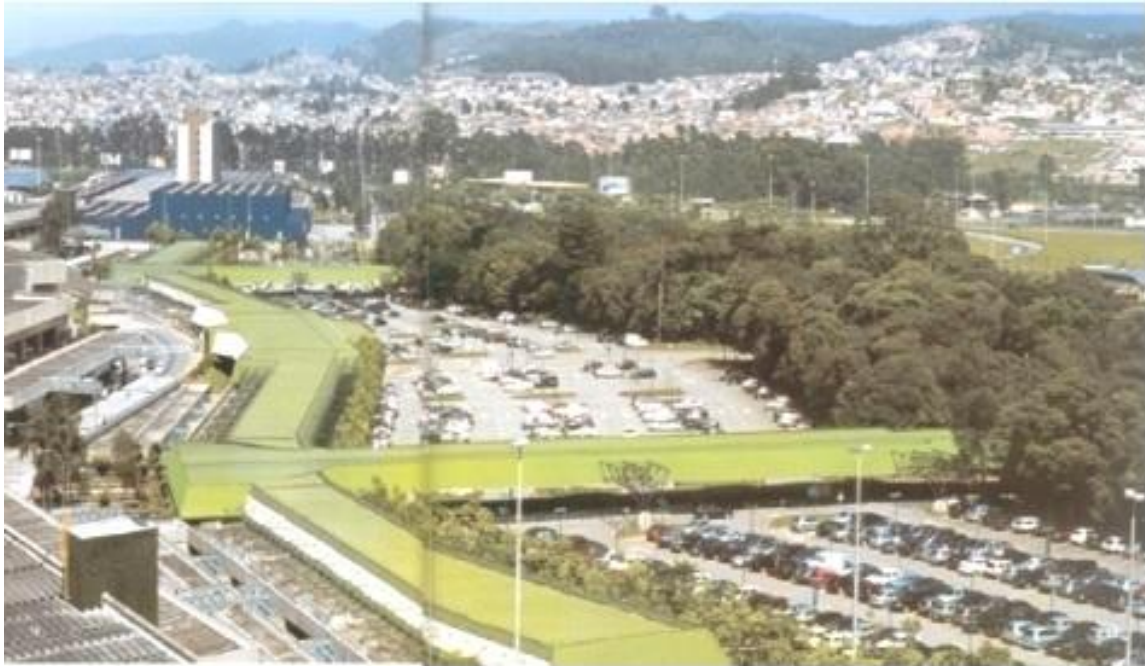


Figura 10: Aeroporto x Periferia. Fonte: Imagem retirada da dissertação de Mestrado de Nilton Gama, 2011. (Revista Infraero, Janeiro, 2005, p. 17).

Logo, concordamos com a visão de Carlos (2011, p. 42) no que se refere à paisagem urbana:

A paisagem geográfica revela, assim, os antagonismos e as contradições inerentes ao processo do espaço num determinado momento histórico. E a inter-relação entre os fatores físicos e os sociais será a expressão material da unidade contraditória de relações entre a sociedade e a natureza, seja esta primeira ou já transformada.

A paisagem urbana metropolitana refletirá assim a segregação espacial fruto de uma distribuição de renda estabelecida no processo de produção. Tal segregação aparece no acesso a determinados serviços, à infraestrutura, enfim, aos meios de consumo coletivo. O choque é maior quando se observa as áreas da cidade destinada à moradia. É aqui que a paisagem urbana mostra as maiores diferenciações evidenciando as contradições de classe (...) a paisagem é a forma histórica específica que se explica através da sociedade que a produz, num produto da história das relações materiais dos homens que a cada momento adquire uma nova dimensão; a específica de um determinado estágio do processo de trabalho vinculado à reprodução do capital (e que explica, por exemplo, as mudanças sofridas na cidade).

No dia 06 de fevereiro de 2012, de acordo com dados da Infraero (2012), o Governo Federal realizou o leilão do Aeroporto de Guarulhos. O vencedor foi o consórcio Invepar, composto por fundos de pensão brasileiros em sociedade com a Sul-Africana ACSA. A Infraero permanece acionista da concessão, com 49% do

capital. Durante os vinte anos de concessão, os investimentos terão de ser de 4,6 bilhões. Para a primeira obra, está prevista a construção de um terminal com capacidade para sete milhões de passageiros.

A partir dessas informações, percebemos que dada a proximidade com a Copa do Mundo (2014) e das Olimpíadas (2016), essas concessões, para a iniciativa privada, têm como objetivo garantir a melhoria da infraestrutura aeroportuária para a realização desses eventos.

Capítulo III

DESCRIÇÃO DOS PROBLEMAS URBANOS E PRINCIPAIS IMPACTOS DA PRESENÇA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO – GUARULHOS.

4.1 - As interferências do aeroporto na espacialidade de Guarulhos.

Analisando a dinâmica do uso e ocupação do solo na área de entorno do aeroporto internacional de Guarulhos podemos ressaltar, primeiramente, a insatisfação da população e do poder público municipal da época quanto a escolha da área destinada a sua construção. Segundo a pesquisa, o projeto era considerado inviável pelo número de desapropriações que deveriam ser realizadas, uma vez que havia a presença de bairros já consolidados na área. Demonstrando, dessa forma, uma sobreposição de interesses políticos e econômicos em detrimento ao social, já que a construção atingiu uma região em expansão, suprimindo áreas destinadas à agricultura, indústria e moradias.

A reivindicação à construção do aeroporto caracterizou-se como uma importante luta social da população guarulhense, conforme apontam reportagens da época.

Agosto de 1979 O Repórter de Guarulhos Página 1

População de Guarulhos reage contra aeroporto

Pela segunda vez nos últimos seis anos, Cumbica é considerada pelo governo do Estado de São Paulo o local ideal para a construção do Aeroporto Metropolitano, apesar dos infundáveis argumentos em contrário dos técnicos e especialistas em aeronáutica. Em 1973, um consórcio liderado pela empresa Hidroservice apresentou estudos apontando Cumbica o local adequado para o principal aeroporto paulista. Paulo Salim Maluf, na época, era secretário dos Transportes do governador Lauro Nogueira. No Governo de Paulo Egídio Martins, Cumbica foi descartada. Em 1978, entretanto, com Maluf já governador do Estado, Cumbica volta a ser escolhida e novamente a Hidroservice aparece como a empresa que deverá construir o aeroporto.

A frequente mudança nos planos dos governantes para o Aeroporto Metropolitano já levanta muitas suspeitas de que eles e as empresas encarregadas da construção estão muito mais interessados na execução da obra do que propriamente em atender as necessidades aeroportuárias de São Paulo.

É essas suspeitas se acentuam quando uma mesma empresa (Hidroservice), no momento em que um mesmo empresário (Maluf) tem o poder de decisão, insiste ru por opção para a construção do aeroporto.



O descontentamento contra o aeroporto está recebendo milhares de adesões.

Com mil adesões é o objetivo

Foi formada em Guarulhos a Comissão de Defesa dos Desapropriados do Aeroporto Metropolitano, que está desenvolvendo uma ampla campanha junto a população da cidade para impedir a construção do principal aeroporto paulista em Cumbica. A Comissão está distribuindo 10 mil cartazes e 10 mil adesivos com a inscrição «Aeroporto Não» e pretende angariar 100 mil com tantos sacrifícios. Dez mil famílias poderão ser desalojadas da área da construção do aeroporto.

A campanha de assinaturas foi iniciada no dia 4 de agosto no centro de Guarulhos e está sendo levada para os bairros. Sindicatos, Associações Amigos de Bairros, escolas e as igrejas estão contribuindo com a campanha e instalando postos de coleta em suas áreas.

a estrada de Nazaré passe por baixo (o que implicaria em enormes gastos) ou simplesmente vão fechar a avenida e todas as outras ruas?

É há ainda o elevado custo social. Calcula-se em 1975 que cerca de 35 mil pessoas teriam que ser desapropriadas além de várias escolas e igrejas. Hoje, a população da região deve ser bem maior. O que se fará com toda essa gente?

Para o vereador Kim Kise, que mora no Jardim Presidente Dutra e está liderando a campanha contra o aeroporto em Cumbica, os técnicos da Aeronáutica que estão estudando a transferência do aeroporto «não querem saber se há problemas sociais e econômicos. Eles são técnicos e não estão preocupados com as pessoas que serão desapropriadas. É aqui que queremos influir».

QUEM VAI INVESTIGAR?

