Universidade de São Paulo/USP
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
Departamento de Geografia

Silvia Maria Tommasini

A METRÓPOLE E SEUS AEROPORTOS: O CASO DO CAMPO DE MARTE

Conflitos Federativos e a Formação do Território Metropolitano de São Paulo

1930-1959

Versão corrigida
De acordo

São Paulo
2012

Universidade de São Paulo/USP
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
Departamento de Geografia

Silvia Maria Tommasini

A METRÓPOLE E SEUS AEROPORTOS: O CASO DO CAMPO DE MARTE

Conflitos Federativos e a Formação do Território Metropolitano de São Paulo

1930-1959

Dissertação de Mestrado apresentado ao programa de Pós-graduação em Geografia Humana, com vistas à obtenção do título de mestre.

Orientador: Prof. Dr. Manoel Fernandes de Sousa Neto

Versão corrigida
De acordo

São Paulo
2012

Silvia Maria Tommasini

A METRÓPOLE E SEUS AEROPORTOS: O CASO DO CAMPO DE MARTE

Conflitos Federativos e a Formação do Território Metropolitano de São Paulo 1930-1959

Dissertação de Mestrado apresentado ao programa de Pós-graduação em Geografia Humana, com vistas à obtenção do título de mestre.

Orientador: Prof. Dr. Manoel Fernandes de Sousa Neto

Aprovado em:

BANCA EXAMINADORA

_____

_____

_____

_____

_____

AGRADECIMENTOS

Como todo trabalho acadêmico, também o presente contou com a colaboração de diversos "coparticipantes", voluntária ou involuntariamente, direta ou indiretamente, no percurso de sua produção. Num arranjo cronológico, devo, primeiramente, agradecimentos especiais àqueles que me apresentaram a questão que se desdobrou no tema tratado neste trabalho, meus diletos companheiros de jornada da Comissão de Assuntos Aeroportuários da Prefeitura Municipal de São Paulo, os arquitetos Luiz Alexandre Lara e Ricardo Guerra Flores, cuja contribuição à ampliação de meu acervo intelectual e afetivo é contínua, renovada a cada encontro. Ao meu amigo Urbano Nojosa, cujo incentivo carinhoso e estímulo intelectual propiciou o meu retorno aos estudos. A ele devo especialmente, a indicação de orientação do Professor Manoel Fernandes de Sousa Neto, que me acolheu como aluna, reabrindo as portas da FFLCH, já no outono de minha existência. Mas, para além de sua generosidade e apoio, particular estímulo sobreveio quando da leitura de sua tese de doutorado, "Planos para o Império: os planos de viação para o Segundo Reinado (1869-1889)", pois, através dela descortinou-se a possibilidade de abordagem do tema dos primeiros aeroportos da cidade no período de transição metropolitana pelo viés do campo da Geografia Histórica. Em sua abordagem, os projetos ferroviários elaborados, efetivados ou não, serviram de parâmetro para acompanhar tanto o perfil e inserção dos atores que os propuseram, o florescimento das idéias políticas, assim como das instituições que conformaram as concepções territoriais à respeito do país naquele período histórico. Uma história de atores pensantes e atuantes, sujeitos de concepções de conformação territorial de seu próprio país.

Ainda no ambiente acadêmico, devo ao professor Antônio Carlos Moraes o aprofundamento das concepções teóricas do campo, sem o que o tema não poderia ser conformado teoricamente, assim como sua arguição na banca de qualificação. Agradeço a gentileza da Professora Beatriz Bueno, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, que compôs a banca de Qualificação dessa pesquisa. O refinamento de sua arguição balizou a continuidade da pesquisa. Agradeço a Maria Candelária de Moraes a profícua troca preliminar de idéias sobre o tema (que já nos uniu em jornadas anteriores), a indicação de itens bibliográficos e o generoso empréstimos de seus exemplares, assim como a contribuição para a estruturação do Exame de Qualificação. Agradeço a Walkíria Fucili a árida leitura das primeiras garatujas. A minha querida amiga Yurico Tatamia, agradeço a imensa solidariedade e conforto em horas amargas, além da disposição de sua infra-estrutura sempre

que necessitei. À Cândida e ao José Eduardo, também sempre dispostos a contribuir fornecendo apoio intelectual e estrutural. À Stella Weiss e ao Claudio Marcondes, que num momento de grande desestímulo, deram sua preciosa contribuição para renovação de forças.

Agradeço ainda a minha querida prima Diva Andrade pelo apoio logístico e afeto. À presteza de Francisco Calheiros em responder a nossa solicitação de apoio e a seus comentários argutos, agradeço muito. À Senhora Suzana Silvério, Superintendente do Aeroporto de Campo de Marte, e ao, T.C. Esdras Sakuragui, da Base Aérea do Campo de Marte, pela contribuição inestimável à nossa pesquisa. Finalmente, agradeço a todo o Departamento de Geografia da FFLCH-USP pela oportunidade.

RESUMO

Contribuição à análise histórico geográfica da formação territorial intra urbana de São Paulo através do estudo da instalação dos aeroportos da cidade no período de transição metropolitana, examinando as transformações do regime de posse, apropriação e domínio do patrimônio público fundiário urbano. Tendo por foco o Aeroporto do Campo de Marte, o estudo busca compreender os conflitos latentes e expostos entre entes federados nesse processo.

Palavras chave: história da cidade, metrópole, aeroporto, conflitos federativos.

ABSTRACT

Contribution to the historical geographic analysis of São Paulo intra-urban territorial formation through the study of the installation of the city's airports during the metropolitan transition period. The research investigates the transformation of the ownership regimen, the appropriation and the control of the public heritage of urban soil. Focusing at the Campo de Marte Airport, the study aims at understanding the latent and exposed conflicts between federated instances during the process.

Key words: history of the city, metropolis, airport, federative conflicts.

Lista de Figuras

Figura 1. Parque da Aeronáutica de São Paulo, vista aérea, 1946, Arquivo PAMA-SP 42

Figura 2. Plano de Avenidas, 1930, retificação do Rio Tietê - "Ponte Grande e Estações Reunidas"..... 45

Figura 3. Vista aérea da inauguração do Aeroporto Civil de voos comerciais regulares do Campo de Marte, com a fundação da Viação Aérea São Paulo - VASP, em 5 de Novembro de 1933. Além da linha São Paulo/ Rio de Janeiro, foram abertas as linhas regulares que serviriam São Paulo/Ribeirão Preto e São Paulo Uberaba. (Gazeta de São Paulo, *apud*, Santos, 1985, p. 150 e 152)..... 47

Figura 4. A elite paulista presente na concorrida inauguração da– VASP. Interesses públicos e privados focalizados no Campo de Marte, *idem*..... 48

Figura 5. Dona Olivia Guedes Penteado batiza avião " Monospar" na inauguração da VASP, OESP, 6/11/1933..... 49

Figura 6. Planta da Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê, Plantas do Rio Tiete (1924-1925), descreve o Rio Tietê com seus meandros e projeta planta da retificação do trecho Osasco-Penha. (Arquivo Histórico Municipal)..... 50

Figura 7. Plano de Avenidas, 1930: traçado das "Perimetrais e Radiais", com a representação do Rio Tietê retificado. Nessa representação o aeroporto do Campo de Marte figura compondo com as "Estações Reunidas" (Arquivo Histórico Municipal)... 53

Figura 8. Planta oferecida pela Aeronáutica contendo o *Projeto de Ampliação da Pista do Aeroporto do Campo de Marte*, para ser debatida na *Comissão da Assembleia Legislativa para estudos sobre o Campo de Marte*, em 18/12/1947, (Brisola, 1948, Arquivo Municipal)..... 69

Figura 9. Partilha do Campo de Marte, segundo STJ. A área aeroportuária permaneceria sob administração federal. As áreas destacadas seriam devolvidas ao município que receberia ainda indenização da União. (www.aero.jor.br)..... 89

Figura 10. Pista da Auto Estrada de Santo Amaro, trecho de Vila Congonhas, 1936, em evento promocional na "Pista da VASP", engenharia político-mercadológica construída pela companhia Auto-Estradas e pela VASP, empresas onde capitais de boa parte da elite paulista estavam empatados, visando a anuência dos poderes públicos para a instalação de um novo aeroporto para a cidade. Arquivo Infraero..... 94

Figura 11. Localização das várias Bases da Aeronáuticas servidas pela "Base Coringa" do PAMA-SP- Parque de Material Aeronáutico de São Pulo, localizado no

Campo de Marte. O PAMA-SP presta serviço de reparo e restauração de aeronaves da Aeronáutica.(Couto Filho, 2011)..... 103

Figura 12 e 13. Propostas de requalificação dos aeroportos da cidade e de suas áreas lindeiras, fruto de debates da Comissão Intersecretarial de Assuntos Aeroportuários da Prefeitura de São Paulo, ("Aeroporto, cidade, Metrópole: Políticas para uma gestão Convergente, PMSP, 2004, Arquivo Histórico Municipal)..... 105

Figura 14. Proposta de requalificação do Aeroporto de Campo de Marte e entorno. Projeto elaborado por ocasião do processo participativo de elaboração do Plano Diretor da cidade de São Paulo. Preconiza uma possível AIU(área de intervenção urbana), nos moldes propostos para a área do Aeroporto de Congonhas. O Parque Anhembi, a faixa viária da Praça Campos de Bagatelli e uma ligação intermodal – metrô-rodoviária-aeroporto, compõem um espaço integrado a um Parque Público e um Museu da Atividade Aeronáutica na cidade. (Arquivo Histórico Municipal)..... 106

Figura 15 e 16. Projeto do trajeto do T.A.V. (Trem de Alta Velocidade), proposto pela ANTT, Agência de Transporte Terrestre, elaborado pela empresa Hallcrow, 2010. O projeto prevê a instalação de estação e oficinas no Campo de Marte. (OESP). 107

Figura 17. Vista aérea do Aeroporto do Campo de Marte, sentido Oeste/Leste.www.aero.jor.br..... 108

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO..... **11**

CAPÍTULO 1 O Campo Analítico: Geografia Histórica do Capitalismo no Brasil..... **15**

1.1 História e Geografia..... 20

1.2 Geografia Histórica das cidades..... 22

1.3 Da cidade ao urbano: espacialidade capitalista..... 27

1.4 Geografia Histórica do Capitalismo no Brasil..... 28

CAPÍTULO 2 Contexto histórico e geopolítico do país : surgimento da Aeronáutica.. **28**

2.1 Capitalismo no Brasil..... 30

2.2 A Revolução de 1930 e as Forças Armadas..... 33

2.3 Atualizações política, institucional e técnica do país..... 36

2.4 Geopolítica e Aeronáutica: as ideias do Major Lisyas Rodrigues..... 43

CAPÍTULO 3 Formação da Metrópole Paulista: do Mosaico ao Caleidoscópio..... **43**

3.1 A expansão da cidade..... 45

3.2 A incorporação da várzea de Santana ao centro da cidade:..... 49

3.2 A - A Retificação do rio Tietê..... 53

3.2 B - O Plano de Avenidas..... 57

CAPÍTULO 4 O caso Campo de Marte..... **57**

4.1 História de uma "capitulação": 1924, 1930, 1932..... 57

4.2 Construção da memória histórica no solo urbano de São Paulo..... 61

CAPÍTULO 5 A Batalha Judicial..... **63**

5.1 Preâmbulo: "A questão do Campo de Marte"..... 63

5.2 Ação Judicial de Reintegração de Posse..... 72

5.3 Digressão necessária: Fundamentos da estrutura fundiária no Brasil..... 75

5.4 Evolução do Processo Judicial: A Lei de Terras e a (in) definição do termo "terras devolutas"..... 81

CAPÍTULO 6 Caleidoscópio: Aeroporto de Congonhas e formação do eixo metropolitano sul..... **92**

CONCLUSÃO..... 98

CONSIDERAÇÕES FINAIS..... 101

REFERÊNCIAS..... 118

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem por escopo a averiguação da história da instalação e permanência do Aeroporto (Civil e Base Aérea da Aeronáutica) do Campo de Marte, situado à margem direita do rio Tietê em seu trecho retificado, no bairro de Santana, zona norte do Município de São Paulo. O estudo aborda fragmentos da metropolização do território de São Paulo, problematizando o processo histórico que implicou na instalação dos aeroportos da cidade.

O Campo de Marte iniciou suas operações como Aeroporto comercial em 1920, nos primórdios da aviação comercial mundial, com a implantação da primeira infraestrutura aeroportuária da cidade de São Paulo composta pela pista para pouso e decolagem, além do hangar da escola de aviação da Força Pública do Estado de São Paulo, pré-existente.

Seu sítio aeroportuário possui uma área aproximada de 2,1 milhões de metros quadrados segundo a INFRAERO[1] que o descreve como um aeroporto compartilhado, que significa: parte da sua área, 1.138.440,41 m² está sob a administração do Comando da Aeronáutica por meio do Parque de Material Aeronáutico/PAMA-SP, Hospital da Aeronáutica-HASP e Sub Diretoria de Abastecimento e sob a administração da INFRAERO-Aeroportos o restante da área com cerca de 980 mil m².

Equipamentos	**Dimensões**	**Administração**
Pátio das Aeronaves	12.420 m²	Infraero
Pista	1.600m x 45m	Infraero
Terminal de passageiros	1.260m²	Infraero
Estacionamento de aeronaves	22 posições	Infraero
Estacionamento	900 vagas	Infraero
Sub-diretoria de abastecimento		Infraero ou Comar
Hospital da Força Aérea de São Paulo		IV Comar
PAMA-SP – oficina de reparo de aeronaves militares		IV Comar
CAB – Clube Aéreo Militar		

Fonte: www.infraero.gov.br

[1] Empresa Federal Gestora da Infraestrutura Aeroportuária

Em 2009 o movimento operacional do aeroporto, 5° lugar no país em pousos e decolagens, foi de 104.509 aeronaves sendo que deste total, 68.067 operações foram realizadas por helicópteros e de 312.460 passageiros, mesmo sem possuir linhas regulares[2].

Hoje, esse terminal aéreo tem suas atividades operacionais voltadas, essencialmente, para aviação executiva, taxi aéreo (aviação geral), e o serviço aerotático das Polícias Civil e Militar.

A média mensal de pouso e decolagem do ano de 2009 foi de 8.500 movimentos. O aeroporto possui infraestrutura que permite pouso e decolagem noturnos em uma pista de 1.600 metros, com recuo de 450 metros e um heliponto. No sítio aeroportuário estão instalados 22 hangares para a aviação executiva e 56 concessionários. A área aeroportuária abriga ainda, "diversas escolas de aviação particulares, sendo a mais importante o Aeroclube de São Paulo, fundada em 1931, como órgão de utilidade pública que acabou por se transformar no maior centro de formação de pilotos civis da América Latina"[3].

A Infraero vende "cotas de compartilhamento de uso" de hangares a particulares e instituições públicas. A Policia Militar de São Paulo paga a Infraero pelo compartilhamento de uso de hangares dos helicópteros Águia. Até 2010, a concessão de uma cota de uso poderia ser adquirida por cerca de R$60 mil, mais a mensalidade de cerca de R$ 4 mil. Entre os anos de 2004 a 2007, a sociedade de helicópteros que opera no Aeroporto do Campo de Marte cresceu de 69 para 220 % no número de clientes. Os números tenderão a crescer respondendo ao aquecimento da economia.

Sua presença nessa área influenciou as dinâmicas territoriais que conformaram a metrópole e suas transformações ao longo do tempo, o que o qualifica como objeto de estudo no campo de indagação da Geografia Histórica.

Diante dos debates suscitados pelo último projeto previsto para esse sítio - a implantação da estação e oficinas do Trem de Alta Velocidade, ganha relevância os motivos das sucessivas tentativas frustradas de intervenções urbanísticas em diferentes momentos da história da cidade. Sua continua negação como aeroporto e sua permanência enquanto tal, configurando uma paisagem *sui generis* no denso tecido urbano da capital paulista, ainda que invisível no imaginário do conjunto da população paulistana, sugere um estudo de caso desse fragmento do território metropolitano paulista. Por meio dele pretende-se deslindar relações que constroem os nexos cidade/metrópole/aeroportos.

---

[2] Informação obtida no site http://www.infraero.gov.br
[3] http://www.aviacaobrasil.com.br/wp

Formas conteúdos, carregados de intencionalidade (SANTOS, 2008), aeroportos são objetos geográficos configuradores do território. Perscrutar as injunções políticas que levaram a instalação dos aeroportos em localizações específicas significa investigar as origens da formação territorial da cidade no período de transição metropolitana. A reverberação de tais injunções em nosso presente, inscritas no solo urbano, sugere uma abordagem critica pertinente ao campo investigativo da Geografia Histórica.

Tal interesse encontra apoio em duas fontes primárias, pilotos desta pesquisa: o estudo de âmbito interno à administração municipal, denominado "A Questão do Campo de Marte", produzida em1948, de autoria do procurador municipal Carlos Monteiro Brisola, e o Processo Judicial de Reintegração de Posse do Patrimônio Fundiário n° 682780,1994, gerado pelo caso em questão. Peças de um quebra cabeças maior, os referidos documentos remontam, aos acontecimentos ligados à Revolução Constitucionalista de 1932, assim como a um terceiro evento/documento - o projeto urbanístico parcialmente implantado - o Plano de Avenidas, do Engenheiro e Prefeito Francisco Prestes Maia.[4]

Optamos por nos apoiar no Processo nº 1980.0.006.042, principal fonte que ampara essa pesquisa. Tal opção impõe uma estratégia de construção de abordagem que torna impossível desprezar atores, eventos e instituições por ela evocados sob risco de perder a densidade da trama em questão. No entanto, ao seguir tal estratégia, outro risco se apresenta: o de apenas levantar seus múltiplos enlaces sem o necessário aprofundamento teórico analítico, conforme pressupõe o rigor de um trabalho acadêmico.

Numa exposição preliminar, o estudo será composto da seguinte maneira: tratando-se de uma fonte jurídica – um processo – torna-se necessária a apresentação do contexto de seu surgimento em um período apontado como revolucionário da década de 1930, aqui tratado como período de reestruturação político-econômica do capitalismo periférico brasileiro, do motivo e dos atores moventes - no caso, entes federados. Torna-se necessário, portanto, também a contextualização histórica dessas instituições - o Município - especificamente o de São Paulo- e as Forças Armadas, especialmente a Aeronáutica, a ré no referido Processo, representando a União.

A riqueza dessa fonte está justamente na base argumentativa utilizada pelas partes: a utilização das formas históricas de posse/apropriação desse sítio, segundo seus respectivos pontos de vista e interesses. Esse aspecto encaminha o estudo para uma necessária digressão em relação ao período foco, pois abre uma janela explicativa da formação territorial urbana da

[4] CINTRA, João Florêncio Ulhôa, MAIA Vicente Prestes: Introdução ao estudo para um *Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*, PMSP, Diretoria de Obras e Viação, Comissão do Tietê, 1930.

cidade de São Paulo, de fundamental importância para o melhor enquadramento de nosso objeto no campo da Geografia Histórica.

O próximo passo será a apreciação das intervenções urbanas realizadas pelo poder municipal, como frutos do fenômeno de crescimento metropolitano induzido pelo poder público e usufruído pelo mercado imobiliário. Serão destacados os processos de retificação do rio Tietê e o Plano de Avenidas, ambos os projetos indutores da metropolização paulistana, simultaneamente anexadores e segregadores de espaços urbanos. Movimento de relocalizações, característico do processo seletivo da produção espacial da geografia histórica do capitalismo. Acreditando, que são as localizações e movimentos de relocalizações que constituem a especificidade do espaço intra-urbano, observar a relocalização sofrida pelo aeroporto do Campo de Marte no processo de metropolização da capital paulista é um dos objetivos do estudo.

Tendo como meta maior a investigação dos motivos da permanência do aeroporto de Campo de Marte, na região (agora) central da cidade, este estudo não poderia se furtar a incursões em períodos anteriores e posterior à periodização estabelecida. O compulsar do Processo nº 1980.0.006.042, nos põe diante dessa necessidade.

Além das questões levantadas pelo Processo, é igualmente importante para o entendimento da relocalização e permanência do aeroporto de Campo de Marte no espaço intra-urbano paulista, a anexação do eixo sul, base da conformação do território metropolitano nessa direção. A implantação do Aeroporto de Congonhas no eixo metropolitano sul, figurará como suporte argumentativo final do estudo. Para tanto, sob os mesmos pressupostos anteriores, apoiado em estudo desenvolvido por Edilson Luís de Oliveira (1996) outro projeto urbano será brevemente visitado – o projeto da companhia Auto Estrada de Santo Amaro.

Assim, apesar dos limites desta empreitada, ao trazer à tona a questão do Campo de Marte, questão ainda aberta enquanto ação judicial e enquanto uso de patrimônio fundiário público, o estudo pretende oferecer através desse fragmento do território da cidade, uma reflexão sobre a atual disposição espacial dos aeroportos da cidade e contribuir para uma compreensão da configuração da metrópole, sob o ponto de vista da dimensão histórico geográfica.

CAPÍTULO 1 O Campo Analítico: Geografia Histórica do Capitalismo no Brasil.

> *A memória teórica de uma ciência e sua reapropriação crítica pelo pesquisador em ação fornecem instrumentos de uma vigilância metodológica: o valor de uma obra científica é mensurável pelo rastro paradigmático que deixa na memória viva das comunidades eruditas capazes de reutilizá-la... Numa tensão entre a inovação e a tradição, a leitura ativa do discurso científico é condição e medida da eficiência da pesquisa.*
>
> (Bernad Lepetit)

1.1 História e Geografia

O presente capítulo é um esforço de conformar teoricamente a problemática suscitada por este estudo - o processo conflituoso de posse e domínio de fundo patrimonial público , representado pelo Aeroporto Campo de Marte e sua relocalização no período de formação territorial da metrópole paulista.

Nesse sentido, procuramos esboçar uma decupagem dos campos ora imbricados, visando explanar o diálogo interdisciplinar que permeia o estudo, bem como o instrumental teórico considerado adequado para a sondagem da problemática posta. Evidentemente, dentro dos limites dados, trata-se apenas de pontuar um caminho de apreensão da conformação do campo norteador da pesquisa.

As ciências, enquanto campos analíticos específicos, foram forjadas no rastro das necessidades políticas sociais e econômicas, postas pelo desenvolvimento do capitalismo. São filhas da modernidade tanto quanto os macro-modelos filosóficos explicativos.

Frente à concepção mental místico-religiosa predominante, paulatinamente, desde o sec. XVII, na Europa, concomitante ao avanço do modo de produção capitalista, elabora-se uma mentalidade científica cuja "crença" (mística), no poder da razão instrumental avança pelo século XVIII (Ilustração), culminando no XIX, com o advento da Revolução Industrial. Um desdobramento do racionalismo aparecerá cunhado no corpus de grandes modelos explicativos filosóficos matriciais, tais como o positivismo – doutrina elaborada por August Comte, de ampla influência até meados do século XX e o marxismo.

Não sendo místico, o pensamento racional baseia-se, grosso modo, na observação (laboratorial/empírica) dos fenômenos, na prova pública de sua ocorrência e na aplicação

prática. A revolução técnico-científica desencadeada por esses procedimentos – mais afeitos ao desenvolvimento das ciências exatas e biológicas- transformou-os em sinônimo de ciência, isto é de via única do saber/fazer científico, inscrito na concepção mental de várias gerações.

No rastro desse movimento surgirão campos científicos específicos. O impacto de tal concepção de ciência em campos de saber voltados para o que hoje conhecemos como ciência humana, não foi menor: dele surgiram campos especializados com aparato conceitual específico, marcados pelo afã de obterem grau de cientificidade. Nesse contexto, se delineia o campo das Ciências Sociais. Campos mais antigos, História e Geografia, assimilaram esse impacto de maneiras diferentes, marcando suas memórias históricas, que devem ser revisitadas.

O apoio que nos balizará para tanto, encontra-se nos arcabouços argumentativos presentes nas obras do historiador Fernando Novais (2011) e do geógrafo Antônio Carlos Robert Moraes (2011).

No encalço do estatuto do campo de indagação que diferencia o saber histórico das demais áreas das ciências sociais, o historiador Fernando Novais, ao propor uma história geral da historiografia vem em nosso auxilio, iluminando o ponto de partida no que se refere ao diálogo/tensão entre a História e as Ciências Sociais.

A principal diferença/tensão apontada diz respeito não apenas a antiguidade desse campo de saber, mas especialmente ao seu tradicional fazer, que perpassa os tempos: a busca da reconstituição dos acontecimentos para o estabelecimento de uma memória histórica de referência. Mantido num campo difuso entre a crônica literária, cronologia e relato exaustivo baseado em documentação "fidedigna", preconizada pelo historicismo para a reconstituição dos acontecimentos, é no séc. XIX, o "século das ciências" e também o "século da História" que esse campo de saber sofrerá sua primeira grande transmutação. Segundo o historiador Fernando Novais, o discurso historiográfico, em sua longa trajetória tem seu principal ponto de inflexão no século XIX, quando se impõe o diálogo com as ciências sociais. Esse diálogo apresenta-se, como a marca distintiva da historiografia moderna. Mas ao sofrer o impacto das ciências sociais e almejar ser uma delas, o discurso do historiador não abandona sua finalidade de origem, qual seja, a revivescência dos acontecimentos para a constituição da memória social. Apenas o que muda é a maneira de proceder a essa reconstituição: não mais diretamente por intermédio dos registros, mas atravessando os dados pelos conceitos elaborados pelas ciências sociais. Ou, noutros termos, para reconstituir os eventos, é preciso

explicá-los, o que tornaria “científica” a reconstrução, abrindo a possibilidade de conceituação para a explicação. (NOVAES, 2011, p.41)

Essa diferença no proceder do historiador redundará na permanente tensão inerente ao diálogo entre o campo de indagação da História, marcado pelo princípio de indeterminação dos acontecimentos e dos demais campos das Ciências Sociais.

Decorre, então, que o historiador privilegiaria a narração de eventos para reconstituir/constituir uma memória coletiva enquanto o cientista social apoiado em conceitos explicam mais que reconstituem... Para o cientista social o recurso à história presta-se para ilustrar uma tipologia ou, no limite, uma teoria. As Ciências Sociais, por recortarem esferas da existência, têm condições de conceitualização que lhes possibilitam maior objetividade e força explicativa. Para o campo da História ,“... por tratar de todas as esferas da existência, por abranger todo acontecer humano na sua infinidade, perde poder explicativo mas ganha concretude.”(i*bdem,* p.41). Enfatizando a explicação, o autor, afirma que a atitude do historiador é apontar o caráter de indeterminação dos acontecimentos, peculiaridade dessa dimensão de produção do conhecimento. Peculiaridade essa que, ao mesmo tempo em que retira a possibilidade de cientificidade presente nas outras dimensões das ciências, amplia a possibilidade de visualização do singular presente na realidade concreta.

Há que destacar as diferenças entre as possibilidades de diálogo entre as diversas Ciências Sociais entre si (Sociologia, Economia, Antropologia, etc.) e de cada uma com a História, que traz em si a noção de totalidade:

“Há diferenças nodais no diálogo da Sociologia, Economia, Antropologia, Politicologia, etc., entre si e o de cada uma delas com a História, pois no primeiro caso, dialogam entre si diferentes esferas da existência, e no segundo cada esfera da existência dialoga com o conjunto delas, isto é, cada parte com o todo.” (*ibdem*, p. 25)

Ao estabelecer diálogo com a História é preciso ter clareza sobre a contemporaneidade da compreensão histórica. Sendo a compreensão histórica sempre contemporânea, é preciso observar a historicidade dos campos de saber. Segundo o autor, é a tensão inerente ao diálogo interdisciplinar um ponto de observação privilegiado para a aferição da evolução teórico metodológica dos campos. Em relação à historiografia, o autor estabelece como parâmetro de periodização justamente o fruto do diálogo deste campo com as Ciências Sociais, que ora acentua a tradição narrativa do campo, ora pende para a absorção de metodologias próprias de outras ciências sociais, visando o aumento de objetividade científica.

Na década de 1970, uma radical revisão metodológica, iniciada na área das Ciências Exatas (Física)[5], varreu o campo das ciências em geral. Tal como impacto provocado pela formulação da teoria da complexidade nas ciências exatas e naturais, redundando na recomposição de seus pressupostos e referenciais analíticos e explodindo as certezas do paradigma científico da modernidade, as ciências humanas serão impactadas pelas formulações filosóficas relativistas/ deconstrutivistas, corrente representada por pensadores pós-estruturalistas como Derrida, Foucault, Deleuze entre outros. A crítica ao paradigma moderno elaborada por essa corrente explode a temporalidade única moderna, e, ao fazê-lo, liberta a diferença das múltiplas experiências espaço temporais e suas capilaridades relacionais.

Na historiografia esse é um momento chave e se manifesta, grosso modo, como uma radical reação ao predomínio da História Econômica, sem sujeito, cujo arcabouço explicativo privilegia análises estruturais e os fenômenos de longa duração, particularmente predominante na 2ª fase da produção historiográfica da Escola dos Analles[6] e/ou da produção de vinculação marxista. Nesse momento, a tônica do diálogo recaía claramente na determina*ção "*científica*"* da tensão inerente à área.

A reação ao estruturalismo antropológico e ao economicismo redundou em correntes historiográficas afeitas ao relativismo da micro história onde a partir de novos temas e novos objetos, reconstitui a história do cotidiano **de sujeitos nos lugares**, propiciando o retorno da mais pura tradição historiográfica – a narrativa (Novelle Histoire). Essa foi a maneira como o impacto da crise de paradigmas se manifestou na produção historiográfica. Aqui a tônica recai acentuadamente no viés da indeterminação das experiências.

Diferentemente do campo da História, que para fazer-se científica, recorre ao corpo conceitual das demais Ciências Sociais, a particularidade presente na tradição do campo de indagação da Geografia de se auto conceber como "ciência ponte" entre duas esferas científicas – as naturais e as sociais, a legitimará enquanto tal. Desde sua origem como corpo organizado de estudo essa é a tensão posta no seio do campo e que o perpassará, oscilando, nos diversos períodos, ora dando maior peso para uma ou outra esfera.[7]

---

[5] Ver Latour,2009

[6] Ecole desAnalles : fundada 1929 por Lucien Fevre e Marc Bloch á partir da revista « Analles de l'histoire economic e sociale » buscou superar o historicismo da histoire evenementielle propondo a substituição da crônica dos acontecimentos pela anaálise de processos de longa duração para a compreenção de fenomenos socio econômicos e mentalidades.

[7] Desde Humboldt a Geografia aparece como ciência de diferenciação de áreas, diferente de outras ciências por trabalhar com *sínteses* (de complexidade crescente) de fenômenos e processos e *não tópicos isolados, especializados (padrão cientifico)*. Daí o quadro conceitual da Geografia ser adjetivado por atributos sociais e

O debate sobre construção metodológica, ou "crise de paradigmas" na Geografia provém, em parte, da explosão do tempo sincrônico, pasteurizador de experiências, levada a cabo pela desconstrução da modernidade , reveladora da diacronia das múltiplas experiências espacializadas. A renovação metodológica procede a paulatina desmontagem de categorias "naturalizantes" e estanques de enfoques anteriores, problematiza a concepção de Geografia enquanto ciência ponte, e estabelece *espaço* como a categoria analítica privilegiada do geógrafo. O espaço, como categoria analítica fundamental abre o campo disciplinar para a relação dialógica com outros campos, ampliando a interdisciplinaridade, tornando-o plural: Geografias - econômica, política, de gênero, ambiental, etc. No bojo dessa renovação metodológica a Geografia Histórica surge sob novos pressupostos, ampliando a necessidade de refinamento da reflexão metodológica para o estabelecimento de diálogo.

Como ente heurístico, a categoria espaço, não possui correspondência empírica imediata. (MORAES, 2009, 2011)

Mauricio de Abreu (2010, p.19), confirmando Milton Santos, afirma:

> "... o grande desafio que se antepõe à Geografia quando estuda o passado é como empiricizar o tempo. Isso porque sem torná-lo material, não conseguiremos geograficizá-lo. As formas materiais são, sem dúvida, a expressão mais direta e mais concreta dessa empiricização e não é por outra razão que elas tem sido privilegiadas nas análises geográficas. Mas não são as únicas formas de interesse da disciplina. As formas geográficas também se apresentam como relação a obedecer e se materializam mediante um conjunto de normas/ regulações jurídicas, sociais, culturais que não só balizam como causam impacto diferenciado sobre os lugares, regiões; as formas de propriedade e de apropriação territorial são dois de seus exemplos mais significativos. São essas formas não espaciais que dão conteúdo às morfologias. Não se compreende umas sem as outras."

O foco do geógrafo, portanto, não é o **espaço** (universal abstrato), mas sim as relações sociais referidas ao espaço. Aqui a noção de **espaço banal** ganha relevância: suporte que se qualifica pelo uso social e que se requalifica quando esse uso se altera. A valorização espacial através de usos historicamente construídos e reconstruídos pelas relações sociais dever ser foco do geógrafo. Sendo a relação sociedade - espaço histórica, isto é, o modo pelo

---

naturais: espaço, paisagem, região... A origem do projeto moderno de Geografia advém da perspectiva enciclopédica humboldtiana (descrição exaustiva) em dialogo com o positivismo ratzeliano que identifica o objeto da Geografia como ente empírico, objeto espacial real: superfície terrestre ou a região – realidade fática, mensurável, localizável, divisível e classificável. Daí a ênfase naturalista (geociência, estudo da Terra, Geografia Física) e a "naturalização" da Geografia Humana (determinismo geográfico). O esforço para aproximar a Geografia das Ciências Humanas é verificado no século XX com crescente "desnaturalização" de seu enfoque e de seu universo investigativo. (MORAES, 2009)

qual o grupo humano se apropria e organiza seu espaço, decorre que espacializar é historicizar, permitindo afirmar que a geografia lida com um ângulo especifico da história – o ângulo que privilegia a dimensão espacial.(MORAES, 2009)

1.2 Geografia Histórica das cidades

No inicio era o muro...

(Bernard Lepetit)

A cidade até 1960 se constituía como objeto de pesquisa histórica apenas como palco onde se desenrola a história econômica, social e política das sociedades que nela habitam, indiferentes ao seu espaço. O mesmo não ocorreu na Geografia, especialmente na Geografia francesa, nossa grande mãe, pesquisa sobre as cidades sempre fez parte de sua tradição. Qual perspectiva conceitual norteou essa tradição?

Na origem está a cidade imóvel – paralisada na escala do tempo e do espaço, tem sua existência presidida por dois mitos fundadores: a muralha e a antiguidade. Geógrafos do sec. XVIII provocaram o estremecimento desses mitos. O fato constitutivo de uma cidade era o muro: a antiguidade do muro fora até então o critério do mito fundador. O enraizamento no tempo acompanhava o enraizamento espacial... A partir do sec. XVIII, diante do crescimento das cidades, uma nova imagem se estabelece e a imagem da cidade murada desaparece. Mas, se não há mais o muro, onde está a cidade?