No Governo anterior, tanto o Departamento Aeronáutico do Estado de São Paulo quanto o então ministro da Aeronáutica, Joelmir Buarque Macedo, foram contra a ideia da implantação do Aeroporto Metropolitano em Cumbica, por ser técnica e economicamente inviável. Agora, vem de novo a Hidroservice, e diz que Cumbica é o lugar ideal para o Aeroporto.

O REPÓRTER
de GUARULHOS
O jornal da cidade

Figura 11 – População de Guarulhos reage contra aeroporto. Fonte: Jornal O repórter de Guarulhos – Agosto/ 1979. Retirado do Livro: Revelando a História de Bonsucesso e Região – Nossa Cidade, Nossos Bairros.

A notícia expressa a divergência acerca da implantação do Aeroporto em Guarulhos. No ano de 1973, o então secretário de Transportes de São Paulo, Paulo Maluf, junto as empresa Hidroservice, Acres & Parkin, desenvolveram estudos técnicos viabilizando a obra na cidade. Fato outorgado pelo governador sucessor, Paulo Egídio.

Novamente, no ano de 1979, quando Paulo Maluf assume o governo de São Paulo, é Cumbica cotada como o local mais adequado para a construção do aeroporto. Novamente, a empresa citada anteriormente aparece como a responsável pela execução da obra. Fica evidente que o processo de construção do aeroporto configurou-se muito mais como um interesse político preocupado em promover terceiros que arcar com a real necessidade de transporte aéreo do país.

O processo de desapropriação iniciou-se de acordo com o decreto 14.089 publicado no dia 18 de outubro de 1979 no Diário Oficial do Estado de São Paulo, que estabeleceu:

Considerando que é necessário dotar a Área Terminal de São Paulo de aeroportos capazes de atender ao crescimento e às exigências do tráfego aéreo, para a mesma previstos nos próximos vinte anos;

Considerando que, para se atingir tal objetivo, impõe-se a desapropriação de imóveis destinados à implantação de um aeroporto junto à Base Aérea de São Paulo (Cumbica);

Considerando que a Comissão Coordenadora do Projeto Sistema Aeroportuário da Área Terminal de São Paulo (COPASP), incumbida pelo Ministério da Aeronáutica de coordenar os trabalhos relativos ao desenvolvimento do referido projeto, apresentou a este Governo a planta geral da área a ser desapropriada, acompanhada de justificativas técnicas;

Decreta:

Artigo 1º - Ficam declarados de utilidade pública, a fim de serem desapropriados pela Fazenda do Estado, por via amigável ou judicial, os imóveis a seguir caracterizados e respectivas benfeitorias, com a área total aproximada de 4,1 km², situados no município de Guarulhos, necessários à implantação de um aeroporto junto à Base Aérea de São Paulo (Cumbica). (Decreto nº 14.089 de 18 de outubro de 1979 – Diário Oficial do estado de São Paulo, 1979, p. 6).

No que diz respeito ao desenvolvimento econômico da cidade, como já comentado em capítulos anteriores, é indiscutível que a presença do Aeroporto trouxe inúmeros benefícios para a cidade de Guarulhos, como a geração de empregos, no entanto, a área prevista para a construção do novo equipamento urbano abarcava regiões que precisariam desaparecer. Nesse contexto, alguns bairros passaram por um processo de gentrificação urbana no sentido de tornar a área livre para o novo empreendimento. De acordo com Carlos:

O processo de reprodução do espaço urbano metropolitano, dá-se de modo intenso, pela construção, auto-construção [sic] e pela destruição de bairros inteiros em função da necessidade de acumulação (2004, p. 110).

A seguir observam-se as últimas casas presentes no processo de desapropriação da área para a construção do aeroporto.



Figura 12 – Execução da terraplanagem para a construção do aeroporto. Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Guarulhos – Década de 1980.



Figura 13 – Processo de desapropriação de áreas para a construção do aeroporto. Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Guarulhos – Década de 1980.

extintas. Afetando, rigorosamente, a passagem e circulação dos moradores do entorno da obra.

Ainda segundo Gama (2009, p. 147):

As intervenções para adequar a estrutura do aeroporto produziu a fragmentação do espaço entre o centro e a Zona Leste do município. O recorte espacial determinou a reprodução do espaço urbano na periferia.

Em 2002, o Governo do Estado de São Paulo decretou como sendo de utilidade pública para fins de desapropriação uma área intensamente povoada, 1,3 km², localizada na área norte do Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos (DUARTE, 2011, p. 53). A especulação sobre a construção de uma terceira pista na espacialidade guarulhense já ocorria desde o ano de 1998, sob o pretexto de se expandir a infraestrutura aeroportuária, uma vez que o fluxo aéreo se encontra cada vez mais saturado. Todavia, com esse novo decreto de desapropriação anunciado em 2002, a questão ganha maior notoriedade da mídia e a população passa a sofrer com a incerteza e a indefinição da desapropriação.

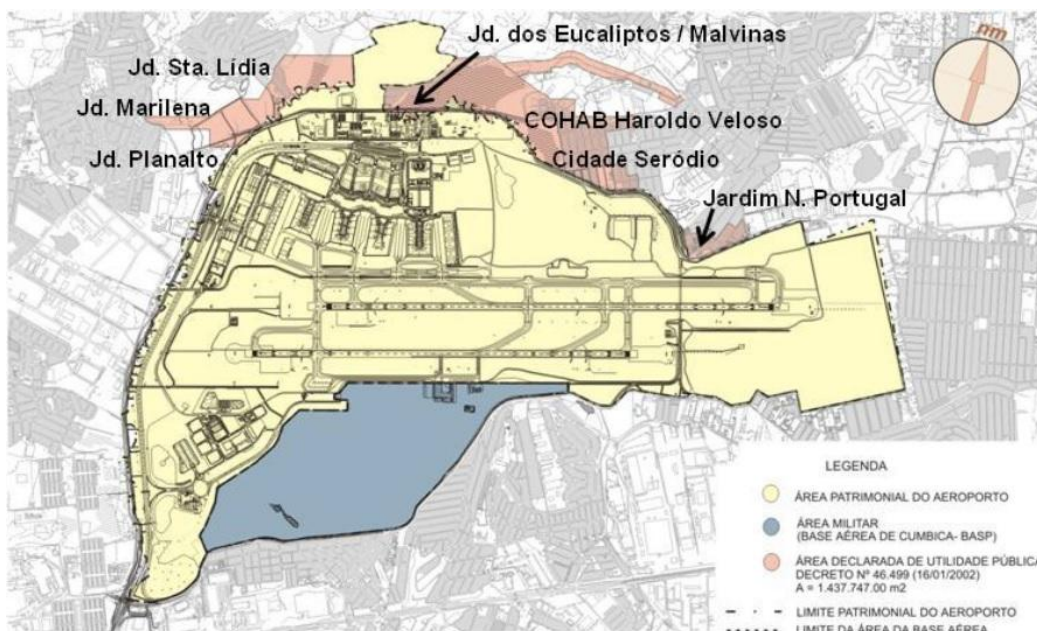


Figura 15: Decreto Estadual nº 46.499 de 16 de janeiro de 2002. Fonte: INFRAERO. Plano de desenvolvimento Aeroportuário do aeroporto internacional de São Paulo, 2004, p. 71. Retirado da Tese de Doutorado de Gerson Moura Duarte, 2011.

Dessa forma, a partir do anúncio da construção da terceira pista realizado em audiência pública com os moradores de bairros situados principalmente no entorno do Aeroporto, inicia-se a fuga, inclusive de comerciantes de bairros da região. Muitos

estabelecimentos pararam de funcionar e os proprietários de imóveis, diante dessa situação, foram obrigados a diminuir o preço de seus terrenos. Gerando, assim, intensa desvalorização da área.

Em reportagem publicada no dia 15 de fevereiro de 2001 no Jornal Folha Metropolitana – Folha 08 – encontramos o seguinte relato do presidente da Associação de Amigos do Bairro Haroldo Veloso e Região, José Alberto dos Santos:

“O problema começou em 1998, quando a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) divulgou a construção da terceira pista do aeroporto e que haveria desapropriação principalmente na cabeceira da pista”.

Para a moradora Guilhermina Neves, a incerteza das desapropriações estimulou a saída, também, de moradores do bairro e, talvez, esse impasse da Infraero tenha esse intuito: promover a saída dos moradores do bairro provocando a consequente queda do preço da terra e, dessa maneira, caso seja concretizada a expansão do aeroporto, ter menos gastos.

Para o Presidente do Movimento Contra a Terceira Pista, a ampliação do Aeroporto pode até representar benefícios para cidade, contudo, isso atrairá um grande contingente que adensará o município, acentuando os problemas no sistema de transportes, saúde e moradia. Além disso, não eliminará o desemprego na cidade, visto que é um problema inerente ao sistema capitalista.

Assim, concordamos com Carlos (2008, p. 111), quando afirma que:

Estas transformações espaciais produzem imediatamente transformações nos usos, funções e formas de apropriação do espaço e, com isso, transformações no modo de vida pois modifica as relações de vizinhança e a vida dos habitantes bem como sua condição diante do lugar que diz respeito a sua vida e com o qual se identifica.

Atualmente, a instalação do aeroporto, bem como a demanda por áreas passíveis para expansão, acentuam a insegurança e desvalorização dos bairros do entorno. Isso porque, devido ao aumento da demanda aeroportuária e das obras previstas para os eventos como a Copa do Mundo em 2014 e as Olimpíadas em 2016, a ampliação do aeroporto, e de parte de sua estrutura, faz-se necessária.

Outro fator que causa bastante preocupação para a população e ao poder público quanto à presença do complexo aeroportuário diz respeito à vulnerabilidade aos acidentes aéreos. A vizinhança com os bairros já consolidados e os que se formaram após a instalação do aeroporto na área exigem cada vez mais atenção.



Figura 16 – Aviões a beira do Jardim Novo Portugal. Fonte: Fonseca, Cristina de Souza. Julho de 2012.

Além da exposição da população aos acidentes aéreos, notamos que os bairros presentes no entorno são mais populares, de baixa renda e apresentam dificuldade no acesso a serviços básicos, como coleta de lixo, esgoto e água.

O plano diretor da cidade prevê:

As Zonas Aeroportuárias – ZA – compreendem as áreas do Aeroporto Internacional de Guarulhos e de seu entorno, que requerem tratamento diferenciado quanto à sua ocupação e instalação de usos, visando à contenção da densidade populacional, o bem estar dos habitantes da cidade na convivência com o aeroporto e a compatibilização com a legislação federal. (PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO, ECONÔMICO E SOCIAL DO MUNICÍPIO DE GUARULHOS, 2004).

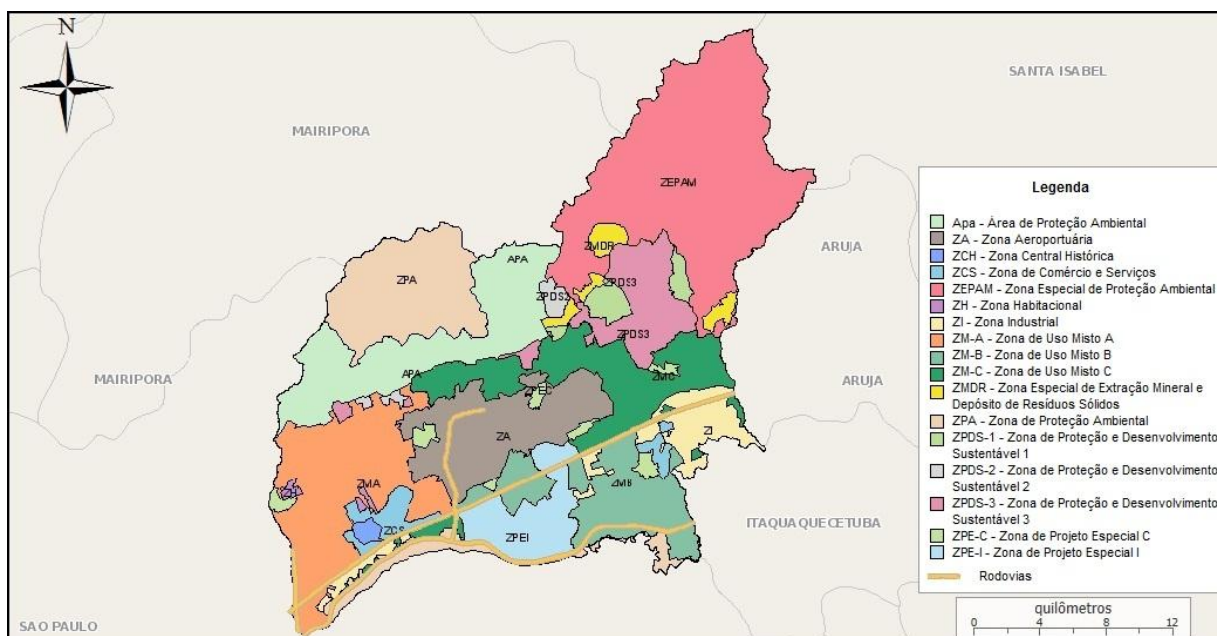


Figura 17 - Mapa 1: Zoneamento do Município de Guarulhos. Fonte: Prefeitura Municipal de Guarulhos, 2007 – Adaptado, 2012.

A prefeitura justifica que a escassez de recursos para as áreas próximas ao Aeroporto ocorre por se tratar de uma zona cuja administração é da INFRAERO.

Outros fatores, bem como as obras para adequar a estrutura do Aeroporto a espacialidade guarulhense, ocasionaram na interferência da dinâmica do seu espaço urbano. As mais marcantes, no entanto, foram a retificação do rio Baquirivu-Guaçu e o corte na estrada Guarulhos-Nazaré.

O espaço urbano é um reflexo tanto de ações que se realizam no presente como também daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais do presente (CORRÊA, 1989, p. 8).

A área que compreende o aeroporto internacional de São Paulo-Guarulhos encontra-se na planície mais ampla do Rio Baquirivu-Guaçu (CAMPOS, 2011, p. 116) e, desse modo, naturalmente propícia a inundações. As obras realizadas no local para conformar o Aeroporto contaram com a supressão de várzeas e de outras áreas alagadiças, logo, a partir dessas alterações, as cheias ganharam uma nova configuração. Ademais, com a eliminação dos meandros do canal principal ao rio, a incidência de inundações na área urbana próxima ao trecho se acentuou.



Figura 18: A existência de áreas alagadiças no terreno antes da construção do aeroporto. Fonte: CAMPOS, 2011 – Acervo Infraero, 1979.

Para Campos (2011, p. 116), as inundações são caracterizadas como um fenômeno natural, por integrarem o regime fluvial. Assim, tornam-se um problema, à medida que estruturas urbanas ocupam os espaços naturais da água. Dessa forma, o Aeroporto, ao introduzir todas essas modificações, contribuiu para a alteração do regime de escoamento.

Atualmente, com a expansão urbana na região concretizada, a alteração do rio é um aditivo à frequência de inundações, sobretudo, na principal estrada de ligação entre os bairros São João e Cidade Seródio com as demais localidades do município, a Avenida João Jamil Zarif. Como resultado, há inúmeras ocorrências registradas pela Defesa Civil de Guarulhos referentes ao transbordamento e cheias nesse trecho.

O corte realizado na estrada Nazaré foi outro fator de interferência da construção do Aeroporto sobre o espaço urbano do município. O percurso que anteriormente fazia ligação com a Rodovia Presidente Dutra e entre a periferia e o centro de Guarulhos foi intensamente modificada na região próxima ao bairro demolido com a implantação do Aeroporto, o Jardim Maringá (GAMA, 2009, p. 151). De acordo com o anúncio da COPASP:

Conforme é de conhecimento da V. Exa., a implantação do futuro aeroporto de Guarulhos exigirá a recolação da estrada Guarulhos-Nazaré no trecho entre os bairros Cidade Seródio e Jardim das Nações. (Ofício COPASP nº 1.187, 03/12/1980 – Secretaria de Desenvolvimento Urbano – Prefeitura Municipal de Guarulhos).