"A cidade agora é dotada de funções – comerciais, manufatureiras, etc. - e suas atividades, sua importância, o numero de seus habitantes, estão sujeitos a variações."(LEPETIT,2002, p.252)

E, se a cidade, como na época em que a muralha a instituía, ainda vai se definir em termos de exclusão, a significação dessa última será de natureza diferente. A oposição, aqui, será entre o meio rural e a cidade que o estrutura e o anima; a oposição será entre a imobilização e o movimento, surgindo a ideia da cidade como campo de forças, dinâmico, em oposição ao meio rural lento.

Os geógrafos, ao mesmo tempo em que traçavam uma nova imagem, começam a manejar uma nova ferramenta conceitual, diluidora de conflitos, forjadora da suposta neutralidade do campo: a função urbana. A emergência, no século XVIII, dessa representação

nova, norteara o rol de indagação sobre a cidade. Registre-se que quando a cidade é definida por suas funções, ela se encontra desespacializada; torna-se sistema de relações complementares. (LEPETIT, p.265)

Fundado na suposta neutralidade científica da Geografia descritiva estática, no estabelecimento de complementaridades funcionais harmônicas, fonte de certezas, o enfoque funcionalista permite a incorporação do analista/previsionista à figura do geógrafo e especialmente à do urbanista.

Os limites do funcionalismo ficaram expostos na prática quando o caráter automático entre intervenção urbana como regulador social perseguido não se verificou devido às descontinuidades do movimento da história. No campo do conhecimento o funcionalismo é desconstruído com o surgimento de outras linhas reflexivas, como a do legado do historiador Fernand Braudel[8], formulador da noção de *adaptação ativa do espaço*[9], e da formulação da noção de *auto organização*[10] que, relativizarão o predomínio das análises funcionais nos estudos urbanos.

À noção de cidade como campo de forças, presente no funcionalismo se sobreporá a noção de desníveis temporais:

> "A cidade, nunca é absolutamente sincrônica - o tecido urbano, o comportamento dos citadinos, as políticas de planificação urbanística, econômica ou social desenvolvem-se segundo cronologias diferentes. Mas, ao mesmo tempo, a cidade está inteiramente no presente. Ela é inteiramente presentificada pelos atores sociais nos quais se apoia toda a carga temporal". (*Ibdem*, p. 145)

Assim, da substituição de concepções do tempo mecânico newtoniano pela percepção do imprevisto, do imponderável e da complexidade das justaposições presentes nas evoluções temporais, resultam duas formas de descrever os sistemas de historicidade. Naquela oriunda do legado braudeliano, a temporalidade é descrita como uma trajetória temporal em que cada sequência depende das precedentes, embora não as reproduza de forma idêntica.

---

[8] Fernand Braudel, principal representante da segunda geração de historiadores da escola dos Annales. Atribui-se a Braudel o início do enfoque geohistórico a partir de sua obra seminal "O Mediterrâneo na época de Felipe II".

[9] ...na teoria braudeliana da mudança espacial encontramos as intuições fundamentais que presidem os modelos de auto-organização. [Nela] a todo o momento uma organização do território origina-se do conjunto das configurações anteriores. No jogo das atualizações sucessivas das formas passadas em combinações territoriais novas, as sociedades usam menos as possibilidades fornecidas por seu meio do que aquelas que sua história fornece. Aí se inclui a ideia de **adaptação ativa** realizada pelos atores ao sabor de seus equilíbrios e suas capacidades, dos enquadramentos espaciais por eles herdados.(LEPETIT, 2002, p. 146/147)

[10] Pode-se ver nos modelos de auto organização desenvolvidos pela Geografia Urbana uma maneira de salvaguardar em Geografia a ideia de função, distanciando-a do a-historicismo do funcionalismo. (*idem, 2002, p. 78)*

Aqui, cada ponto de bifurcação abre um *novo espaço de possíveis*, dos quais apenas um será atualizado na sequência seguinte.

Outra maneira de analisar a historicidade é como um processo temporal complexo. Aqui os sistemas veem seus elementos surgirem de uma pluralidade de tempos descompassados cujas modalidades de combinação geram mudanças a cada instante.

Ambas permitem a simulação de evoluções potenciais; a partir de uma situação original, a evolução por que passou a configuração de uma aglomeração dividida em bairros, ou a de um sistema de cidades, pois se trata de possíveis num futuro aberto. Sendo assim também aqui, como no funcionalismo, o planejador (previsionista) é resgatado, ainda que com mais incerteza.

Não se trata mais, portanto, de localismos presentes nos modelos funcionais - a cidade, a região - espacialmente desconectadas das realidades macro organizadoras e com temporalidade estanque. Agora, a cidade considerada na totalidade de suas dimensões, cede lugar a consideração das múltiplas dimensões da cidade em questões parciais. Dessa maneira, desmontada a a-historicidade dos modelos funcionalistas, a ideia de *função* pode ser resgatada pela Geografia.

1.3 Da cidade ao urbano: espacialidade capitalista

O parâmetro metodológico adotado vincula-se à tradição oriunda do campo da teoria crítica pertinente ao materialismo histórico. Acompanhar os desdobramentos dessa matriz pode esclarecer a conformação do campo da Geografia Histórica crítica.

Nesse tópico, serão abarcados os desdobramentos sofridos pela matriz crítica, buscando, novamente, nela notar chaves aproximativas das duas áreas em foco. Nesse sentido, continuarão a servir de apoio as duas obras balizadoras já referidas. (NOVAES, 2010, MORAES, 2009).

O século XIX, como já mencionado, foi considerado por seus coetâneos não apenas o século das ciências, mas especialmente o século da História. Nenhuma teoria macro explicativa prescindiu do recurso à História em sua elaboração. Nenhuma deixou de utilizá-la com o propósito de legitimar seus modelos explicativos. Concomitante ao surgimento das especializações nas diversas áreas, as teorias macro explicativas (hegelianas, positivistas,

marxistas, weberiana etc.) advogam a necessidade de corpus conceitual abrangente a todas as esferas da existência humana (NOVAIS, 2011, p.21).

No caso do materialismo histórico, a teoria foi formulada não a partir do acúmulo verificado no campo da historiografia, mas da filosofia e, especialmente, da hegeliana. O marxismo herda dessa matriz a concepção teleológica da História, compreendida como um marco de chegada não um ponto de partida. "Daí a dificuldade do materialismo histórico aplicar-se a si mesmo", (NOVAIS, 2011, p.45) extinguindo, paradoxalmente, a possibilidade de reflexão autocrítica.

O materialismo histórico, primeira teoria da história, distingue teoria (pressuposto científico) de filosofia. Esse ponto de partida permitirá a construção de um corpo conceitual voltado para a evidenciação das relações sociais embutidas nas estruturas políticas e econômicas historicamente construídas. Dessa positividade, a sua negação. A abrangência conceitual e a busca pela "concretude" das relações sociais resultaram na confusão das esferas da existência (economia, política, sociedade, cultura...) com níveis de realidade (durações, escalas temporais...) e da preponderância de uma esfera da existência humana – a economia, que, ao tornar-se determinante, estruturadora da observação/explicação de todos os fenômenos sociais, retirou desse método teórico sua capacidade de visualização de fenômenos capilares, especialmente aqueles referentes a dimensão espacial.

Resgatar o materialismo histórico hoje passa por considerá-lo uma teoria da História sim, mas, entendida como teorização simultânea das esferas da existência. Os dois conceitos chave dessa tradição teórica – modo de produção e de luta de classes – sofrerão desdobramentos. Fernando Novais (2011, p.51) arrazoa:

> "Para historiadores, modo de produção deve ser visto como critério de periodização (e não como sinônimo de sistema econômico, que não é...) e, portanto como forma de articulação das várias esferas da existência. Noutros termos, são estruturas no interior das quais os conceitos operam de forma específica. Tarefa do historiador é identificá-los, descobri-los, no curso dos acontecimentos, para reconstituí-los compreensivamente. Ou talvez, analisar e reconstituir segmentos no interior dessas estruturas globais. Portanto, luta de classes, conceito fundamental, opera diferentemente no interior dos diversos modos de produção. Em suma, modos de produção definem as estruturas globais dentro das quais o processo histórico se desenrola; luta de classes abre caminho para a compreensão do movimento pelo qual essas estruturas se transformam. O primeiro conceito opera no plano sincrônico; o segundo conduz à diacronia. Estrutura e dinâmica" [grifos nossos].

Na mesma linha, o desdobramento da teoria crítica do materialismo histórico sob o viés do enfoque da espacialidade é explicitada pelo geógrafo Antônio Carlos R. Moraes(2009), nos seguintes termos:

> "Categoria analítica abrangente: modo de produção. Categoria de macro periodização que delineia formas prevalecentes de reprodução social numa época, numa sociedade. Delineamento histórico resultado de múltiplos processos, de diferentes esferas da vida social: econômica, política, cultural, que em suas articulações revelam uma lógica. Um sentido histórico sempre em movimento, captado integralmente só post festum. Modo de produção designa estrutura de funcionamento da vida social em dado período da história num determinado âmbito espacial, em movimento, o que o leva também a ser equacionado como dinâmica num dado ritmo de manifestação cronologicamente datado. É, ainda, conteúdo, na medida em que seu movimento revela regularidades e finalidades bem definidas e passiveis de explicação. Modo de produção aqui é tomado como uma teoria da História (imputação de sentido aos fatos ocorridos na vida cotidiana) e não como modelo analítico (tipo ideal aplicável para qualquer situação). Assim, é a espacialidade de um modo de produção específico que estará em pauta, o que implica em submeter os processos universais estudados pela Geografia (apropriação e transformação dos meios naturais, a produção de espaços humanos, a organização do espaço produzido, etc.) a uma primeira delimitação histórica, particularizando-os, dotando-os de uma temporalidade específica, que os qualifica e os caracteriza por um padrão histórico, por uma lógica, ainda que genérica, de manifestação." [grifos nossos.]

Mas o percurso de incorporação da dimensão espacial como categoria de análise no campo da teoria crítica foi lento e tortuoso.

Um dos possíveis motivos da dificuldade para se incluir a dimensão espacial no âmbito da teoria crítica se prende ao panorama intelectual do século XIX, que, como visto, privilegiou a temporalidade, particularmente a contida na História Universal como âncora temporal única, demarcadora/legitimadora de macro modelos teóricos.

Outro, certamente reside na leitura economicista da realidade, derivada das formulações da Economia Política cunhada pelo marxismo, na mais impactante e profunda análise do funcionamento da produção e reprodução do capital sob o capitalismo industrial.

Antônio Gramsci é o teórico marxista que romperá com o economicismo arraigado no campo crítico, ao resgatar as dimensões políticas, culturais e ideológicas do capitalismo e, sobretudo, ao aprofundar a análise sobre a forma de organização política que o acompanha desde o nascimento: o Estado Moderno. A partir da análise do Estado e da imposição da divisão social do trabalho sob o capitalismo, a questão da forma espacial do espraiamento sempre ampliado desse modo de produção, será abordado. Os geógrafos desse campo não ficarão insensíveis a sua contribuição.

Focando sua análise nas dimensões políticas, culturais e ideológicas do capitalismo, Gramsci enfatiza a análise das mediações existentes no conjunto de relações que compõem uma determinada formação social. Em Gramsci modo de produção é concretizado no tempo e no espaço, na história e na geografia.

O percurso de elaboração teórica do campo crítico, ao incorporar a dimensão espacial, sofre um salto com a formulação do conceito de produção do espaço capitalista, elaborado pelo filósofo Henri Lefebvre. Desdobrando Gramsci, Lefebvre centra sua análise na espacialização da fenomenologia da vida cotidiana.

Desde a época do prenúncio da crise e queda iminente do sistema capitalista feita por Marx, assiste-se o contínuo e persistente desenvolvimento das forças produtivas do capitalismo, e da renovação da capacidade de reprodução ampliada de capitais. A questão da reprodução capitalista torna-se central na reflexão teórica do campo crítico.

Em obra de 1970 (O Fim da História), Lefebvre, contribui nesse sentido elaborando uma demolidora crítica ao paradigma moderno, base para a constituição de um programa de ação política – o direito à cidade. O geógrafo E. Soja (1993,p.155) resume assim o arsenal argumentativo lefebvriano:

> "... [Lefebvre] baseia sua tese na afirmação que o espaço socialmente produzido – essencialmente o espaço urbanizado do capitalismo tardio, mesmo no campo – é onde se reproduzem as relações dominantes de produção. Elas são reproduzidas numa espacialidade concretizada e criada, que tem sido progressivamente ocupada por um capitalismo que avança fragmentada em pedaços, homogeneizada em mercadorias distintas, organizada em posições de controle e ampliada em escala global. A sobrevivência do capitalismo tem dependido dessa produção e ocupação distintas do espaço fragmentado, homogeneizado e hierarquicamente estruturado – obtido sobretudo, através do consumo coletivo burocraticamente controlado (pelo Estado) da diferenciação do centro e da periferia em escalas múltiplas, e da penetração do poder Estatal na vida cotidiana. [...] Com essa cadeia de argumento, define uma ampla problemática espacial do capitalismo e a eleva a uma posição central dentro da luta de classes, inserindo as contradições de classe nas contradições configuradoras do espaço socialmente organizado."

A teoria da produção do espaço contribui para romper o obreirismo da corrente economicista do marxismo e retira do proletariado fabril sua aura mítica, de única classe redentora, detentora do poder de superação do modo de produção capitalista, fazendo emergir novos atores no grande leque dos movimentos reivindicatórios urbanos. A obra de Lefebvre torna-se seminal e imprescindível aos estudos urbanos. Nela definitivamente a cidade é fruto

da prática social. Sua apropriação pelo registro da Geografia contribuirá para o salto de renovação do campo verificado na década de 1980.

Caudatária dessa tradição, a reflexão recente do geógrafo David Harvey, amplia o foco ao buscar cercar os loci da reprodução ampliada dos fluxos de capital, retoma a questão do urbano (dentro e fora das cidades), e a questão do gasto público produtivo:

> "A urbanização é uma forma de absorver o excedente de capital [...] A teoria do gasto público produtivo surgiu na Paris do Segundo Império pelos financistas saint-simonianos e, mais tarde generalizada por Keynes, que sugeriu que a base da tributação deve aumentar à medida que o capital privado responde positivamente às possibilidades geradas pelas novas disposições de infraestrutura. O resultado é uma forma de circulação Estado-capital em que não só os investimentos do Estado são pagos por si mesmos, mas também geram uma receita extra para ser colocadas em infraestruturas." (HARVEY, 2011, p.77)

Outro desdobramento do campo crítico no sentido de incorporação da dimensão espacial surge da matriz trotskista - também presa à necessidade de abarcar a questão da reprodução capitalista - com a formulação da teoria do "desenvolvimento desigual e combinado". Seguindo a explanação do geógrafo Edward Soja:

> "As análises marxistas baseadas nessas leis gerais do movimento e centralizadas na contradição entre o capital e o trabalho no processo de produção, demonstram, efetivamente, o caráter efêmero do capitalismo, sua destruição iminente. Mas, não explicam, por si só, como e porque o capitalismo continuou a existir. Fazer isso exige uma atenção mais direta para os processos de reprodução, especialmente para as particularidades da reprodução ampliada do capitalismo. Quando as leis gerais do movimento do capital são fundamentadas na história e na geografia concretas do modo de produção capitalista – uma conjunção que Ernest Mandel afirma que a teoria marxista nunca esclareceu satisfatoriamente - o papel constitutivo do desenvolvimento geograficamente desigual torna-se visível." (1993, p.130).

As diversas divisões do trabalho que o capital exige desde a sua aurora para sua reprodução ampliada permitem a visualização de sua geografia específica ao longo da história, onde:

> "... divisão internacional de trabalho, a divisão inter-regional do trabalho limitada pelo Estado, a divisão urbanizada do trabalho nas áreas metropolitanas e a divisão do trabalho na menor das localidades, nas fábricas ou casas, estas não são captadas pela estrutura centro-periferia. A geografia específica do capitalismo pode ser reestruturada, mas nunca é desestruturada ou inteiramente liberta de uma polarização sócio espacial fundamental." (Idem, p.137)

Assim, incorporam-se às análises do campo crítico a espacialidade característica do capitalismo em seus movimentos configuradores de geografias peculiares, onde hierarquizações (centro-periferia) não permanecem fixas, mas mudam segundo as exigências mutantes da reprodução ampliada do capital.

1.4 Geografia Histórica do Capitalismo no Brasil

Frente aos discursos geográficos pós-modernos propensos a gerar homogeneidade, o mapeamento do conhecimento geográfico levado a cabo pela corrente de estudos pós coloniais[11] recoloca a questão do desenvolvimento de inúmeras cronotopias peculiares, decorrentes da geografia histórica do capitalismo.

Ao desmontar a visão única europocentrista, os estudos pós-coloniais contribuem não apenas para romper dualismos duros[12], mas principalmente, repor a questão do Estado Nacional[13] como organizador/delimitador macro espacial histórico na conformação de territórios. Nessa perspectiva ganha consistência *formação territorial* como conceito do campo de indagação da Geografia Histórica, uma vez que traz embutido a noção de movimento histórico – *formação* – assim como privilegia a dimensão geográfica através da categoria *território*. A partir dessa vertente, pode emergir uma análise geopolítica renovada.