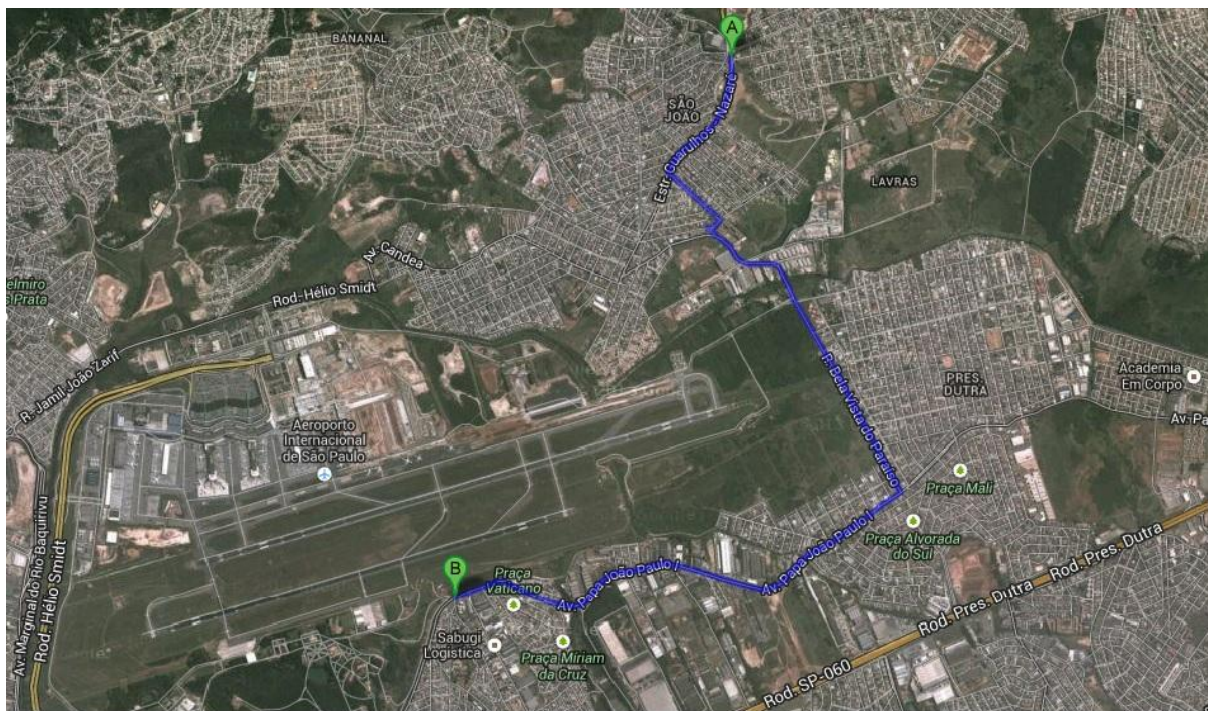


Figura 19 – Estrada Guarulhos-Nazaré. As indicações A e B demonstram como o aeroporto recortou e redefiniu a ligação da estrada. Fonte: Google Maps.

Por meio da figura 19 é possível analisar como o aeroporto interferiu no traçado original da estrada Guarulhos-Nazaré, fragmentando-o. Esta intervenção ocasionou uma profunda mudança na vida da população.

4.2 – O adensamento urbano na zona aeroportuária.

A ocupação urbana no entorno da base aérea de Cumbica iniciou-se na década de 1960 e intensificou-se a partir da construção do aeroporto na década de 1980. Os baixos valores dos terrenos da cidade em relação ao preço ofertado por São Paulo, atrelado às incipientes políticas de uso e ocupação do solo, culminaram na instalação de diversos loteamentos na área que compreende o entorno do Aeroporto.

O contingente populacional atraído pela formação do eixo industrial ao longo da Rodovia Presidente Dutra, resultou na busca da classe operária por terrenos para fixar moradia. Ao se deparar com o baixo preço da terra e a falta de restrições quanto à ocupação de áreas no município, inicia-se um grande avanço e

espraiamento urbano nessa região, acentuado, mais tarde, com a instalação do Aeroporto.

Acompanhado pelo ritmo de crescimento da população guarulhense, a mancha urbana nos bairros próximos ao Aeroporto se intensifica, conforme observamos na tabela a seguir:

Tabela 2: Evolução Populacional dos três bairros mais povoados próximos ao aeroporto – 1980, 1990 e 2000.

	1980	1990	2000
Cumbica	41.117	67.398	88.384
Taboão	24.960	44.136	66.037
São João	18.020	39.449	64.734

Fonte: SANTOS, Carlos José dos. Identidade Urbana e Globalização - A Formação dos Múltiplos Territórios em Guarulhos / SP. São Paulo. Annablume, 2006.

O processo de ocupação no entorno do Aeroporto englobou terrenos do Estado e, também, de propriedade particular. A inexistência de registros de propriedade desencadeou a completa instalação de loteamentos na área circunvizinha ao Aeroporto.

A partir da inauguração do Aeroporto, em março de 1985, o então prefeito, Oswaldo de Carlos, decretou como sendo de responsabilidade da Infraero impor as restrições quanto ao uso e parcelamento do solo nas áreas próximas a este equipamento urbano. Assim especificado no fragmento abaixo:

Artigo 1º Os usos, as dimensões mínimas, e as condições de ocupação na área do aeroporto internacional de São Paulo/ Guarulhos, inserido na Zona Espacial da Base Aérea – ZEBAERO – de que trata o parágrafo 1º, artigo 8º e quadro 04 da Lei Municipal nº 2360, de 08 de janeiro de 1980, são definidos pela Empresa Brasileira de Infra-estrutura [sic] Aeroportuária – INFRAERO. (Decreto nº 10.918 de 14 de março de 1985. GAMA, 2009, p. 158).

Ao delegar exclusivamente à Infraero a responsabilidade de parcelamento do solo da área compreendida, atualmente, como Zona Aeroportuária, a situação da periferia que ali se formava era agravada, já que se tratava de uma zona de uso mais restritiva, na qual serviços que demandavam alta concentração de pessoas não poderiam funcionar. Dessa forma, não havia um direcionamento de serviços de infraestrutura básicos para a população.

Vale ressaltar que a Lei Federal 6.766, que trata sobre o uso e parcelamento do solo, determina que é de responsabilidade do município a elaboração de normas, diretrizes e procedimentos para parcelamento do solo urbano. Logo, as ocupações

irregulares e clandestinas que ocorreram após o decreto de desapropriação na área declarada de utilidade pública para a construção do Aeroporto contaram com a permissividade do poder público local.

Santos (2006, p. 203) coloca que:

A prefeitura teve como prática mais constante adequar o uso e a ocupação do solo municipal à presença do aeroporto, atendendo às restrições e exigências do MAER – Ministério da Aeronáutica. O planejamento do município foi adaptado à presença do aeroporto e as suas restrições quanto à área ocupada no seu entorno. A exemplo dos períodos anteriores, o poder público municipal atuou no sentido de conceder o espaço municipal às intervenções regionais e federais, buscando tirar proveito dos resultados dessas intervenções.

A Lei Municipal 2.360 de 08 de Janeiro de 1980 sobre o Uso e Ocupação do Solo designou os Usos e Zonas no território guarulhense. A área que compreendia o entorno da Base Aérea de Guarulhos foi estabelecida como Zona de Uso Diversificado, assim sendo, passível de usos residenciais, comerciais e de serviços. De acordo com essa lei, a Prefeitura Municipal de Guarulhos declara ter o conhecimento da possibilidade de vetores de crescimento na região ao estabelecer a permissão para os referidos usos.

Nessa ocasião, já era sabido a intenção da implantação do Aeroporto no entorno da Base Aérea, uma vez que o decreto de desapropriação da área que atualmente se encontra o aeroporto (nº 14.089) foi estabelecido no ano 1979, portanto, anterior à elaboração da lei 2.360. Apesar disso, o poder público não se mobilizou em aplicar restrições quanto à ocupação nas áreas próximas ao futuro sítio aeroportuário.

Dessa forma, podemos inferir que o poder público municipal possibilitou o avanço urbano sobre a operação aeroportuária, sabendo da incompatibilidade dessa atividade, visto que a construção do aeroporto já era prevista.

O controle e ordenamento do avanço residencial nas áreas próximas ao aeroporto se deram a partir de 1990, sob o nº 3.773, com a revisão da Lei de Uso e Ocupação do Solo do município. Esta lei instituiu a aplicação de zonas e usos de acordo com o as restrições do Plano Básico de Zona de Proteção e Plano Básico de Zoneamento e Ruído do Aeroporto (DUARTE, 2011, p. 117). Ainda segundo Duarte:

A permissividade consentida deu lugar a uma restrição impositiva, com os objetivos de facilitar a fiscalização das edificações que seriam implantadas e dificultar a ocupação irregular nessa região (2011, p. 178).

Em 1996 houve o estabelecimento de uma nova Lei de Zoneamento no município de Guarulhos, que também considerou a zona de ruído imposta pelo Plano Básico de Ruído de 1987 e adotou uma postura mais rigorosa, quando comparada a Lei de 1980, no sentido de restringir a ocupação nas áreas limítrofes ao Aeroporto.