O estabelecimento do ponto de análise a partir do Estado Nacional como macro organizador territorial, não significa, contudo, abdicar do enfoque multiescalar. A análise histórica geográfica, ao privilegiar a ação dos sujeitos políticos, confere a eles a capacidade de estabelecer a escala de abordagem[14]. São os sujeitos e não o analista que estabelecem a (s) escala (s) foco da análise. Não levar esse aspecto em conta significa perder a possibilidade de apreensão da capilaridade dos fenômenos, assim como toda a riqueza da polifonia que a perspectiva multiescalar espaço temporal garante.

Dados esses pressupostos conformadores do campo analítico, podemos enquadrar nosso estudo no campo analítico da Geografia Histórica do Capitalismo no Brasil.

---

[11] Walter Mignolo, Homi Babba, Edward Said

[12] Retenha-se que a zona central se moldou conjuntamente com a montagem de sua economia mundo, isto é, com sua zona periférica. (MORAES, 2009, p. 23)

[13] Território é compreendido como uma materialidade e uma representação ou um projeto de ocupação prática de porções da superfície terrestre e de sua legitimação simbólica. Portanto, a forma política que acompanha a história geográfica do capitalismo – o Estado Moderno – apresenta uma conjunção entre soberania, território e identidade nacional, que se generaliza com a expansão planetária desse modo de produção.(MORAES, 2009)

[14] “ É apanágio dos atores e não do pesquisador o estabelecimento do corte escalar...” (LEPETIT, 2002, p. 206)

CAPÍTULO 2 Contexto histórico e geopolítico do país: surgimento da Aeronáutica

Para entender os nexos que levaram à instalação da Aeronáutica no Campo de Marte pretende-se, neste capítulo, acompanhar o movimento das forças políticas e econômicas que vão conferindo sentido histórico-geográfico ao período compreendido entre as décadas de 1920 e 1940, visando estabelecer algumas mediações possíveis entre as múltiplas determinações que forjaram o campo de tensão desses conturbados anos no Brasil.

2.1 Capitalismo no Brasil

Com apoio das obras de Wilson Cano e Carlos Brandão, procura-se no presente tópico estabelecer um primeiro nexo – o da mudança no padrão de acumulação de capital e a decorrente mudança das interações territoriais, para, num segundo momento, com apoio de bibliografia específica, buscar estabelecer os nexos políticos que culminaram na luta entre facções de classe e o Exército na primazia pela organização do Estado no Brasil.

No contexto da economia mundo, na simultaneidade da reprodução ampliada do capital, o Brasil, nas décadas iniciais até meados do sec. XX, era um país periférico, agro exportador. Vivia o país nesse período os impactos decorrentes da reestruturação produtiva correspondente à nova divisão territorial internacional do trabalho gestada em fins do sec. XIX, registrada pela literatura especializada como sendo de transição entre a fase industrial do capitalismo para a monopolista. Essa fase caracteriza-se pela constituição de novos fluxos de capitais, alimentados pela acumulação proveniente da indústria de transformação e do capital financeiro. Nesse período houve grande avanço na construção de próteses clássicas como as ferrovias e especialmente daquelas próprias da infra estrutura urbana fornecedoras de serviços de água e esgoto, energia e transportes, promotoras do grande surto urbano verificado.

O Brasil desse período vivia um momento de grande impulso sócio econômico, fruto de encaminhamentos políticos institucionais determinantes do período anterior, notadamente aqueles referentes ao estatuto da terra e do trabalho. Em 1850 é promulgada a Lei de Terras que promove a absolutização da propriedade privada da terra, provocando sua transmutação de simples valor de uso em valor de mercado. Também o regime de exploração trabalho é

modificado, com o trabalhador deixando de ser mercadoria e adquirindo o estatuto de livre comerciante de sua força de trabalho no mercado de trabalho. O panorama internacional e as referidas disposições legais nacionais condicionaram o surto de desenvolvimento capitalista no país.

Ao iniciar a década de 1920, como decorrência dos fatores acima tratados, um período de grande afluência econômica se instala no país, estavam dadas as pré-condições para a ruptura do padrão de acumulação de capital baseado na economia agroexportadora: circulação ampliada de mercadorias, diversificação produtiva, complexidade social com o surgimento de novas frações de classe, forjadoras de um novo urbano. O crescimento urbano verificado nesse processo acelera a divisão do trabalho, propiciando mudança de padrão de acumulação capitalista. Mas, esse avanço econômico estava longe ainda de lograr uma integração territorial de mercados: o país continuava a ser um arquipélago, onde, segundo Wilson Cano (1981, p.176) " exceto por "pequenas linhas de integração preexistentes entre algumas regiões do país, este era mais uma soma de regiões distintas".

Economicamente, politicamente e territorialmente fragmentado em regiões semi-isoladas, não se encontrava no país à época uma corrente hegemônica da classe social dominante. A oligarquia rural/mercantil brasileira além de regionalizada era dividida por possuírem interesses diferentes entre si, não raro conflitantes. Valores políticos secularmente arraigados subtraiam-lhes força empreendedora para diversificarem suas atividades produtivas. Para se defenderem das crises cíclicas em que recorrentemente se encontravam usavam do tradicional expediente vigente em sua cultura política: disputa por maior influência politica junto ao governo central. O parasitismo e a inércia política conservadora cristalizada em mandonismos locais "loteará seus espaços de valorização nos diversos recortes territoriais – de controle de parcelas importantes do aparelho de Estado e de representação politica nos três níveis de poder" (BRANDÃO, 2009, p.118), traduzido num movimento politico constante de composição e recomposição de pactos oligárquicos, ao arrepio das instituições republicanas que diziam representar e defender.

Contudo, esse quadro de heterogeneidade territorial econômico e político será aos poucos rompido com a formação de um polo dinâmico[15] a partir do desenvolvimento do complexo cafeeiro paulista:

[15] Esse processo de entrelaçamento de mercados dispersos e sua consistência e direcionamento teve sua natureza desvendada por Braudel, quando ele discute a coerência imposta a partir do "espaço hegemônico" e dinamizador do processo de integração dos mercados internos. Quando se acelera o processo integrativo, acirra-se a concorrência inter-regional, e os mercados , dominados em sua maioria por capitais mercantis locais, passam a se expor à pluralidade das formas superiores de capitais de fora. Na esteira da incorporação,

> “ ... na experiência especifica do Brasil, a economia de São Paulo, alicerçadas em privilegiadas relações capitalistas de produção em relação ao resto do país, pode alavancar sua economia diversificando-a e dinamizando-a frente às demais, ampliando seu mercado interno e arvorando-se a conquista e ao domínio dos até então mercados regionalizados. Há uma clara sobre determinação da economia de São Paulo sobre as outras regiões, estabelecendo uma relação centro-periferia” (Cano 1975). A capacidade de expansão da economia paulista, buscando espaços de valorização renovados para seu imenso potencial de acumulação de capital, unificou o mercado nacional. Consolidado o processo de formação e integração do mercado nacional, as economias regionais periféricas foram impedidas de levar à frente qualquer projeto de replicar a trajetória da economia paulista. Restava integrar-se complementarmente à economia do polo dinâmico da acumulação, submetendo-se e enquadrando-se à hierarquia comandada por aquele centro do processo de decisões atinentes ao processo de acumulação de capital que ditaria o ritmo e a natureza da incorporação de cada região no ranking nacional...” (BRANDÃO, 2009, p.115).

Diante das transformações descrita, a rede de infraestrutura herdada do período anterior se mostrava anacrônica em relação à uma economia que diversificava rapidamente sua produção, constituindo verdadeiro obstáculo ao intercâmbio de mercadorias entre as diversas regiões.

A necessidade de adequar a infraestrutura ao novo quadro de articulação dos mercados regionais, num primeiro esboço de integração do mercado nacional, inicia-se a partir da década de 1920 com o deslanche de uma política rodoviarista no país. Dada a especificidade do território brasileiro e da conjuntura bélica do período, inapelavelmente também o setor aéreo entrará na pauta política, conforme se redesenha o aparelho de Estado com a vitória de Getúlio Vargas e dos “tenentes”.

2.2 A Revolução de 1930 e as Forças Armadas

Um primeiro fio da trama que ora pretende-se desatar - a instalação e permanência do aeroporto Campo de Marte na região hoje central da cidade – diz respeito a um de seus atores – os militares. Buscando melhor enquadramento da cena militar da época em foco, procederemos a um breve recuo histórico introdutório.

A construção do Estado brasileiro desde o início de seu processo emancipatório guardou distinção em relação às demais nações latino americanas. O Império, ao manter as

---

promovida pelo “desenvolvimento para dentro” do país, multiplicam-se as interdependências e as complementaridades regionais.

fronteiras herdadas do período colonial fornecerá os parâmetros forjadores de uma política de continuidade, que perpassará períodos políticos, sintetizado na ideia de *nação a construir* (MORAES, 2009) .

Diferentemente das outras nações latino americanas que se emanciparam estilhaçando o território colonial sob a batuta de caudilhos regionais, a prerrogativa das elites políticas do Império – a manutenção da herança territorial do período colonial, incidirá na constituição peculiar das forças armadas do país. O exército mercenário constituído por D. Pedro I, quando das lutas pela independência, originou a organização da instituição. A participação de oficiais do Exército no governo foi significativa até a abdicação, definhando após esse evento. A presença da tropa nas agitações populares após a Independência contribuiu para que a instituição fosse olhada com desconfiança. O grande argumento presente em correntes liberais era que um grande exército permanente levaria ao surgimento de "bonapartes", a exemplo do sucedido em outros países latino-americanos como Argentina e México. Durante o turbulento período regencial foi criada em 1831 a Guarda Nacional[16], inspirada na milícia cidadã francesa. A Guarda Nacional se tornará o braço armado dos governos provinciais, esvaziando a capacidade político institucional do Exército. Por outro lado, a Marinha constituiu-se e permaneceu gozando de prestígio, sendo vista como uma corporação nobre, havendo incorporado oficiais ingleses nos primeiros anos após a Independência. (FAUSTO, 2011, p.140).

Mesmo os episódios de fins do século XIX (Guerra do Paraguai, Abolição da Escravidão) que tiveram protagonismo do Exército, não foram suficientes para romper seu desprestígio político. Em consequência, uma crescente politização da caserna comporá o movimento republicano desaguando na instalação da República no país.

Apesar de protagonista tanto no episódio da Proclamação da República quanto em toda a primeira década do regime republicano, ainda assim os militares – dentre outros motivos devido a sua fragilidade organizacional enquanto *corpus* - não lograram capitanear a consolidação do desenho de Estado Federalista preconizado na Constituição de 1891. Essa tarefa coube aos civis, especialmente a partir do governo do presidente Campos Sales (1898-

[16] A Guarda Nacional copiou o espirito da instituição francesa do mesmo nome, qual seja colocar a manutenção da ordem nas mãos dos que tinham algo a defender, isto é, os proprietários. Para pertencer à Guarda era exigida renda de 200 mil-réis nas maiores cidades e 100 mil réis no resto do país. A Guarda era submetida ao Ministério da Justiça e não da Guerra; seus oficiais não eram comissionados pelo governo, mas eleitos por seus próprios membros, o que lhes conferia certa autonomia em relação ao governo. Em 1850 os oficiais passaram a ser nomeados pelo Ministério da Justiça, conferindo ao Governo maior controle e permitindo transformar os postos de oficiais da Guarda em moeda politica. (CARVALHO, 2012, p. 88; p.101)

1902), através do arranjo político consubstanciado na chamada política dos governadores, atenta aos interesses da oligarquia agrária.

Apeados do poder, a insatisfação dos militares com os rumos da política implementada pelos "civis" (oligarquias estaduais) refletia-se no aumento da politização das casernas, causadora de um mal estar constante a comprometer a hierarquia da instituição e sua estabilidade.[17]

A permanente tensão entre Exército, governadores e suas Forças Públicas, versão republicana da Guarda Nacional, marcarão todo o período, constituindo fator de lutas renhidas tanto entre facções internas ao Exército quanto de facções militares no seio da sociedade civil.

A desmontagem da politização intra caserna e a formação profissional de um corpo militar gabaritado era o firme propósito de parte do oficialato, especialmente daqueles membros movidos pelo ideário positivista, corrente preconizadora da ideia de instauração de um Estado forte e centralizado, voltado para construção e modernização da Nação (sic). Esse propósito começou a ser posto em prática a partir de duas medidas fundamentais para fortalecimento do Exército: a primeira foi o fechamento da Escola Militar da Praia Vermelha, famosa como foco de agitação e fraca formação militar.

Pensada na origem como instituição de ensino militar, a Escola da Praia Vermelha converteu-se, na prática em um centro de estudos de matemática, filosofia e letras. Nesse ambiente ganharam espaço as ideias positivistas e a agitação republicana, que passaram a ter grande aceitação, especialmente quando Benjamin Constant se tornou professor da escola. Fechada em 1904, foi substituída pela Escola do Realengo. A segunda e marcante medida, foi a contratação da Missão Militar Francesa,[18] em 1916, que passou a fornecer instrução militar atualizada e profissionalizante ao Exército Brasileiro.

Após a Primeira Guerra Mundial, o grande vencedor - o Exército Francês – concorrerá com o Exército Alemão como referência dos militares brasileiros. O Exército Francês foi o introdutor de reformas não só de cunho técnico, mas, principalmente de cunho

---

[17] A primeira ruptura já esboçada no final do período iria implicar mudança importante mudança na natureza das intervenções. A primeira fase era quase sempre social e politicamente reformista. Seus principais veículos eram os jovens oficiais, cuja origem social, treinamento e posição na organização os colocavam em posição favorável para iniciar ou apoiar movimentos contestatórios, seja contra o sistema imperial, seja contra a política dos Estados. A predominância desses movimentos no Exército e na Marinha deu à atuação política das Forças Armadas na Primeira República um caráter desestabilizador. (CARVALHO, 2005, p. 3)

[18] " A primeira das inúmeras crises militares do governo Epitácio Pessoa eclodiu pouco depois da posse. A iniciativa foi do próprio presidente ao cometer uma imprudência – única na história da Republica - de nomear um paisano, o engenheiro e historiador Pandiá Calogeras, para o Ministério da Guerra. Aos protestos da oficialidade contra a presença de um civil no mais alto posto militar do país agitavam os quartéis quando o ministro agravou a crise com o anuncio da contratação de uma missão militar francesa para "aperfeiçoar técnica e profissionalmente o exérrcito brasileiro". (MORAIS,1994,p. 105)

estratégico e teórico organizacional das Forças Armadas brasileiras; por meio delas que será introduzida a noção estratégica – de nefastas consequências - de *Guerra Total*, isto é, a ideia de que as guerras modernas não envolvem apenas exércitos, mas sim exigem a mobilização de toda a sociedade.

O modelo de exército vigente no Brasil até 1916, "anacrônico", inviabilizava essa "inovação" teórica militar, pois era um modelo de instituição fechada, isto é, tendo seu corpo formado por profissionais - não no sentido da excelência da instrução militar, mas no fato de todos os seus membros – oficiais e tropa – receberem soldo. Segundo José Murilo de Carvalho (2005, p.75), era um exército que apenas recebia efetivos sem devolvê-los à sociedade. Era uma organização fechada sobre si mesma, incapaz de influenciar a sociedade pelos mecanismos de treinamento e socialização de reservistas.

Essa situação se modificará com a reforma introduzida pela Missão Francesa, sendo implantado outro modelo de organização militar, à partir de 1918, onde vários canais de entrada e saída da instituição foram abertos a todas as classes sociais.[19]

O ponto de inflexão no embate entre as Forças Armadas e as Forças Públicas Estaduais, verifica –se com a instauração do alistamento universal e do sorteio (convocação de civis por sorteio em caso de conflito), que concorreu para nuançar o poder das milícias dos governadores estaduais.

Entretanto, no quesito despolitização e manutenção da hierarquia interna do exercito, se esse esforço não foi debalde, tão pouco se verificou em curto prazo. Os acontecimentos da década de 1920 repuseram a politização no seio das Forças Armadas

2.3 Atualizações política, institucional e técnica do país

No Brasil da década de 20, ser tenente era muito mais que possuir uma patente militar.
(Fernando Morais)

Em um movimento simultâneo e correlato ao acima descrito, emerge o tenentismo, fruto da ascensão de novos atores políticos de extração social urbana. O crescimento das

[19] " a partir do alistamento universal, criado em 1918, havia muitos canais de entrada e de saída... As saídas atingiam todas as classes, inclusive as dominantes, que eram treinadas e devolvidas para a sociedade pelo serviço militar, pelos Tiros de Guerra, pelas Escolas de Instrução Militar; os graduados pelas Escolas Preparatórias e os oficiais pelos CPOR. Assim, o Exercito penetrava amplamente na sociedade e tornava-se capaz de influenciá-la." (CARVALHO, 1999, p.76)

cidades e o avanço, ainda que insipiente, da industrialização, colocavam a política restritiva das oligarquias em xeque, redundando na redução de sua influência política e social. Numa situação onde a afluência das classes médias urbanas, fortemente informada pelo ideário positivista, se defrontavam com a estreiteza de canais de participação política da República Velha, um clima de tensão crescente foi gerado. Nesse cenário de poucas oportunidades, a carreira militar, especialmente após a penetração do positivismo em suas hostes, aparecia como possibilidade de afirmação social para jovens dessa extração social.

Assim, um novo perfil de militar é forjado – os tenentes. Jovens militares contestadores do regime político sustentado pelas oligarquias. Os tenentes defendiam o desenho de um Estado protagonista de forte centralização no poder executivo, vendo nele a via única de promoção da industrialização, meio de modernizar o país tirando-o do atraso e dependência estrangeira. Além de portadores de novos temas no ideário político, os tenentes reatualizam e reafirmam a antiga meta de construção da nação através de sua integração territorial, como garantia de soberania nacional.