No dia de 24 de maio de 2007 foi aprovada a Lei 6.253 que dispõe sobre o Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo Urbano de Guarulhos. Esta lei determinou uma maior diversidade de usos e zonas, bem como definiu uma nova curva de ruído. Além disso, proibiu a ocupação urbana nas áreas que compreendem a cabeceira e as pistas de pouso. Dessa maneira, expressou uma nítida contradição ao proibir a ocupação residencial nesta região do aeroporto, uma vez que se tratava de um local onde já havia área urbana consolidada.

O plano de desenvolvimento aeroportuário de 2004 elaborado pela Infraero e empresa Engevix avaliou e classificou a postura do poder público local no que diz respeito às ocupações nas áreas próximas ao Aeroporto. Segundo o documento, apesar da existência de leis relacionadas ao uso do solo na cidade, não há uma fiscalização efetiva por parte da prefeitura para conter a ocupação nessas áreas.

Apesar do poder público ter se mostrado, ao longo da elaboração de Leis do Uso do solo, indulgente ao avanço populacional na área, como na Lei de 1980 que denominou como Zona de Uso diversificado o local onde já se previa a instalação do Aeroporto, notamos a existência de uma desarticulação entre o poder público municipal e o Aeroporto. A Infraero, responsável pela Zona Aeroportuária e, portanto, pelas instalações e construções realizadas neste âmbito, também não conseguiu conter a invasão da comunidade Malvinas na área patrimonial do Aeroporto ocorrida no ano de 1989.



Figura 20 – Comunidade Malvinas. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Guarulhos.

Cabe ressaltar que a situação de adensamento no entorno do Aeroporto é acompanhada pelas precárias condições socioeconômicas da população. Como já discutido, o baixo valor imobiliário aliado à falta de restrições à ocupação desses terrenos foram atrativos à instalação de famílias de baixo poder aquisitivo na região. Ademais, o potencial de emprego e renda que este equipamento representa, induziu o aumento do número de moradias precárias próximas ao Aeroporto.

Com o plano de desapropriação de 84 mil metros quadrados e de 594 famílias executado pela atual administradora do Aeroporto, a GRU Airport, para a construção e ampliação das pistas de pouso e decolagem e de taxi e aeronaves, parte do bairro Jardim Novo Portugal vem sendo demolido desde novembro de 2012. Em reportagem publicada pelo Jornal Guarulhos Hoje, de 24 de abril de 2013, houve atraso na entrega das casas e cerca de 70 famílias ainda encontram-se instaladas em uma área rodeada de escombros e de terrenos abandonados.

Em publicação à Folha de São Paulo, no dia 03 de maio de 2013, o atraso na entrega das casas submetem os moradores remanescentes a conviver em um bairro em extinção e constante perigo.

A paisagem que demonstra a destruição do bairro e o remanejamento das famílias para outras localidades da cidade, em contrapartida, apresenta, também, as obras de ampliação do aeroporto para a Copa de 2014. Dessa forma, podemos dizer

que a expansão do aeroporto abrange a utilização de espaços cada vez maiores do tecido urbano, e visam atender as necessidades tão somente do empreendimento. Altera, assim, a vida da população e seus deslocamentos, além de aumentar o efeito “barreira física” do aeroporto.



Figura 21 – Jardim Novo Portugal e obras de expansão do aeroporto. Fonte: Folha de São Paulo, 03/05/2013.



Figura 22: Residência remanescente no Jardim Novo Portugal. Fonte. Folha de São Paulo, 03/05/2013.

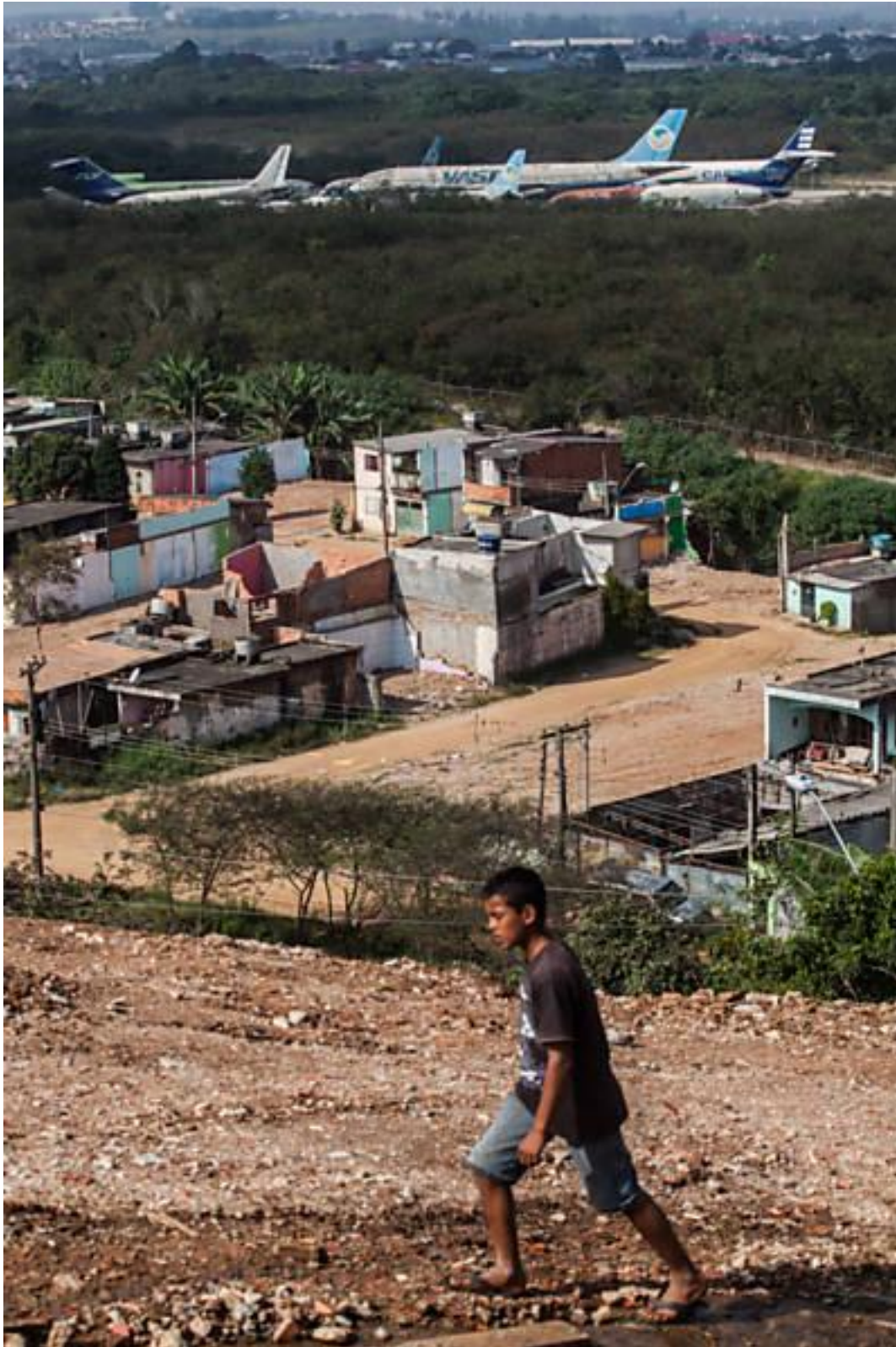


Figura 23: Área de desapropriação para as futuras ampliações do aeroporto. Fonte: Folha de São Paulo, 03/05/2013.

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Ao realizar a análise da evolução do uso e ocupação do solo da área de estudo constatou-se que a descoberta de jazidas auríferas e a proximidade com a capital acentuaram o interesse dos colonos paulistas pelo aldeamento Guarulhos, favorecendo a acomodação da população paulista em direção ao município. Posteriormente, com a expansão urbano-industrial do período conhecido no Brasil como desenvolvimentista, esse processo se intensifica pela necessidade da construção de uma infraestrutura que possibilitasse a instalação de indústrias e promovesse a reprodução do capital.

Essas indústrias atraíram grande número de pessoas, muitas delas não conseguiram emprego, mas fixaram residência na cidade. Aquela população que conseguiu ser empregada passou a construir suas moradias em áreas próximas ao local de trabalho. Dessa forma, iniciou-se a ocupação desordenada do território, uma vez que a industrialização se desenvolvia em ritmo bastante acelerado por todo o país, mas, ao mesmo tempo, não conseguia absorver todos os migrantes que chegaram diariamente em Guarulhos.