As forças que vinham contestando as oligarquias hegemônicas (paulistas e mineiras) constituíam uma ampla frente de facções políticas: facções oligárquicas alijadas do poder, novas classes médias e novas facções de burguesias industriais e financeiras, e até mesmo setores do operariado urbano protagonizaram a derrubada da República Oligárquica. A Revolução de 1930, longe de ser uma revolução no sentido de ruptura estrutural, inegavelmente inaugura um período de aceleração de realizações em diversos setores – econômicos, políticos, sociais, promovendo uma renovação institucional de âmbito nacional, transforma a feição do país.

Para este estudo, merece destaque o fato do movimento de 1930 resultar, embora não de forma hegemônica, no retorno triunfal dos militares ao centro do poder. A construção de Forças Armadas realmente nacionais – política e territorialmente falando, foi um processo de luta concomitante interno à instituição entre facções ideológicas distintas e na sociedade, por espaço politico nas instituições civis. Mas, após 1930 a instituição entra numa nova fase passando a agenciar a sociedade. Nos dizeres do historiador José Murilo de Carvalho (1999, p.77), o exercito traça um movimento de "passagem da fase da *politica na organização* para a *politica da organização na sociedade"* , expressão da luta da instituição para sua afirmação em âmbito nacional.

Difundida entre todos os revolucionários, mas especialmente preconizada pelos militares, a destacada preocupação estratégica com a integração territorial gera um grande

impulso no sentido de criar uma institucionalidade de âmbito nacional. Politicamente, esse impulso, ao "nacionalizar" boa parte das questões regionais, significou definitivamente a perda de poder das frações regionais de classe dominante na vocalização de seus interesses. (BRANDÃO, 2009, p. 124)

Internamente à organização, a Revolução de 30 definitivamente significou a afirmação política dos jovens militares adeptos de ideais positivistas ávidos por reformas, contexto propício para o deslanche de um movimento de "depuração" interna e o concomitante espraiamento do militarismo na sociedade. Assim, alçada ao poder, essa corrente toma o período revolucionário como pretexto para a degola da oposição interna à organização. Para sua vitória nessa luta muito contribuíram os sucessivos movimentos de vários matizes de contestação à revolução: a Revolução Constitucionalista de 1932, a Intentona Comunista e por fim a repressão ao *pucht* integralista que culminará no golpe de Estado de 1937, instaurador do Estado Novo. Mas, particularmente o Movimento Constitucionalista de 1932 – a "guerra paulista" - cumpriu um importante papel nesse sentido:

Diante das inúmeras ameaças a hierarquia e a disciplina surgidas após a revolução de 1930, tornou-se necessário recompor a organização, em torno do grupo vencedor. O mais difícil era substituir os generais de brigada nomeados pelo governo anterior. O novo governo teve aí a ajuda inesperada da Revolução de 1932. A revolta paulista, à diferença de 30, foi feita sem quebra de hierarquia. Uma das reinvindicações de seus chefes militares era justamente restaurar a hierarquia e a disciplina das Forças Armadas. Ironicamente ela ajudou o inimigo (o governo), a fazer exatamente isso, mas a seu favor. Ela permitiu ao governo substituir não só elementos da cúpula militar, mas também de escalões intermediários, servindo de verdadeiro e definitivo teste de lealdade à nova situação. Até 1935 já tinham sido substituídos todos os generais de brigada pelo governo revolucionário. "Deste grupo, que tivera sua lealdade testada em 1932, saiu toda a liderança militar até 1945." (CARVALHO,2005, p 83)

A conquista da hegemonia interna à corporação sedimentou o fechamento da organização *pari passu* à consolidação do poder conquistado no aparelho do Estado, especialmente no período da Ditadura do Estado Novo, movimento que permitiu a abertura da sociedade ao Exército. Nesse processo, em sintonia com a época, figura a teoria estratégica de militarização da sociedade embutida na ideia *de guerra permanente e total,* presente tanto no ideário dos Estados Fascistas quanto no da jovem União Soviética. Expressão do espaço

político conquistado pelas Forças Armadas Brasileira nessa luta política, a consolidação dessa estratégia permitiu o reaparelhamento e ampliação tanto dos efetivos quanto do arsenal[20].

Assim, com a chegada dos militares ao poder uma aura mítica de instituição que encarnava as mais profundas aspirações nacionais, acima de interesses partidários ou regionais foi construída :

Os militares atribuíam o fato de não lhes serem concedidos os meios de fortalecimento de defesa nacional ao civilismo e ao liberalismo das elites civis e culpavam a aversão das massas à disciplina e o pacifismo de todos pela ojeriza aos quarteis. Dai a grande importância que conferiam à guerra pelas mentes, a ser travada com as armas da educação moral e cívica fornecida pelo Exército com a ajuda das escolas civis. Essa guerra incluía, sem dúvida, o combate ao comunismo, mas também a transformação dos valores sociais no sentido de torná-los compatíveis com as tarefas de defesa nacional. O serviço militar ampliado e a formação de oficiais de reserva devolviam à sociedade milhares de cidadãos doutrinados no anticomunismo, no amor à pátria, na crença na inevitabilidade das guerras, na necessidade para se preparar para elas, na conveniência de um governo forte que promovesse o progresso do país. O resultado disso refletia-se no titulo de um artigo de Menotti del Picchia, publicado na *Nação Armada* em dezembro de 1941: "A Pátria é hoje uma grande caserna".(CARVALHO,2005, p.78)

2.4 Geopolítica e Aeronáutica: as ideias do Major Lisyas Rodrigues

Todo período de disrupção da ordem política, mesmo implicando em permanências e continuidades, pressupõe construção ideológica legitimadora da nova ordem.

No Brasil da década de 1930 a necessidade de uma construção ideológica que perpassasse a sociedade, capaz de angariar corações e mentes (e corpos) para o incremento de estratégias de poder, correspondeu às ideologias geográficas já tradicionais na história do país, consubstanciadas na ideia de "país a construir". A estratégia contida na política territorialista do período aberto pela Revolução de 1930, desdobra essa ideia e acrescenta duas

[20] Os anos de 1932 e 1937 aparecem como marcos importantes. A quase duplicação da participação do Exército no orçamento de 1932 deveu-se à guerra paulista. Mas é importante notar que, vencida a revolta, o nível de gastos se manteve cerca de seis pontos percentuais acima de 1931. A Marinha quase dobrou sua participação entre 1936 e1938, retrocedendo em 1939 aos marcos de 1936".
Na década de 40, mais terreno foi ganho nessa batalha com a criação da Aeronáutica em 1942, mas, agora, com o grande impulso dado pela eclosão da 2ª Guerra e o alinhamento do país aos "Aliados".*(Idem,* p. 87/88).

outras: coesão interna/unidade nacional e modernização. À fraca articulação inter-regional da economia agroexportadora, expressa politicamente pelo federalismo oligárquico da política dos governadores, convinha contrapor uma política de integração territorial casada com a ideia de unidade nacional. (COSTA, 2008, p. 185). Quando a essas ideias soma-se a ideia de modernização, a estratégia compõe-se:

> "...construir o país era modernizar o seu espaço, o que significava equipá-lo com as próteses territoriais e os sistemas de engenharia estabelecidos pela contemporaneidade técnica: ferrovias, iluminação elétrica, água encanada, estruturas metálicas, máquinas, motores, etc. A era Vargas e o Estado Novo em particular exemplificam com clareza a íntima relação entre ideologias geográficas e políticas territoriais na formação brasileira". (MORAES,2009, p. 88)

Assim, a ênfase territorialista presente na figuração da integração nacional via modernização, torna-se a grande bandeira dos novos donos do poder para o enfrentamento político com a oligarquia.

Esse é o contexto da emergência de discursos científicos legitimadores da ação política perseguida por esses atores, em particular o discurso geográfico/geopolítico " alemão"[21], amplamente difundido em nossas Forças Armadas. Destacam-se nesse processo de construção de estratégia política, dois autores, clássicos formuladores do pensamento geopolítico brasileiro: Everardo Backheuser e Lysias Rodrigues, ambos ardorosos defensores da centralização política pós-1930, consubstanciada durante o regime do Estado Novo.

Everaldo Backheuser**,** geólogo e professor da Escola de Politécnica do Rio de Janeiro, adepto da vertente alemã da Geografia, inaugura entre nós o pensamento geomilitar, cuja ótica de análise do território nacional é permeada pela ideia de tutela do território ao pensamento e à estratégia militar. Backheuser é o grande ideólogo difusor das ideias ratzelianas que penetraram largamente em nossas Forças Armadas. Antirrepublicano, antifederalista, preconizava uma divisão territorial regional propícia ao esvaziamento do poder oligárquico instituído no federalismo desenhado pela Constituição de 1891. (COSTA, 2008, 185/86).

[21] Geógrafo alemão, nascido em 1844 e falecido em 1904. Ratzel é o pioneiro formulador da Geografia Política e o teórico do "apetite territorial" do Estado.(Moraes, 2005,p.117). Formulador da teoria do determinismo geográfico. Segundo os princípios desta corrente, o Homem vive sujeito aos fatores do meio físico, apresentando-se as diversas culturas como o resultado das condições do meio. Estes princípios, estendendo-se, mais tarde, ao campo político, constituíram argumentos utilizados para apoiar o expansionismo alemão. Em *Antropogeografia*, considerada o primeiro estudo de Geografia Humana, apresenta os princípios da corrente determinista e esboça o nascimento de uma nova disciplina - a Ecologia.

Na mesma clave teórico ideológica de seu mestre Backheuuser, também o Major Lysias aparece como um dos grandes difusores do pensamento geopolítico militar no Brasil, pensamento em que o diapasão da unidade nacional é propriamente transformado em mantra. Também como Backheuser, o autor propõe uma redivisão territorial, mas, na obra de Lisyas Rodrigues a ênfase para se atingir a meta da integração nacional, recaía na composição de uma rede de transportes moderna, notadamente a rede aeroviária. Em sua obra *Geopolítica do Brasil*, de 1947, Lysias Rodrigues discorrendo sobre a questão da unidade nacional através dos períodos de nossa história, apontava que, diferentemente dos períodos anteriores à República, sempre houve preocupação por parte dos governos (coloniais e imperiais) com as redes de circulação... E, arguindo, que, diante da vastidão do território nacional e das tendências desagregadoras verificadas no período republicano, como o municipalismo, a política dos Estados geradores de separatismos regionais, propõe:

> " A impossibilidade material de estabelecer uma densa rede de estradas de ferro e de rodovias é [deve ser] substituída inteligentemente pela **rede de aerovias**, que, rapidamente cobre todo o país; a dificuldade de estender fios telegráficos por todo o território nacional é suprida com a implantação de postos radiotelegráficos por toda a parte. Estimulou-se a navegação marítima e fluvial, organizaram-se planos nacionais ferroviário e rodoviário, ao mesmo tempo em que uma centralização enérgica era desenvolvida pelo governo Federal, cortando uns regionalismos doentios, coibindo expansões políticas absolutas, estabelecendo uma só bandeira, a nacional, um só hino, o do país, sob a mística soberana: Grande, só o Brasil". (*apud* COSTA, 2008, p.192)

Concorria para o incremento das ideias do Major Lysias Rodrigues, o panorama político nacional, o novo e proeminente papel do Exército, o empenho de setores do oficialato ligados à aviação, e, ainda, a nova conjuntura bélica internacional, elementos incubadores da ideia de criação de um Ministério específico da Aeronáutica.

Instigada pela criação da Força Aérea Francesa, em 1928, a atitude pioneira do, então, Major Lysias Rodrigues, é marcada pelo lançamento de uma série de artigos, publicados pelo "O Jornal", empresa de propriedade do polêmico jornalista Assis Chateaubriand[22], magnata da imprensa, grande animador da aviação no país.

---

[22] O poderoso jornalista empresário Assis Chateaubriand, liderou a campanha nacional apoiada pelo Ministério da Aeronáutica "Dê asas para a juventude", que previa a doação de aviões de instrução para os aeroclubes do país. Considerada pelo governo de indiscutível utilidade pública, houve, porém quem apontasse deslizes praticados pelo magnata: *Nos meios ligados ao Aeroclube de São Paulo, é corrente a voz de que o Sr Assis Chateaubriand, Diretor dos Diários Associados e promotor da Campanha da Aviação Civil, mancomunou-se com os estabelecimentos comerciais Mesbla no sentido de locupletar-se com os dinheiros obtidos através de doadores de aviões para os diversos aeroclubes do país. Segundo se afirma, muitos dos aviões doados por*

No suplemento de domingo de "O Jornal", em 7 de Outubro 1928, o artigo/manifesto do Major Lysias Rodrigues começa apontando para a necessidade de reconquistarmos uma colocação, "há muito perdida, de primeira potência aeronáutica da América Latina", meta que só poderia ser perseguida com a criação do Ministério do Ar, "único meio de conjugar esforços e dar uma diretiva única...". Mirando as vantagens desse meio técnico frente aos tradicionais, demonstra sua superioridade na transposição das dificuldades naturais postas pela imensidão e diversidade física geográfica de nosso território:

> "As serras, os pantanais, as florestas, enfim, todos os grandes obstáculos naturais que põem entraves tremendos ao desenvolvimento das vias férreas e rodovias no nosso país, nenhum embaraço trariam à aviação. Os milhares de contos imprescindíveis às suas construções reduzem-se a quase nada no preparo dos campos de pouso. O tempo gasto em percorrê-las é tanto, em comparação como o tempo gasto por via aérea, que não há termo compatível de exprimir a enorme diferença... Já é tempo de despertar a consciência aeronáutica de nossos patrícios, como já fizeram a Alemanha, a Argentina, a Rússia, os Estados Unidos e a Inglaterra: precisamos abrir escolas de aviação por todos os estados da União, precisamos criar aeroportos, aeródromos e campos de pouso em cada cidade, aldeia ou vila nacional. Precisamos ligar todos os nossos centros comerciais por vias aéreas, bem como nossas capitais às capitais e cidades importantes de nossos vizinhos; precisamos fundar fábricas de aviões de todos os tipos e de motores de todas as potencias, lugares esses onde milhares de operários terão trabalho certo e bem remunerado; precisamos tornar conhecidas todas as vantagens que advirão do progresso da aviação entre nós, não só para o país em geral mas para cada um em particular". "A organização do Ministério do Ar, brasileiro, é atualmente a maior aspiração de todos os pilotos militares, navais e civis de nossa terra." (Lizyas Rodrigues, *apud*, LACOMBE, 1988, p.39)

De outra feita, em outro artigo de sua lavra, no mesmo ano e no mesmo "O Jornal", intitulado "Ministério do Ar – organização a adotar", o Major Lysias esboça pela primeira vez a proposta de uma estrutura binária para organizar o Ministério do Ar: a da Aeronáutica Militar, englobando os elementos então dispersos na Marinha, no Exército e nas Polícias Militares Estaduais e a da Aeronáutica Civil, abrigando o Serviço Aeronáutico do Ministério da Viação e Obras Públicas e os segmentos industriais e tecnológicos.

Passados dois anos, a Missão Francesa a serviço do Exército brasileiro, envia ao Diretor da Aviação Militar, proposta de anteprojetos visando a organização da aeronáutica

---

particulares nunca chegaram a seus destinos porque, , na realidade nunca existiram. Assim é que no Aeroporto Santos Dumont, no Rio, havia um pintor especialmente encarregado de raspar os nomes de aviões já batizados e pintar novos nomes em aviões a serem novamente batizados , sendo que em um só dia um avião foi batizado cinco vezes, todas elas com novos padrinhos e nomes diferentes.(carta de Barbosa Lima Sobrinho, apud, MORAIS, 1994)

brasileira, que, embora naturalmente não advogassem a criação de um ministério autônomo, apontava a necessidade de centralizar em um único órgão a formulação da política e da estratégia aéreas de uma nação". Desse núcleo duro contido tanto nesse parecer da Missão Francesa quanto da argumentação pública do Major Lysias, parte o mérito para justificar a criação do Ministério do Ar. O demérito ficou por conta da grande celeuma provocada pela proposta de subordinação da aeronáutica – tanto civil como militar- ao Exército e ao Ministério da Guerra, com a chamada solução da " 5ª Arma":

> " A solução de uma 5ª Arma provocou, por parte dos aviadores, duas classes de objeções: 1- não atender os parâmetros de um ministério autônomo para tratar da politica e da estratégia aérea do país; 2- de impor aos aviadores navais sua incorporação a uma Aviação Nacional vinculada à estrutura do ministério da Guerra, hipótese inaceitável conforme ficou claro nos pronunciamentos deles durante o recrudescimento da campanha pelo ministério do Ar, nos anos de 1934 e 1935."(*Idem*, 1988, p.67)

As fissuras estamentais de origem das nossas Forças Armadas novamente ficam expostas nesse episódio: a "aristocrática" Marinha, crisálida maior da Aeronáutica se recusando a submeter-se ao Exército... Porém, novamente, tanto o panorama político interno, mas especialmente a conjuntura internacional bélica, quebraram os argumentos contrários à criação de um Ministério autônomo da Aeronáutica:

> "Da manifestação pública do Major Lysias Rodrigues à decisão de se criar uma entidade autônoma, os defensores da ideia enfrentaram muitas resistências, desde a de ordem técnica até as de caráter politico. Houve inclusive autoridades que se posicionaram contra a ideia de uma aeronáutica independente, invocando o envolvimento da Escola de aviação Militar e do Primeiro Regimento de Aviação nos trágicos acontecimentos decorrentes da Revolução Comunista de 1935. Contudo, as operações de Guerra em 1939 e 1940, marcadas pela avassaladora presença da aviação em todas as frentes de combate, municiaram os pioneiros de argumentos convincentes e foram o estopim que quebrou as resistências remanescentes à ideia em marcha possibilitando o ato de criação do Ministério." *(Idem,* p.68)

Dentre os oficiais que começaram a campanha contra a "5ª Arma" e pelo Ministério do Ar estava o jovem Capitão José Vicente Faria Lima, da aviação militar, um dos oficiais convocados pelo Capitão Nero Moura – "homem forte" do ditador Getúlio Vargas - para tratar a questão.