Com a construção do Aeroporto Internacional a expansão urbana no município torna-se ainda mais intensa, sem o planejamento adequado que acompanhasse tal crescimento. Além disso, a implantação da Base Aérea em 1945 favoreceu a instalação desse importante equipamento urbano em áreas onde havia bairros já consolidados.

Assim, a principal ideia que procuramos ressaltar é a necessidade de compreender as mudanças que ocorrem na cidade de Guarulhos e os problemas que se encontram interligados, já que, considerando suas transformações, pode-se buscar meios de intervir no seu processo de crescimento econômico e populacional e expansão urbana.

A desarticulação na implantação do planejamento aeroportuário com as leis de Uso e Ocupação do solo de Guarulhos foi extremamente degradante tanto para as atividades do Aeroporto como para a população residente no entorno.

Portanto, tendo em vista que o aeroporto ocasiona forte dinamismo na cidade e tem ganhado cada vez mais importância no contexto brasileiro, dado o crescimento do transporte aéreo no país, faz-se necessário a reflexão acerca de seus impactos na estrutura urbana e na população de seu entorno. Além disso, em

virtude da globalização da economia, deve-se ter um olhar mais atento às contradições econômicas e sociais que se evidenciam na sociedade, em que a reprodução das diferenças tornam-se cada vez mais evidentes.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Julio César. **Instalação e Ampliação de Aeroportos e seus impactos Socioespaciais em Cidades Médias Paulistas: Os Casos de Araraquara, Ribeirão Preto e São Carlos**. Trabalho de Conclusão de Curso, 2008. Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, 2008.

BRANCO, Larissa Ferrer. **O Aeroporto e a Cidade: Estudo Urbano e projeto para sítio aeroportuário de Jundiaí**. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2009.

BRASIL, Governo Federal: **Lei nº 6.766**. Dispoe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências de 19 de dezembro de 1979.

CAMPOS, Daniel de Carlos. **Inundações: Problemas Urbanos ou Fenômenos Naturais? A ocupação das várzeas dos principais rios no Alto Tietê e a reprodução deste modelo urbano na bacia do Rio Baquirivu-Guaçu, Guarulhos, SP**. Dissertação de Mestrado, 2011. Centro de Pós Graduação e Pesquisa, Universidade de Guarulhos, Guarulhos, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Cidade**. 9ª edição. São Paulo: Contexto, 2011 (Repensando a Geografia)

_____. **O Espaço Urbano: Novos escritos sobre a cidade**. 1ª edição. São Paulo: FFLCH, 2007 .

CARMO, Judite de Azevedo. **Dinâmica Sócio-Espaciais na Cidade de Rio Claro: As Estratégias Políticas, Econômicas e Sociais na Produção do Espaço**. Dissertação de Mestrado, 2000. Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2000.

GALLO, Ricardo. **Atraso de obras deixa famílias em bairro 'fantasma' em São Paulo**. Jornal Folha de São Paulo, 03 de maio de 2013. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/05/1272599-atraso-de-obras-deixa-familias-em-bairro-fantasma-em-sao-paulo.shtml>. Acesso em julho de 2013.

GAMA, Nilton Oliveira. **O Processo de Conformação da Periferia Urbana do Município de Guarulhos: Os Loteamentos Periféricos como (Re)produção de Novas Espacialidades e Lugar de Reprodução de Força de Trabalho.** Dissertação de Mestrado, 2009. Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

GUARULHOS, Prefeitura Municipal de. **Ofício COPASP nº 1.187, 03/12/1980 – Secretaria de Desenvolvimento Urbano – PMG, 1980.**

GUARULHOS. **Parecer sobre a situação atual do aeroporto internacional de São Paulo – Andre Franco Montoro.** Guarulhos: Prefeitura Municipal de Guarulhos, 2004.

GUARULHOS, Prefeitura Municipal de. **Lei 6.055 que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, Econômico e Social do Município de Guarulhos de 30 de dezembro de 2004.** Guarulhos: Prefeitura Municipal de Guarulhos, 2004.

GUARULHOS, Prefeitura Municipal de. **Lei 6.253 que disciplina o uso, ocupação e parcelamento do solo de 24 de maio de 2007.** Guarulhos: Prefeitura Municipal de Guarulhos, 2007.

GUARULHOS, Prefeitura Municipal de. **Secretaria de Desenvolvimento Urbano – Plano de Acessibilidade do Aeroporto.** Guarulhos, PMG, 1984.

INFRAERO. **Relatório de Impacto Ambiental/ Ampliações do Aeroporto Internacional de São Paulo.** Infraero, 2004.

INFRAERO. **Plano de Desenvolvimento Aeroportuário do Aeroporto internacional de São Paulo,** 2004.

INSTITUTO DE AVIAÇÃO CIVIL. **Manual de Implementação de Aeroportos,** 2005

OMAR, Elmi El Hage (org). **Guarulhos tem História: Questões sobre História Natural, Social e Cultural.** São Paulo. Ananda gráfica e editora, 2008.

PEREIRA, Ana Paula Camila. **Transporte Aéreo Regional no Estado de São Paulo.** Dissertação de Mestrado, 2010. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2010.

PUPPO, Fábio. **Desapropriações para ampliar aeroporto de Guarulhos estão avançadas.** Valor Econômico - 30 de outubro de 2012. Disponível em: <http://www.valor.com.br/empresas/2886738/desapropriacoes-para-ampliar-aeroporto-de-guarulhos-estao-avancadas>. Acesso em 05 de Agosto de 2013.

RIBEIRO, Silvio. **Destino – Guarulhos: a história do trem da Cantareira.** Diadema. Germape, 2006

SANTOS, Carlos J. Ferreira dos. **Identidade Urbana e Globalização - A Formação dos Múltiplos Territórios em Guarulhos / SP.** São Paulo. Annablume, 2006.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. **Metamorfoses do Espaço, fundamentos teóricos e metodológicos da geografia.** São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI.** 13ª edição. Rio de Janeiro: Record, 2010.

SILVA, Adyr. **Aeroportos e desenvolvimento.** Rio de Janeiro: INCAER, Coleção Aeronáutica, arte militar e poder aeroespacial, nº 4. 1991.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização.** São Paulo: Contexto, 1996

Bibliografia Consultada.

GALLO, Fabrício. **O papel do transporte aéreo na integração do território brasileiro.** Dissertação de Mestrado, 2006. Departamento de Geografia, Universidade Estadual de Campinas, 2006.

HORONJEFF, Robert. **Aeroportos – Planejamento e Projeto.** Tradução: Heitor Lisboa de Araújo. Rio de Janeiro: Ed. Ao Livro Técnico S. A., 1996.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade.** Tradução: Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

PIETÁ, Elói. **Revirando a História de Guarulhos.** São Paulo. Inca, 1992.

SANTOS, Milton. **Manual de Geografia Urbana**. São Paulo: Hucitec, 1981.

SERRA, Geraldo Gomes. **A cidade e o aeroporto**. Dissertação de Mestrado, 1979. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1979.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. 7ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

_____. **ABC do Desenvolvimento Urbano**. 6ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

Anexo 1: Notícias sobre as obras e desapropriações no entorno do aeroporto internacional de São Paulo.

São Paulo, segunda-feira, 25 de julho de 2011.

INFRAERO VAI DESAPROPRIAR 600 FAMÍLIAS EM CUMBICA A REMOÇÃO PRETENDE AMPLIAR A PISTA PARA AS MANOBRAS EM AEROPORTO

A ordem partiu do governo federal; intenção é pagar R\$ 63 mil para cada família removida da vizinhança

RICARDO GALLO
DE SÃO PAULO

A remoção pretende ampliar a pista para as manobras

O governo federal mandou desapropriar 600 famílias que vivem às margens de uma pista de taxiamento no aeroporto internacional de Cumbica, em Guarulhos, na Grande São Paulo.

A Prefeitura de Guarulhos protestou, argumentando que não pode remover as famílias sem decidir para onde serão transferidas, para não criar novos focos de invasão no município. A administração tenta incluir as famílias em programas habitacionais. Publicado há um mês no "Diário Oficial", o decreto determina à Infraero que tome providências "amigáveis ou judiciais" para a desocupação. O governo federal reservou R\$ 38 milhões para as indenizações, ou R\$ 63 mil por imóvel -o valor exato depende do tamanho do terreno e da área construída. O processo de remoção pode durar até um ano; audiências com os moradores já estão previstas para começar nos próximos meses.

2.400 MORADORES

Os cerca de 2.400 moradores vivem em uma área de 84,3 mil metros quadrados, ou 11 campos de futebol, no Jardim Novo Portugal, ocupação de pelo menos duas décadas a menos de 60 metros dos limites de Cumbica. São ocupações irregulares e legais, como a de Elizabete Nunes, 46, que diz viver no local desde os 11 anos, "quando só tinha mato". "Por mim não sairia daqui", afirma. A rua de Elizabete é de terra, mas no bairro há vias asfaltadas, iluminação pública e

pequenos comércios. A remoção ocorre para ampliar a pista de manobras, separada por apenas duas cercas e um córrego. A Infraero estabelece 300 metros como mínimo de segurança das cabeceiras da pista.

COPA DE 2014

Embora estejam embargadas pela Justiça, a estatal estima que as obras sejam liberadas até o final do ano, com conclusão prevista para o fim de 2012. Elas integram o pacote para a Copa-14.

Manter o entorno livre atende a requisito de segurança contra "interferência ilícita", diz a Infraero -definição que inclui de invasões da pista para crimes à presença de pipas no aeroporto. O bairro está em zona suscetível a ruído, na qual habitações não são permitidas.

DESDE 2008

Há pelo menos quatro anos a estatal planeja remover as famílias. Até 2008, o governo federal esperava desapropriar uma área maior, incluindo o Jardim Novo Portugal e bairros vizinhos, para construir a terceira pista. O projeto foi abortado.

São Paulo, domingo, 09 de janeiro de 2011

Jornal Folha de São Paulo.

ANÁLISE

É MELHOR AMPLIAR VIRACOPOS DO QUE COMEÇAR TUDO DO ZERO

JORGE EDUARDO LEAL MEDEIROS

ESPECIAL PARA A FOLHA

O transporte aéreo de São Paulo é atendido quase totalmente por Congonhas e Cumbica (Guarulhos). Como o governo diz que esses dois aeroportos estão no limite de suas capacidades, já se estuda o terceiro aeroporto. Isso é recomendável e saudável, mas Viracopos já existe, atende diretamente uma boa parcela do interior do Estado e talvez seja melhor ampliar do que começar do zero.

O plano de Viracopos previa duas pistas paralelas independentes, mas a prefeitura nada fez contra a ocupação irregular, chegando depois a incentivar com melhorias a área prevista para a segunda pista (Jardim São Domingos e Itaguaçu). Com isso, a desapropriação prevista tornou-se problemática, levando à mudança da localização da segunda pista, com impactos na única área de cerrado existente no Estado.

Até 2008, Viracopos era um aeroporto essencialmente cargueiro, mas a estreia da Azul, em dezembro daquele ano, fez com que o número de seus passageiros em 2010 fosse mais de quatro vezes o de 2008. Fez também com que a TAM e a Gol aumentassem sua presença ali, mas a Azul, que tem em Viracopos o polo central (hub) de suas operações, domina, com 65%.

Operando 26 aviões, a Azul deve receber mais 20 neste ano e, com isso, a demanda em Viracopos deve continuar crescendo fortemente. É uma pena que o aumento observado de demanda, que implicou incremento de receitas, não tenha resultado na melhora, nem mesmo na manutenção, da qualidade dos serviços prestados aos usuários.

Isso fica claro no estacionamento, em que não houve aumento no número de vagas. O terreno não é pavimentado nem há iluminação noturna apropriada. Possui, no entanto, preços semelhantes ou superiores aos do aeroporto de Guarulhos, onde há iluminação e pavimentação.

Em fevereiro de 2001, Fernando Perrone, então presidente da Infraero, anunciava, ainda para aquele ano, tanto o início das obras do terceiro terminal em

Guarulhos como as desapropriações para a construção da segunda pista em Viracopos.

Dez anos depois, a obra de Guarulhos está longe de ser concluída. A Infraero já avisou que só 60% do terminal estará concluído na Copa de 2014. E as desapropriações em Campinas ainda não se concretizaram. O novo governo tem a obrigação de tirar do atoleiro as obras aeroportuárias necessárias. O tempo passa, mas ainda há tempo. Por pouco que seja.

JORGE EDUARDO LEAL MEDEIROS é engenheiro de aeronáutica e professor da Escola Politécnica da USP (Universidade de São Paulo)

publicado em 31/05/2011 às 20h53~

DESAPROPRIAÇÃO PARA OBRAS DE GUARULHOS SERÁ FEITA POR AUDIÊNCIAS DE CONCILIAÇÃO, DIZ DESEMBARGADOR

Aumento de Viracopos também tirará cerca de 2.000 famílias dos arredores do local
Do R7

Daia Oliver/ R7

A desapropriação de 300 famílias no entorno do aeroporto de Guarulhos, na Grande São Paulo, para obras de ampliação e melhorias do local será feita por meio de conciliação. A declaração foi feita pelo desembargador federal do Tribunal Regional da 3ª Região de São Paulo Antônio Cedenho.

- Assim que a prefeitura de Guarulhos encontrar os lugares para alojar todas as pessoas, vai se abrir uma audiência pública para apresentação de todas as famílias. Após o laudo de avaliação dos imóveis, começam a ser marcadas as audiências de conciliação. Ainda não há prazo certo para isso acontecer porque a prefeitura está com dificuldades para encontrar estes locais.

Segundo Cedenho, nessas audiências estarão presentes representantes da Infraero, do Ministério Público, além de defensores públicos para aqueles que não possam pagar advogado. E a pretensão é de que isso aconteça até o fim deste ano.

Depois da finalização das obras de Guarulhos, o desembargador afirma que cerca de 2.000 famílias serão desapropriadas no entorno do aeroporto de Viracopos, em Campinas, interior de São Paulo, também para ampliação e melhoria do local.

- Como são muitas famílias, o esquema deverá ser diferente. As audiências deverão ser marcadas por blocos.

Conciliação

As audiências de conciliação são feitas para se chegar a um acordo entre as duas partes e assim, diminuir o tempo que os processos ficam na Justiça.

Segundo Cedenho, uma das novidades é que com uma resolução do CNJ (Conselho Nacional de Justiça) de novembro do ano passado, esse tipo de audiência passará a funcionar, em breve, em todo o Brasil e em todas as esferas do judiciário.

No dia 30 de junho, será inaugurado 1º núcleo de conciliação da Justiça Federal da 3ª Região de São Paulo, na praça da República, informou ainda o desembargador.

NOTÍCIAS

15/10/2012

DESAPROPRIAÇÕES PARA OBRAS DA COPA SÃO NEGOCIADAS EM GUARULHOS (SP)

Guarulhos, 15/10/2012 –

Começou nesta segunda-feira (15) uma série de audiências de conciliação das ações de desapropriação ajuizadas em razão das obras ligadas à Copa de Mundo de 2014. A Defensoria Pública da União (DPU) atuará em defesa dos interesses das mais de 300 famílias que serão desapropriadas do terreno localizado ao lado do Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos.

A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) quer a área para a ampliação do aeroporto. O objetivo do órgão do Governo Federal é que o trabalho comece até janeiro de 2013. O processo de desapropriação corre desde 2009.

Além dos cinco defensores lotados na DPU em Guarulhos, também deverá participar da iniciativa mais um membro da carreira, que será designado extraordinariamente para atuar nas audiências. “Nosso papel é garantir que as famílias sejam indenizadas de maneira justa”, disse Lívea Cardoso Manrique de Andrade, chefe da unidade.

A defensora informa que este será o primeiro encontro entre as partes para tentar um acordo. Além disso, a Infraero já fez laudos para mensurar o valor dos imóveis e, a partir daí, as famílias vão decidir se aceitam a proposta do órgão. Representantes da Caixa Econômica Federal também estarão presentes para negociar a inclusão dessas pessoas em programas de moradia do governo.

O trabalho será realizado até o próximo dia 26. Ao todo foram agendadas mais de 36 audiências por dia. Serão 12 mesas de negociação concomitantes, em três rodadas diárias. A iniciativa também envolve juízes, membros da Advocacia-Geral da União (AGU) e advogados da Infraero.

Desapropriações e obras

Nos últimos meses, a Defensoria Pública da União tem participado de audiências de conciliação e outras iniciativas com o objetivo de prestar assistência a pessoas e entidades atingidas com as obras na Copa. A DPU também está envolvida nas negociações para preservar o Museu do Índio no Rio de Janeiro, que pode ser demolido em função das obras no Estádio Jornalista Mário Filho, o Maracanã.