Registre-se que a renovação geral em termos institucionais e, especificamente nas Forças Armadas, através do Decreto -Lei nº 2961 de 20 de janeiro de 1941, agregou uma nova

instituição à estrutura do Poder Nacional Brasileiro – o Ministério da Aeronáutica, órgão central de planejamento, coordenação, controle e emprego de uma nova entidade - a Força Aérea, e toda a infraestrutura aeronáutica - a indústria aeronáutica, os estabelecimentos de tecnologia aeronáutica, as instalações e os engenhos aeronáuticos, os aeroportos civis e militares.

A guisa de ilustração, selecionamos dentre os 29 artigos da Lei, os seguintes tópicos que se prestam a compreensão que esse estudo pretende imprimir sobre a polêmica gerada no pós –guerra em torno da posse do Campo de Marte:

- comando único, político e estratégico, sobrepondo-se a todas as atividades aeronáuticas do país, civis e militares;
- integração de órgãos dispersos em três Ministérios com atividades correlatas;
- integração de infraestrutura aeronáutica para uso comum, civil e militar, com grande economia de meios;
- Lançamento das bases para a implantação definitiva da indústria aeronáutica brasileira;
- Institucionalização da pesquisa, com vistas ao desenvolvimento tecnológico.

Embora gestada anteriormente, como apontado acima, a criação da Aeronáutica está ligada ao cenário da 2ª Grande Guerra. A autorização verbal para a construção das bases aéreas onde as manobras aliadas em território brasileiro seriam efetuadas precedeu em um dia à criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de Janeiro de 1941, através do Decreto-Lei nº 2961.

A Siderúrgica Nacional de Volta Redonda, obviamente, é sempre lembrada como principal fruto do engajamento do país na guerra alinhado aos Aliados, dada sua decisiva importância como viabilizadora da indústria de base brasileira (bens de produção).

Mas, lembramos que, além da criação do Ministério da Aeronáutica e colado às suas atribuições, foram implantadas pelos americanos bases aéreas que passaram a configurar uma rede de modernos aeroportos espalhados pelo território do país. Dentre elas, uma merecerá nossa atenção – o Parque da Aeronáutica de São Paulo, localizado no aeroporto no Campo de Marte.

> "O Ministro Salgado Filho do recém criado Ministério, fazendo uso da Lei de Empréstimos e Arrendamentos (Land-Lease), durante a II Guerra

> Mundial, com a cooperação técnica da Base Aérea de Wright-Patterson da USAF permitiu que a instalação do Parque da Aeronáutica do Campo de Marte fosse efetivada, tendo sido plenamente concluída e consolidada em 1952, durante a gestão do 2º Diretor do Parque, Coronel Aviador Engenheiro José Vicente de Faria Lima. Sob sua administração, o Parque da Aeronáutica torna-se um Parque Industrial de primeira linha voltado para o suporte das mais modernas aeronaves, incorporadas ao acervo da Força Aérea Brasileira, após a 2ª Grande Guerra." (COUTO FILHO, 2011, p. 29)

Se, de fato, sem a "oportunidade" da guerra o país não teria condições de construir tal rede naquele momento, é preciso mencionar a nefasta consequência da política americana do *Land Lease* – programa de "facilitação" de compra de material bélico, que ao despejar sua sucata de guerra "a preços módicos" no Brasil, sufocou nossa nascente indústria aeronáutica.

Figura 1. Parque da Aeronáutica de São Paulo, vista aérea, 1946, Arquivo PAMA-SP

Historicamente a tarefa programática do Estado desenvolvimentista é promover a industrialização (modernização) e fazer florescer o capitalismo nacional, pressuposto para a manutenção da soberania. No Brasil coube ao Estado surgido com a Revolução de 1930, fortemente informado pela ideologia reformista autoritária dos militares, a fase inicial dessa tarefa. Para atingir tal meta, assim como a reforma politica institucional, prover o imenso território do país com uma ampla rede viária era item igualmente essencial. Resultante da estratégia política desse período, o modal aeroviário brasileiro possui, assim, DNA militar.

CAPÍTULO 3 Formação da Metrópole Paulista: do Mosaico ao Caleidoscópio

É bastante conhecido na literatura especializada que o aspecto de mosaico da geografia urbana de boa parte das cidades brasileiras é o resultado histórico do sistema de sesmarias.

(Mauricio de Abreu)

3.1 A expansão da cidade

Durante longo tempo a historiografia buscou explicar o abrupto crescimento da cidade de São Paulo, nos anos iniciais do século XX, como decorrência de sua geografia histórica peculiar, baseada na ocupação de suas várzeas e colinas. Expoente desse enfoque, Caio Prado Jr destaca como origem do grande desenvolvimento econômico vivido a pela cidade "vocação" de São Paulo como entroncamento de vias, já trafegadas pelos povos autóctones, determinada pela colocação estratégica das reduções jesuíticas, especialmente do seu núcleo original e principal – o Colégio Jesuítico de São Paulo de Piratininga, localizado entre as várzeas do Tietê e do Tamanduateí. A vila, então, possuiria uma função estratégica de cruzamento de caminhos gerador de fluxos em sua direção. Daí residiria a origem da especificidade propiciadora do futuro crescimento metropolitano.

A historiografia atual mostra que São Paulo não foge a regra de ocupação colonial: todas as vilas portuguesas eram fortificações militarmente estratégicas e, portanto, cruzamento de rotas... A construção da excepcionalidade do caso paulista é uma construção datada visando às necessidades das elites republicanas paulista. Incorporada por várias gerações de pesquisadores, essa visão permanecerá como forte eixo explicativo, bem servindo ao funcionalismo presente nas primeiras produções acadêmicas em São Paulo. (GLEZER, 2007)

Para além do determinismo funcionalista, é preciso apreciar a expansão desmedida da cidade sob outro viés.

Um primeiro surto de desenvolvimento regional pode ser detectado com a vinda do Morgado de Mateus, enviado do Marques de Pombal para governar a Província na segunda década do sec. XVIII. Também a instalação da Corte Portuguesa no Rio de Janeiro, ao provocar maior movimentação do porto de Santos, beneficiará o florescimento econômico de São Paulo. (MÔNACO, 2011)

Mais que o registro do "segundo nascimento da cidade", na década de 1870, conforme imprimiu o historiador Eurípedes Simões de Paula e todos os outros que vinculam o boom urbano populacional ao complexo cafeeiro (ferrovias + urbanização+ imigração), interpretações mais recentes atribuem a expansão da cidade também às decisões de política econômica do governo republicano que, visando "aquecer" a economia, permitiu a criação de bancos emissores e companhias de ações, gerando a bolha especulativa, fenômeno denominado à época de "Encilhamento". Em São Paulo, esse movimento se deu através da especulação imobiliária, facilitada pelas mudanças do registro de propriedade de terras. (GLEZER, 2007, ROLNIK,1996)

Para esses pesquisadores os rizomas do boom imobiliário brotaram no período anterior, nas cruciais mudanças no estatuto da terra e do trabalho, ditadas por determinações legais gerais, propiciadoras do deslanche do capitalismo no país – a Lei de Terras e a mudança paulatina do trabalho escravo para o livre, fatores que provocarão o deslocamento de capitais liberados de outros circuitos, notadamente do mercado de trabalho escravo e do setor ferroviário, para o setor imobiliário. Além disso, é preciso lembrar a precariedade das instituições financeiras, quase ausentes no período imperial, ainda muito frágeis, carentes de crédito público, especialmente após o frenesi do Encilhamento. Diante da falta de instituições financeiras, o mercado imobiliário torna-se, então, o porto seguro desses capitais.[23]

A preocupação com a normatização do uso e ocupação do solo alimentará, então, um acalorado debate nas décadas finais do sec. XIX e iniciais do XX impulsionado pela tentativa de acomodação de interesses capitalistas na cidade. Preocupados com a valorização de seus terrenos e imóveis, os "capitalistas" (como se denominava na época quem lidava com mercado imobiliário) trataram de viabilizá-lo buscando garantias legais para a inversão segura de seus capitais:

[23] A propriedade imobiliária até a década de 1870 era muito pouco relevante do ponto de vista da composição da riqueza – um piano valia tanto quanto um terreno de 10.000 m² nos arredores da cidade; um escravo jovem e com ofícios valia tanto quanto um grande sobrado no centro da cidade. (Richard Morse "Da comunidade à metrópole"). Essa situação alterou-se no final do século, resultado, sobretudo do deslocamento do capital imobilizado no escravo para a terra e da possibilidade aberta pelos estabelecimentos bancários após a promulgação da lei de terras de lastrear empréstimos para a lavoura e outros negócios através de hipotecas. Outra hipótese de constituição do mercado imobiliário na cidade por um lado a quebra do Banco Mauá, gerando receio entre capitalistas em guardar dinheiro em banco; a espetacular conversão de imóveis urbanos em investimentos altamente valorizados dos fazendeiros, antes empregados na construção de ferrovias ...o crescimento demográfico, a imigração e a presença na cidade de contingentes cada vez maiores de assalariados, artesãos e comerciantes, aliada a disponibilidade de capitais para investimento, tornavam o mercado de imóveis não só possível como altamente rentável. (ROLNIK, 1997, p. 102/103).

> “Além de estabelecer fronteiras, demarcando e dissolvendo territórios, as normas que regulam a construção e o loteamento interveem diretamente na estruturação do mercado imobiliário. Juntamente com os investimentos em infraestrutura, a legislação configurou eixos de valorização do solo, hierarquizando e indexando mercados.”**.** (ROLNIK,1996, p.101)

Na década de 1920, nesse contexto de grande expansão urbana seletiva, numa São Paulo que ainda guardava uma paisagem geográfica fracionada em várzeas, colinas e trilhos de trem do século XIX, se instala na planície aluvial do Tietê, área ruralizada e desvalorizada, próxima a antiga Ponte Grande, em Santana , a 4 km da porção central da cidade, o primeiro aeroporto da cidade.

3.2 A Incorporação da várzea de Santana ao centro

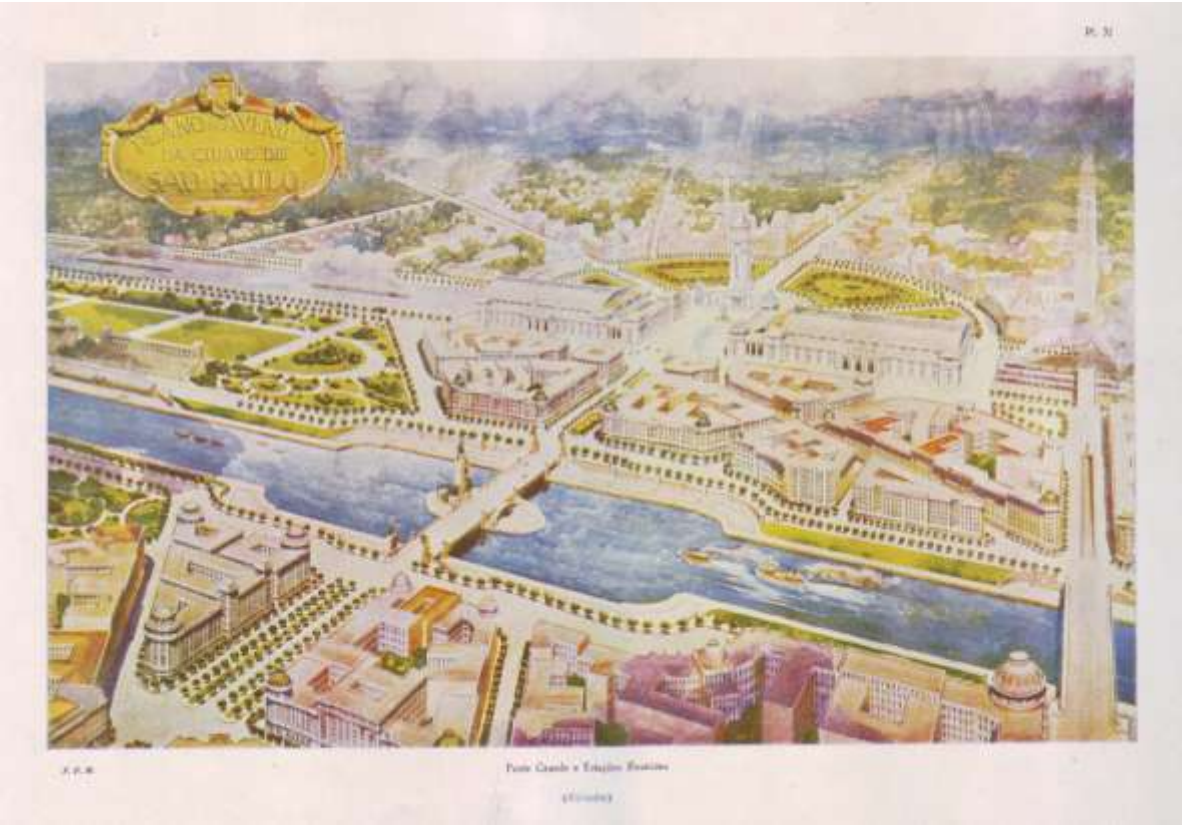

Figura 2. Plano de Avenidas, 1930, retificação do Rio Tietê - “Ponte Grande e Estações Reunidas”

Santana, umas das portas históricas da cidade é o mais antigo povoamento localizado na região norte da cidade, surgido a partir da sesmaria doada aos jesuítas em 1673. Zona de passagem para a Serra da Mantiqueira – por aí passa o caminho antigo, rumo a Atibaia, Bragança e sul de Minas, ou para as localidades do interior, como Jundiaí ou Campinas, que

teriam sido marcos importantes para os que se dirigiam para o sertão. Por aí passavam tropas e carros de boi, em sua função de abastecimento do mercado da capital, não apenas conduzindo ao povoado central, como nos séculos XVII e XVIII, os produtos das chácaras e sítios de além Tietê, mas transportando para ele no sec. XVIII e XIX, procediam do sul de Minas e de Bragança e Atibaia. (TORRES, 1970, p.16)

Apesar de ser uma antiga povoação, Santana levou mais tempo que outras localidades dos arredores do centro para ser incorporada à cidade. O rio Tietê, particularmente sua extensa várzea inundável, é apontado como o principal motivo de tal atraso, pois apartava o bairro do centro[24]. Fator de isolamento do bairro durante séculos será o rio Tietê um dos elementos centrais da integração de Santana à cidade no inicio do século XX.

Nessa época de combate às epidemias que assolavam a cidade, das políticas higienistas então correntes e por influência do imperialismo britânico, hábitos esportivos e cultura física ao ar livre estavam em voga, como sinônimo de estilo de vida saudável. A população, com a ampliação da área urbana da cidade, passou a buscar áreas aprazíveis, bucólicas, afastadas do centro urbano, para esporte e lazer. Limpo e navegável, o rio Tietê se tornará um dos espaços mais populares dos paulistanos para esses fins. Em suas margens se instalarão os primeiros clubes de regatas: à esquerda da ponte (Ponte Grande, hoje Ponte das Bandeiras), o Clube de Regatas São Paulo (1905), e à sua frente o Clube Espéria, instalado em 1889, e em 1912 Clube Tietê de natação e regatas.

Além dos desportos náuticos, outra modalidade esportiva surgiu às margens do Tietê, próximo aos clubes de regatas, transformando a região em ponto de encontro da elite: a aviação. Os fundos de vale paulistanos foram os primeiros elementos topográficos utilizados para fins aeronáuticos. No caso de Santana aliou-se, o fato de ser terreno público, propiciando a instalação da pista de treino de pilotos da Força Publica. A aviação civil desportiva, aproveitando a possibilidade de uso da pista, passa, então, a instalar hangares, transforma o local em referência aeroportuária terrestre regional. Mais ainda, como bem descreve o historiador Nicolau Sevcenko,(1992 p.77/78) a aviação, esporte, moderno e arrojado, prestava-se tanto à produção instantânea de heróis como ao marketing político, associado duplamente a ações heroicas militares e esportivas. Como único aeroporto da cidade, o Campo de Marte torna-se ponto de referência de encontro de celebridades e notáveis

[24] ...em virtude das inundações, separados do centro da área urbana pela várzea – extensa e alongada planície aluvial – permaneceram mais tempo do que os outros com aspecto rural, permitindo, tal isolamento, que adquirissem características muito especiais, e só terão função comercial ou industrial bem mais tarde, em pleno sec. XX, no auge da expansão de São Paulo, tendo contribuído para isso, também a topografia da região, constituída de uma serie de outeiros e flancos das altas colinas, logo após a várzea. (TORRES, 1970, pag.15)

da cidade[25]. Em cinco de Novembro de 1933 um grupo de empresários cria a Viação Aérea São Paulo – VASP, primeira empresa aérea comercial paulista, estatizada pelo Governo do Estado em 1935, tendo por base o aeroporto do Campo de Marte.

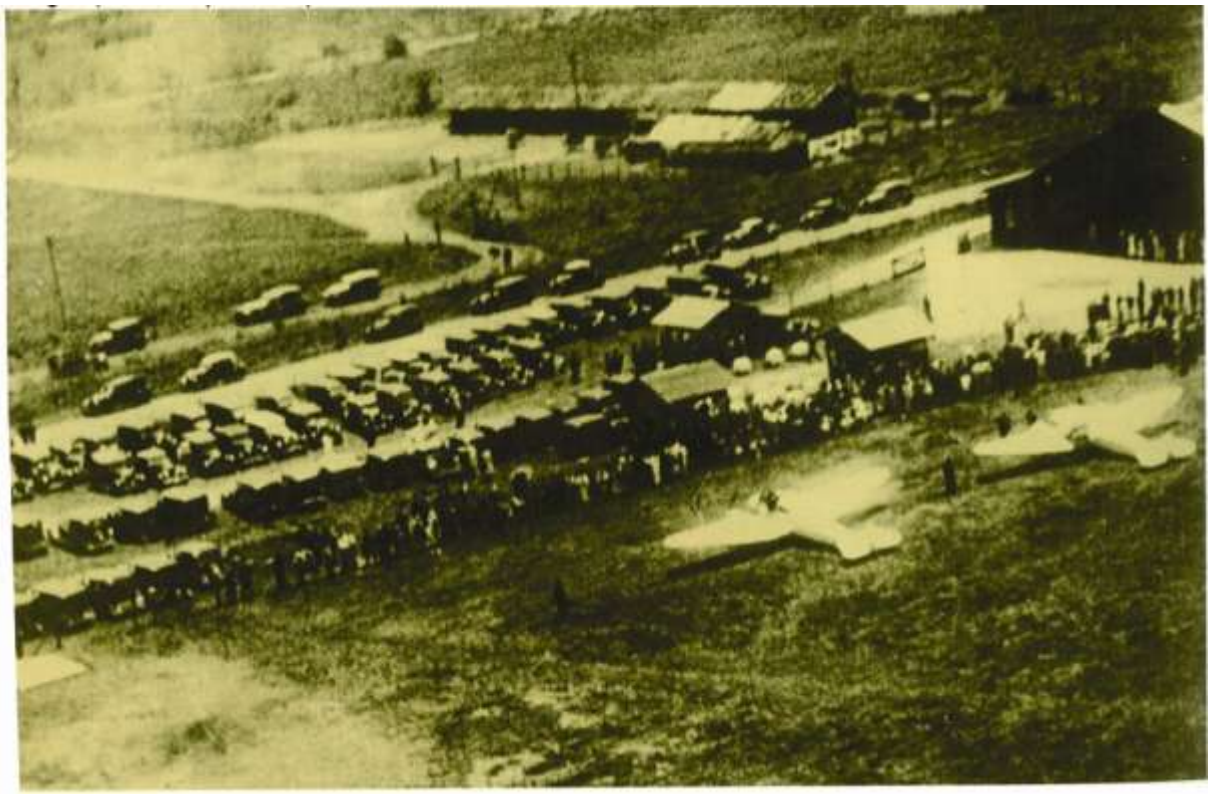

Figura 3. Vista aérea da inauguração do Aeroporto Civil de voos comerciais regulares do Campo de Marte e fundação da Viação Aérea São Paulo - VASP, em 5 de Novembro de 1933. Além da linha São Paulo/ Rio de Janeiro, foram abertas as linhas regulares que serviriam São Paulo/Ribeirão Preto e São Paulo Uberaba. (Gazeta de São Paulo, *apud*, Santos, 1985, p. 150 e 152)

[25] (...) quando ... o capitão-aviador Orton Hoover estabelece com seu avião "Oriole" um serviço de voos diários pelos céus da cidade, ele transforma, repentinamente, o remoto Campo de Marte no foco das mais refinadas peregrinações que São Paulo já vira. Carros vão lotados de jovens, fazer fila para receber seu batismo do ar.(Sevcenko,1992, p.78)

Figura 4. A elite paulista presente na concorrida inauguração da VASP. Interesses públicos e privados focalizados no Campo de Marte, *ibden* referencia p. 44

Figura 5. Dona Olivia Guedes Penteado batiza avião "Monospar" na inauguração da VASP.OESP, 6/11/1933

3.2A - A Retificação do Rio Tietê

A esses primeiros impulsos de incorporação da várzea à cidade, sucederão outros de maior monta: as intervenções de cunho higienista do engenheiro Saturnino de Brito e especialmente as de cunho mercantil imobiliário. Em ambas, a vocação recreativa inicial figurará em propostas como a da "Cidade Náutica"[26] , coladas ao plano de intervenção

[26] Cidade Náutica: A lei nº 4979, de 14-5-1956 aprovara plano da Cidade Náutica em Vila Guilherme, com lago com pista olímpica, avenida de contorno, espaço para clubes esportivos, área para automóveis e áreas verdes. Os estudos e a elaboração do projeto definitivo para a construção da cidade náutica foram atribuídos à Comissão de Melhoramentos do Tietê e Tamanduateí, devendo a construção ser feita na área situada na Várzea da Ponte Grande , entre Vila Maria e a Rua Voluntários da Pátria, a rua Carandiru e a Marginal Tietê (decreto nº 1270, de 2-4-1952). Entretanto, a 29 de Junho de 1969, a Gazeta da Zona Norte publicará oficio da Associação comercial (Distrital de Santana) ao Sr Prefeito Paulo Maluf, e , entre outras reivindicações, está – "cumprimento da Lei da Cidade Náutica (Prestes Maia), de grande alcance sob aspecto sanitário e viário, para Vila Guilherme, Santana e Carandiru". A propósito da Cidade Náutica podemos ainda lembrar que em maio de 1963, a "Comissão Especial para estudos do rio Tietê e seus afluentes" reunida em sessão especial da Câmara Municipal de São Paulo, ouvirá o prof. Lysandro Pereira da Silva afirmar que: "Já no tempo de chefe da Comissão do Tietê, era grande o empenho de construir a cidade náutica, e os entendimentos já estavam bem adiantados. Não fosse o Prefeito Jânio Quadros ter, praticamente, suspenso todas as demarques, quando já se tinha conseguido 80% da área da Cidade Náutica, e seria possível se ter realizado aquela obra , com auxilio do Governo Federal, porque já havia entendimento com o Diretor do Departamento de Saneamento, que concordara em realizá-las por intermédio de seu Departamento" (TORRES,1970,pag. 119)

proposto por Ulhôa Cintra, que respeitando a sinuosidade do rio, propunha uma urbanização do tipo cidade jardim.[27]

Numa época em que epidemias assolavam a cidade, (varíola, tuberculose, tifo) o principal alvo do primeiro projeto de canalização do Rio Tietê foi o saneamento. Realizado pela Comissão de Saneamento Estadual em 1890, capitaneada pelo engenheiro Saturnino de Brito, o projeto foi interrompido dois anos após seu inicio, por falta de verbas.

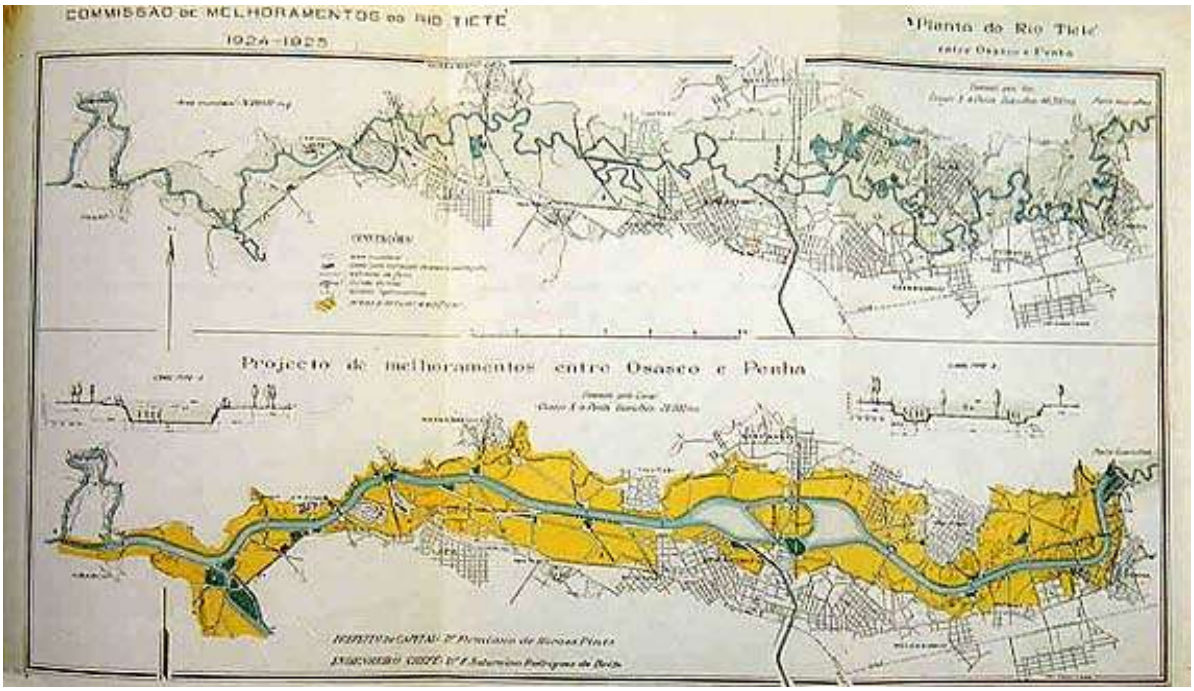

Figura 6. Planta da Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê, Plantas do Rio Tiete (1924-1925), descreve o Rio Tietê com seus meandros e projeta planta da retificação do trecho Osasco-Penha.

Nos anos vinte do século XX, sob a alçada da administração municipal, os projetos para canalização do rio buscavam solucionar dois problemas: inundações sazonais e a melhor utilização da ampla várzea. Os limites da cidade eram, na verdade, dados mais pelas várzeas do que propriamente pelos rios, configurando um território inundável, inaproveitável, separando a cidade de seus subúrbios setentrionais de Santana, Limão, Casa Verde e Freguesia do Ó.

A Comissão de Melhoramentos do rio Tietê, em 1927, em seu relatório ao Prefeito Pires do Rio, dirá fazer parte de seu programa o estudo de expansão da Cidade ao longo da Várzea do Tietê – tratando-se de projetar uma Cidade Nova, ajustando-a e coordenando-a intimamente com a cidade atual:

[27] Ebenezer Howard planejador urbano inglês, idealizou o urbanismo sem degradação da natureza. Iniciou o movimento pelo estabelecimento de cidades-jardim em reação às abomináveis cidades industriais inglesas.

> "São bairros inteiros a serem estudados, cada qual com uma feição própria; são dezenas de avenidas para ligar e coordenar entre si; são grandes artérias que ponham o seu conjunto em harmonia com o sistema de trânsito rápido. São novos ramais de estradas de ferro, desviando para a margem direita do rio, o trafego de mercadorias, os desvios industriais; é um grande porto fluvial servido por vias férreas; um aeroporto cuja localização na várzea parece impor-se; são grandes parques, logradouros públicos... (Almeida Prado, João Baptista, e Azevedo Soares, Antenor – Relatório relativo aos exercícios de 1928 e 1929, Administração Pires do Rio, p. 24 e segs. .*In*: TORRES, 1970, p. 120).

Porém, os projetos de intervenção para a várzea que respeitavam a sinuosidade dos rios da cidade desaparecerão, dando lugar à ideia de retificação, presa à resolução de outro grande problema – o fornecimento de energia elétrica. Em 1924, uma grande estiagem atingiu São Paulo e a consequente falta de energia elétrica deixou clara a necessidade de ampliação do sistema já deficitário diante do crescimento urbano e principalmente industrial.

Desde o final século XIX, os industriais paulistanos haviam aproveitado a energia produzida pela *Cia Light&Power*, cujo propósito inicial havia sido o de alimentar as linhas de bonde, a demanda residencial e comercial. A expansão industrial e o vertiginoso crescimento urbano colapsaram a infraestrutura energética prevista:

> " A potência das instalações da Bacia do Alto Tietê da Cia era limitada pela vazão do Rio Tietê, variável, sujeita a estiagens. Para garantir a vazão mínima, a Light havia criado em 1907 a represa de Guarapiranga em Santo Amaro, visando alimentar o Tietê por meio do rio Pinheiros, com um volume de água suplementar em períodos de seca". (CAMPOS, 2000, p. 292).

Fez-se presente, então, o impulso faustico do imperialismo anglo-canadense, através da espetacular intervenção na bacia hidráulica da cidade: a reversão do curso do rio Pinheiros e a utilização da Serra do Mar como degrau, o "ovo de Colombo" encontrado pela *Light* para potencializar a produção de energia elétrica.[28] O resultado correspondente a ampliação das

[28] A solução veio com a ideia dos técnicos da Light, chefiados pelo engenheiro Asa Billings, de tirar partido do desnível da Serra do Mar, entre o Planalto Paulista e a Baixada Santista, como se fosse o degrau de uma queda d'água. Foi o ovo de Colombo que desatou o impasse; mas o projeto envolvia tamanha interferência no quadro natural e hidrográfico que poderia parecer um devaneio impraticável. Desde a década de 20 a Light resolveu imitar o exemplo de Itatinga represando e precipitando serra abaixo por tubolões o Rio das Pedras. Contudo, o volume de água assim obtido não seria suficiente para um salto substancial no potencial energético. Billings concebeu então um esquema ambicioso: desviar as águas do Tietê, que por meio da reversão da corrente do rio Pinheiros, transformado em afluente e canal defletor, levando-as, por meio de estações de bombeamento, ao topo da Serra; ali seriam recolhidas por um novo reservatório (a atual represa Billings). Esse princípio refletia de forma invertida, uma particularidade local. As águas do Tietê, nascidas a poucos quilômetros do Atlântico, dirigiam-se paradoxalmente rumo ao interior. Durante quatro séculos esse curso voluntarioso do rio havia dirigido as iniciativas paulistas para longe do litoral. Enquanto a Serra, isolando o Planalto, havia simbolizado

intervenções da *Light&Power* na solução da crise de energia elétrica foi o salto na escala de intervenção urbanística concomitante do poder público e de empresas privadas atuantes no mercado imobiliário na cidade de São Paulo, alavancando o crescimento urbano e industrial.

Mas, diferentemente do que ocorreu com a várzea do rio Pinheiros - onde a *Light* e sua parceira, a *Cia City*, trocaram, através de acordo selado com o governo, a canalização do leito do rio pela posse de glebas nas margens drenadas (SEABRA, 1988), no caso do Tietê os debates e planos em torno da retificação/aterro que vinham ocorrendo desde longa data sob a responsabilidade do poder público, funcionou como freio ao apetite das empresas.

---

seus anseios de autonomia. O fluxo de produtividade paulista estava a ponto de extravasar os limites geográficos e econômicos do Planalto, transformando a encosta da Serra, antes fator de isolamento ou trajeto de trocas com o exterior, em motor inesgotável de crescimento. A expansão cafeeira seria suplantada pelo potencial superior da indústria: transformando-se o sitio natural paulistano numa usina de força, a própria cidade poderia ser transformada em poderoso complexo produtivo. (CAMPOS, 2002, p. 293/294)

3.2 B - O Plano de Avenidas: Urbis=Orbis

... E não se tratava de modernizar o povo, de modo a adequá-lo à paisagem moderna em implantação, o que implicaria em massivos investimentos em educação e saúde pública. Os planos começavam e terminavam na edificação de formas espaciais.

(Antônio Carlos R. Moraes)

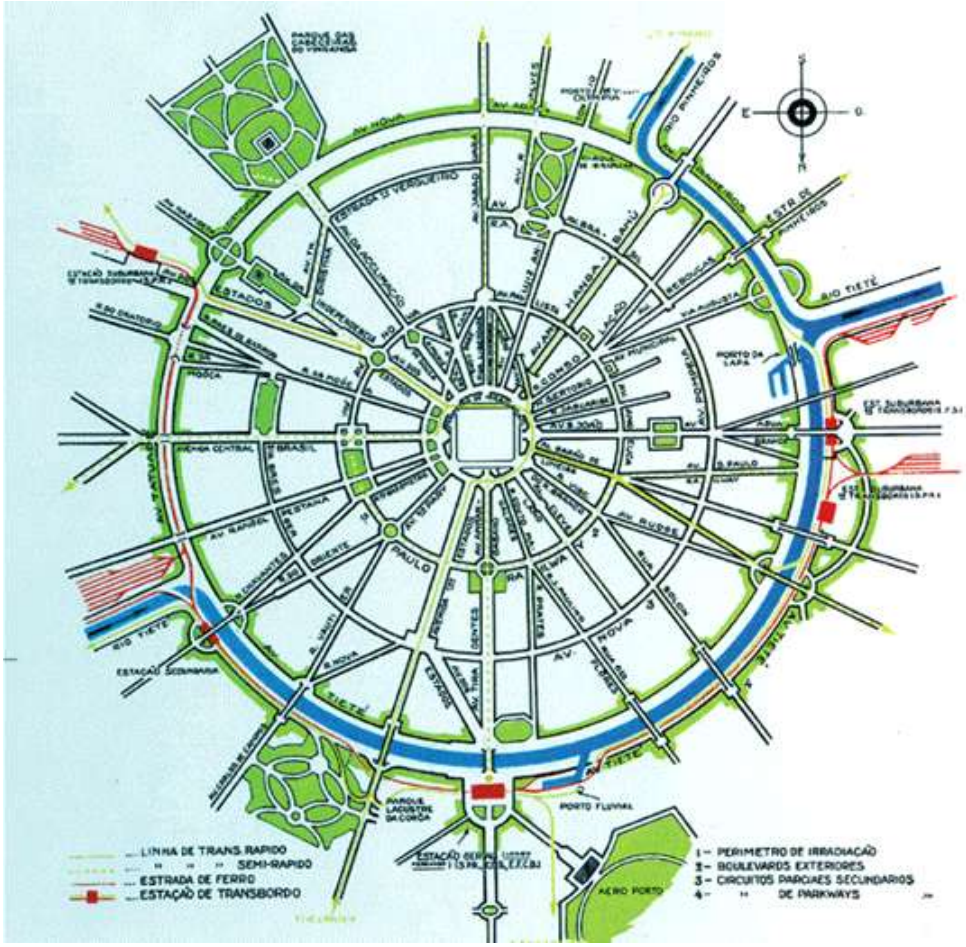

Figura 7. Plano de Avenidas, 1930: traçado das "Perimetrais e Radiais", com a representação do Rio Tietê retificado. Nessa representação o aeroporto do Campo de Marte figura compondo com as "Estações Reunidas".