Defensores públicos federais também atuaram em defesa de famílias de todo o Brasil que sofreram processos de desapropriação para obras da Copa do Mundo. Foram prestadas assistências em estados como Ceará, Rio Grande do Sul e Rio Grande do Norte.

http://www.dpu.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=9631:desapropriacoes-para-obras-da-copa-serao-negociadas-em-guarulhos-sp&catid=79&Itemid=220

Anexo 2: Mapa dos loteamentos irregulares e clandestinos em Guarulhos 2002/2003.

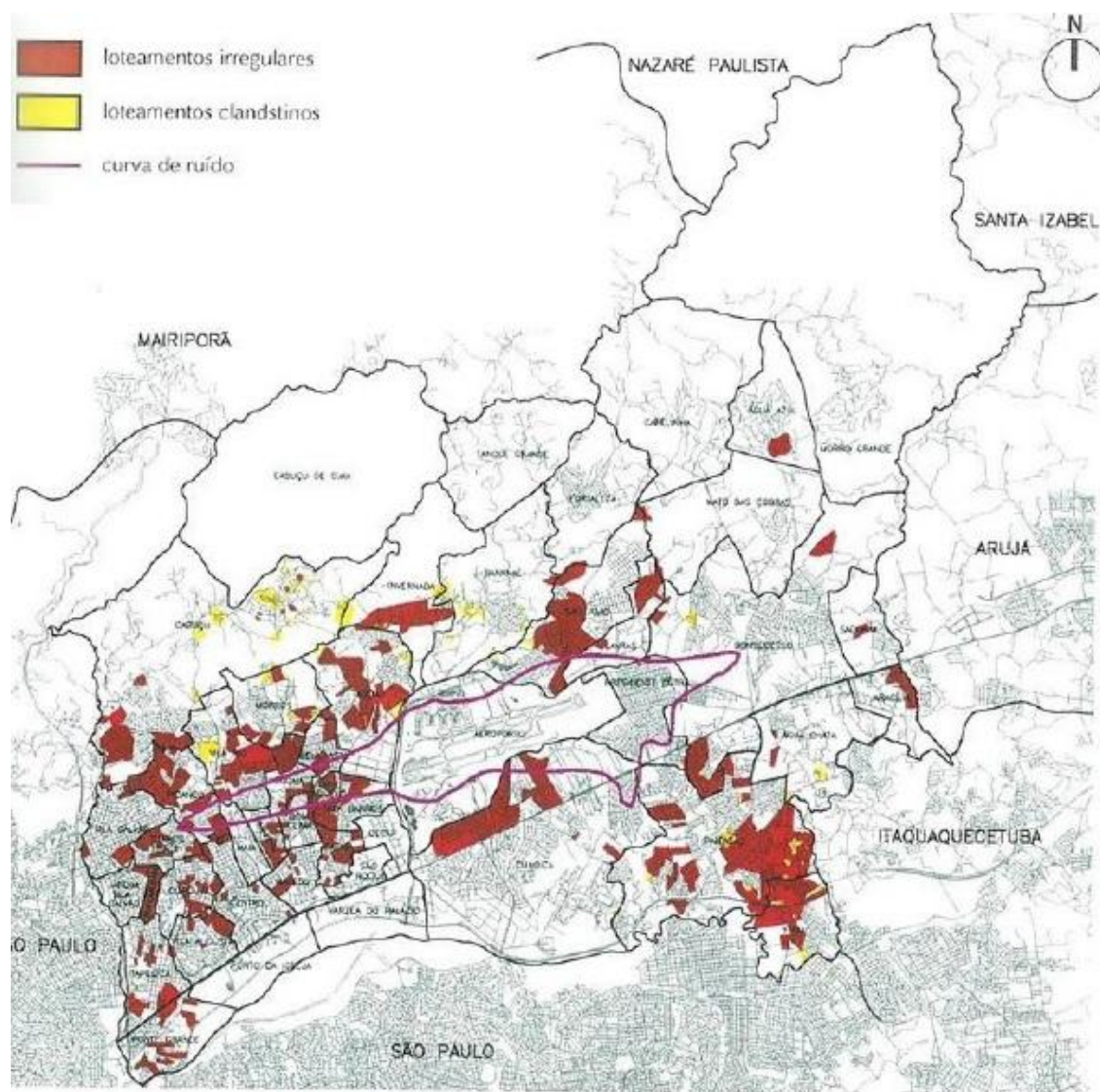


Figura 24: Mapa dos loteamentos irregulares e clandestinos em Guarulhos 2002/2003. Fonte: Lasalvia, Liliana de Souza. 2006, pág 140.

Anexo 3: Mapa do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, Econômico e Social de Guarulhos.

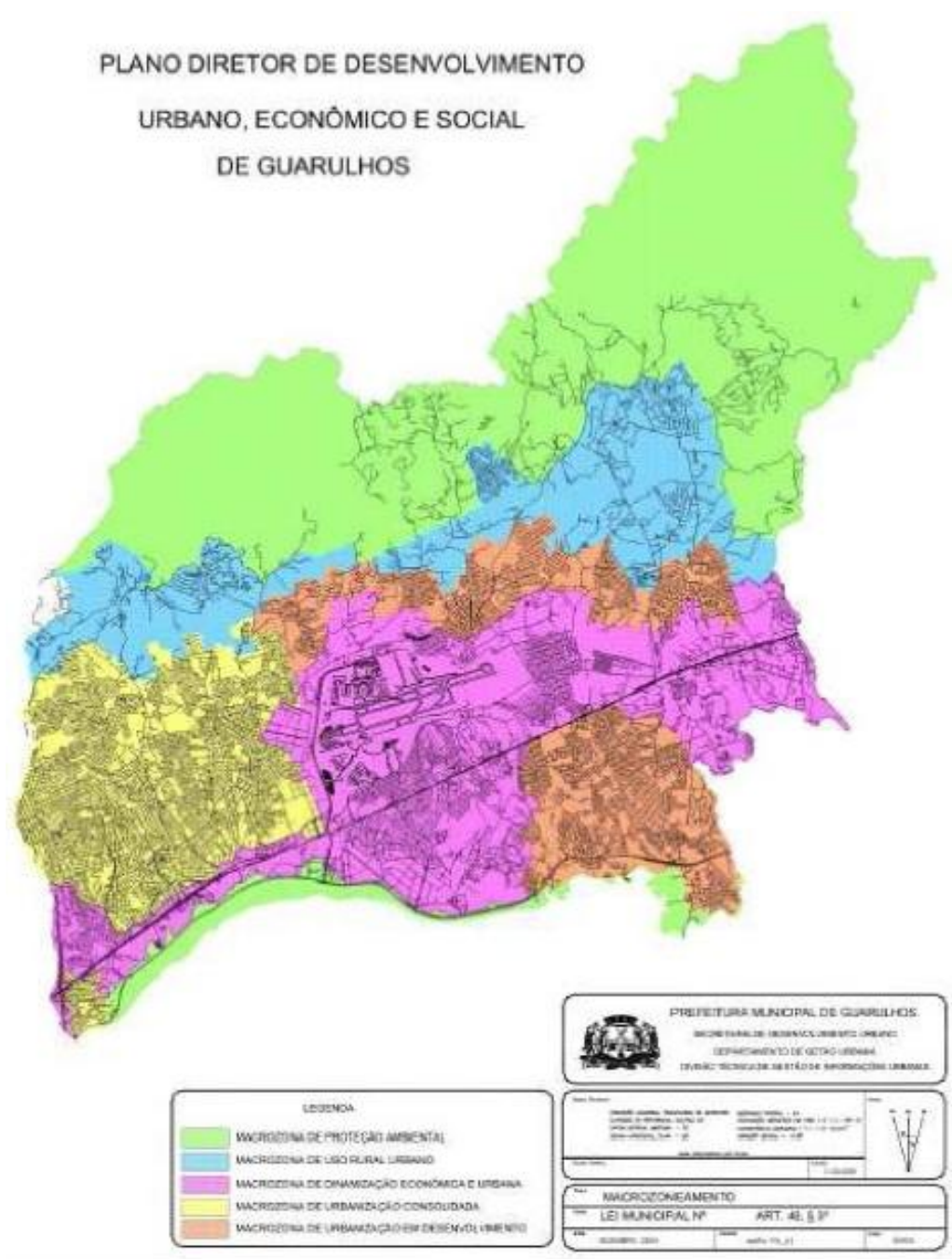


Figura 25: Mapa do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, Econômico e Social de Guarulhos.