O nascimento do urbanismo como área de conhecimento sistematizado em fins do sec. XIX, tem sua expressão na elaboração de Planos Gerais das grandes metrópoles da época.

Em São Paulo, as discussões sobre "melhoramentos"[29] do meio urbano entre o final do referido século e as décadas iniciais do século XX, deu inicio a conformação dessa área de saber sobre a cidade.

Urbanistas estrangeiros eram contratados pelo poder público não apenas por seu "notório saber", mas também como forma de dirimir conflitos de interesses capitalistas ávidos pelo potencial lucro que poderiam extrair com a especulação imobiliária. Nomes ligados tanto a iniciativa privada como ao poder público municipal (em consonância e/ou atrito, embora todos representassem os interesses da elite) como os de Bouvard, Barry Parker/Cia City, Vitor Freire, Anhaia Melo, Ulhôa Cintra e Prestes Maia, contam a história das várias visões expressas em seus projetos de intervenções urbanísticas na cidade de São Paulo.(CAMPOS,2002)

Quando ocorre a explosão do crescimento urbano na década de 1920, o debate urbanístico sobre a cidade estava na ordem do dia e com razoável acúmulo técnico. O salto escalar no nível de intervenções na cidade com a elaboração de um plano geral estava posto.

No âmbito de interesse deste estudo, ganha relevância o nome de Prestes Maia, autor do Plano de Avenidas de 1930 e prefeito de 1938/1945, executado lentamente ao longo dos anos 1930 e acelerado durante o Estado Novo. Diferentemente dos códigos parciais ou somatórios de prescrições de intervenções surgidos até então (Código de Obras Artur Saboia, p. ex.), o Plano Geral apresentava uma visão de conjunto da cidade. Adepto do urbanismo norte-americano, a principal questão levantada por Prestes Maia em seu Plano, era a necessidade de descentralização e desobstrução da circulação dos fluxos urbanos por meio de rede viária racional: "espalhar o movimento, multiplicar os centros é o *mot-d'ordre* do urbanismo moderno". Como homem do IDORT [30], seu urbanismo é fortemente informado

---

[29] Surgia o campo cientificamente legitimado do urbanismo, à sombra da arquitetura e da engenharia, na qual prevaleciam argumentos disciplinares, conhecimento técnico e atualização em relação às experiências europeias e americanas. Contava com canais institucionais e de divulgação fornecidos pela Politécnica, Instituto de Engenharia, Escola Mackenzie e seus periódicos. A detenção de cargos nesses organismos era crucial no jogo de influencias. Desde a gestão do Prefeito Pires do Rio ensaios nesse sentido foram realizados com a instituição de Comissões de estudos de melhoramentos das cidades. Paradigmática dessa experiência foi a Comissão para a retificação do Rio Tietê e a organização de planos gerais urbanísticos. (CAMPOS, 2002, p.234)

[30] IDORT ... Ao pensamento de Getúlio Vargas se alinhavam as ideias da racionalização e organização científica de Armado Salles de Oliveira, que com Roberto Simonsen foi o fundador do IDORT- *Instituto de Organização Racional do Trabalho* - e do prefeito nomeado Fabio da Silva Prado (1934-1938).Silva Prado desenvolveu uma administração de cunho renovador no âmbito da cultura e do urbanismo, com acompanhamento da Sociedade Amigos da Cidade criada em 1930 e que tendo em seus quadros engenheiros e urbanistas fazia a defesa do plano diretor e participava ativamente dos debates sobre os planos da cidade...deu continuidade às iniciativas de Pires do Rio (1926-1930), tais como a abertura de novas avenidas segundo o Plano de Prestes Maia e Ulhôa Cintra (Plano de Avenidas) e a construção de edifícios públicos na área central da cidade e na direção sudoeste onde estavam concentrados os investimentos realizados pela Cia City e os primeiros loteamentos do Morumbi. Foi ainda implementada a Taxa de Melhoria, destinada a captação pelo poder público da mais valia proporcionada

pelas concepções tayloristas, onde a escala metropolitana deveria corresponder à racionalidade das grandes industrias fordistas.[31]

O Plano era composto por um sistema de vias perimetrais concêntricas associadas por um conjunto de artérias radiais, modelo propício a se expandir ao infinito como ondas. Embora proporcionando uma visão possível do conjunto da cidade, o plano de Prestes Maia e Ulhôa Cintra não polemizava com a ordem estabelecida pelo mercado imobiliário; ao contrario, absteve-se de refletir sobre zoneamento, formas de desapropriação, soluções habitacionais, taxas ou legislação reguladora, como constava em planos europeus, dando margem ao estabelecimento de um zoneamento protetor das áreas já valorizadas. A concepção urbanística posta pelo Plano de Avenidas ao preconizar um sistema geral de viação, um sistema de parques e jardins e edifícios de utilidade pública, continha um zoneamento funcional e segregador, pois propunha explicitamente o deslocamento de indústrias do centro histórico para áreas não densificadas, próximas a áreas de várzea ou próximas às linhas férreas, pressupondo assim o estabelecimento de zonas industriais:

> "... proibir indústrias nos bairros centrais, deslocando-as para a margem direita do Tietê e esquerda do Pinheiros, estabelecer industrias poluentes no Tietê inferior, instituir corredores e zonas comerciais ao longo das radiais, o uso residencial verticalizado ao longo das radiais e diametrais próximas, habitações individuais nos vãos dos setores residenciais de segunda classe próximas aos distritos industriais, separadas das fábricas por *playgrounds".*(MAIA, 1930)

Planos e normas urbanísticas são frutos de grandes debates e possuem o condão de, mesmo não sendo efetivamente implantadas, afetarem tanto o imaginário quanto o comportamento dos habitantes da cidade, assim como o movimento do mercado imobiliário. O comentário deverá ser retomado em capítulo posterior.

Alimentado novamente pela conjuntura internacional de conflagração bélica, durante os anos 1940, uma nova fase de crescimento acontecerá na cidade. À exemplo do período anterior, o mercado imobiliário continuou a ser o grande porto seguro dos

---

pelos investimentos realizados. Os loteamentos clandestinos da periferia da cidade, contudo, continuaram a não fazer parte da preocupação central da administração, tampouco a discriminação e demarcação das terras devolutas municipais, embora o assunto se fizesse presente no debate intelectual, inclusive com a criação de cidades- jardim. (MONACO, 2004, p.67)

[31]Prestes Maia (1938-1945), ao assumir a prefeitura do município após o golpe de Getúlio Vargas, deu continuidade à implantação do Plano de Avenidas, incluindo a canalização de 20 km. do rio Tietê com a construção viária nas suas margens, fazendo aumentar assim a quantidade de terras devolutas que ficaram por ser discriminadas e demarcadas, o mesmo acontecendo com a canalização do rio Tamanduateí (MONACO,2004 p. 69)

investimentos particulares de capital, tendência que perdurará até a organização do mercado de capitais no país, em 1965. Nesse novo período de expansão econômica, a desenfreada ampliação da oferta de crédito propiciadora de inflação da base monetária permitida pela conjuntura de guerra que, sustando as importações, gera grandes superávits comerciais, provoca mudança de circuito de capitais redundando num novo boom de construções. A novidade agora é a inversão desses novos capitais nos grandes projetos viários como os idealizados por Ulhôa Cintra e Prestes Maia.

A mudança de escala das intervenções urbanas previstas na cidade e parcialmente concretizadas com a execução do Plano de Avenidas, ao transformar São Paulo na metrópole moderna taylorista, ganhou corações e mentes paulistas.

Para as margens do Rio Tietê, próxima a então Ponte Grande, então área bucólica de bairro semi ruralizado, utilizado pela população como área de recreação, o Plano prevê a instalação da monumental Estação Geral de linhas férreas, visando anexar a localidade ao centro, estabelecendo uma zona destinada a indústrias e galpões. Mas, havia uma pedra no caminho nos planos do Prefeito – a Aeronáutica. Ocupando o Campo de Marte, seus planos e projetos não se coadunarão com os da Prefeitura. Decorrente desse desentendimento, e da concepção segregadora de zonas funcionais dos planejadores urbanos municipais, o aeroporto Campo de Marte será relocalizado na paisagem da metrópole paulista, e seu aeroporto, embora não totalmente desativado será ofuscado, transformado em base militar. Esse será o foco de nosso estudo, tratado nos próximos capítulos.

CAPÍTULO 4 A "Questão do Campo de Marte"

As referências históricas sobre a presença do Campo de Marte na paisagem paulistana apontam para as primeiras décadas do século XX, especificamente em 1912 quando a Secretaria de Justiça e Segurança Pública do Estado de São Paulo, na figura de seu secretário Washington Luís, solicita provisoriamente ao prefeito Raymundo Duprat o uso de uma gleba na várzea de Santana, altura da Ponte Grande (atual Ponte das Bandeiras) "para fins de exercício do Corpo de Cavalaria".[32]

E, é daí, do Campo de treino da Força Pública, infere-se, tendo como referência o campo de treino militar da cidade de Paris, cuja referência, por sua vez, é campo de treino militar de Roma Antiga, a origem toponímica da localidade.[33]

4.1 História de uma "capitulação": 1924 / 1930 / 1932

A instalação da pista de pouso (17/12/1913), por sua vez, é quase concomitante ao surgimento da aviação na cidade, na década de 10 do século XX. Apesar da escola de aviação da Força Pública ter despertado grande interesse, permaneceu fechada logo após sua formação por alegada falta de verba. Ainda assim, a pista do campo continuou a ser utilizada, sendo, então, construídos hangares, onde outras escolas particulares se estabeleceram, como a pioneira do americano Orton Hoover.

A aviação nasce com dupla propensão: esportiva - praticada por homens e mulheres - e bélica. No Brasil, com o advento da 1ª Guerra Mundial, a militarização da atividade expande-se até o surgimento do Ministério da Aeronáutica. Também a aviação civil sofre rápido desenvolvimento nos primeiros anos do seculo XX, tornando-se comercial, como

[32] Prefeitura do Município de São Paulo. Processo nº 1980.0.006.042-6. Volume 2, 05/11/98. página 400.

[33] Origem do nome Campo de Marte: campo de treino e comemorações militares na Roma Antiga assim denominado em tributo ao deus Marte, cujo atributo era a guerra. O geógrafo Paulo César da Costa Gomes (2010) relatando a passagem da Roma Republicana para a Imperial aponta: "(...) Uma das mudanças mais significativas que marcaram esse momento foi a inclusão do Campo de Marte à cidade. Nessa área eram originalmente organizados os comícios em armas e ficavam lá depositadas as armas e insígnias militares, impedidas de penetrar o pomerium (delimitação do terreno sagrado da cidade) durante quase toda a fase republicana. Uma vez que o Imperium havia sido completamente apropriado por um único personagem, em grande parte pela força das armas, a interdição perdeu seu sentido e essa enorme área ao lado do Tibre foi definitivamente incorporada à cidade. Paris replica o nome desse campo original em seu campo de treino militar.. Em 1910, uma missão militar francesa é contratada pelo governador paulista para treino e atualização da Força Pública Paulista, cuja influência contribuiu para a denominação do campo de treino da cidade.

transporte rápido. Nessa época o Brasil não dispunha nem de pilotos treinados, tampouco de indústria aeronáutica. Em São Paulo, em 1913, o presidente do Estado criou por intermedio da lei 1395-A, uma esquadrilha integrada à Força Pública, braço militar do governo do Estado.

A oligarquia do Estado de São Paulo, entusiasmada com os feitos prodigiosos de um de seus filhos - Santos Dumont- estabeleceu a cidade como pioneira neste setor. Além do "pai da aviação", Edu Chaves, filho de tradicionais clãs plantadores de café, (Pacheco Chaves e Silva Prado), foi o primeiro latino americano a se brevetar, em 1910. Foi vencedor de reides internacionais, como a travessia noturna entre Paris-Orleans, em 1911. Ao voltar da Europa como herói dos ares, em 1912, Edu Chaves trouxe encaixotados aviões, com os quais ajudou a organizar a escola de aviação da Força Pública de São Paulo, instalada inicialmente no Campo de Guapira (atual Jaçanã), na fazenda pertencente a sua familia[34]. Em 1920, a escola de aviação da Força Pública foi transferida do Campo de Guapira para o Campo de Marte.

Mas, mais que folguedo esportivo das classes abastadas, a cidade (especialmente os bairros populares) experimentará a aviação sob sua mais funesta faceta, durante os acontecimentos de 1924 – o bombardeio aéreo.

Como já posto anteriormente, a rebeldia dos jovens militares – os tenentes – transforma-se nos anos 1920 na esperança de todas as camadas alijadas do poder de mudança da ordem politica vigente. Compondo o cenário de rebeliões tenentistas da década, iniciada como a rebelião dos Dezoito do Forte e encerrada com a vitoriosa Revolução de 1930, o movimento militar de 1924 em São Paulo, contou com o apoio da população da cidade em geral, identificada com o movimento mudancista dos jovens militares.

Desde 1917 a cidade vivenciava movimentos grevistas e contra a carestia provocada pela guerra, desdenhados pela oligarquia eram considerados como caso de polícia sendo brutalmente reprimidos. Além dos trabalhadores e do povo pobre da cidade, é preciso lembrar da entrada em cena das classes medias:

> " Constituídas, sobretudo de pequenos comerciantes, construtores e senhorios de cortiços e vilas, funcionários públicos mais graduados e proprietários de micro indústrias caseiras e familiares, esse grupo tampouco tinha voz na politica paulistana e era diretamente atingido pelas flutuações da economia do país. Nos anos 20, a classe media também reivindicava seu reconhecimento na cidade. De um ponto de vista territorial, a classe média se

37. ANDRADE, Euclides de, CAMARA, Helly F. 1º ten. *A Força Pública de São Paulo 1º Centenário 1831-1931*. Edição Fac-símili, Sociedade Imprensa Paulista, 1982.

> misturava aos trabalhadores, visto que eles compunham seu mercado consumidor." (ROLNIK, 1997, p.126).

Até mesmo setores da oligarquia sensibilizaram-se com a "Carta Aberta à População" do General Isidoro Dias Lopes, plataforma política dos tenentes ao tomarem militarmente a cidade. Nela, a defesa do voto secreto, da educação primária obrigatória e compulsória, e principalmente a proposta de um Estado, que assumia o papel de protetor dos pobres necessitados contra a "exploração de negociantes insaciáveis", contemplava o grande espectro da oposição. À adesão aos revolucionários seguiu-se a reação com a entrada das tropas legalistas na cidade. As forças federais, então, cercaram e bombardearam a cidade: o bombardeio durou 29 dias e noites. (SEVCENKO, 1992)

O movimento de 1924 deixou claro para a nação o grau de insatisfação popular com a ordem estabelecida, mas, especialmente para a cidade de São Paulo revelou-se claramente o poder destruidor do avião como arma militar. Por isso, após esse episódio, o governo paulista tratou de incrementar o setor aéreo militar. Para tanto, o governador Carlos de Campos – que havia fugido da cidade durante o conflito – resolveu que todos os aspirantes a oficial da Força Pública, seriam obrigados a fazer curso de piloto de combate e de observador-bombardeador [35]

A escola de pilotos da Força Pública Paulista permaneceu até 1930 quando foi extinta por decreto do Interventor Federal, tenente João Alberto, após a Revolução de Outubro[36]. O governo revolucionário, cioso da necessidade de desmontar o poderio militar da oligarquia paulista, "solicita", então, temporariamente, ao Estado a cessão do Campo de

---

[35] O batismo de fogo dos pilotos de combate só ocorreria após um ano e meio de treinamento, em junho de 1925. Atendendo a uma solicitação do ministro da Guerra, general Setembrino de Carvalho, o governador Carlos de Campos cedeu ao Exército toda a esquadrilha da PM, logo incorporada ao Batalhão Misto com o qual o general Álvaro Mariante perseguiria a Coluna Prestes pelo Centro-Oeste brasileiro. Chefiada pessoalmente pelo comandante geral da PM paulista coronel Pedro Dias de Campos e composta por oito oficiais, a Esquadrilha levava também o norte americano Orton Hoover, engenheiro aeronáutico apaixonado por aviões que assessorava o Serviço de Aviação Militar da PM. Ao término da refrega, depois de meses de combates, a Esquadrilha retornou a São Paulo desfalcada de um de seus ases o tenente Edmundo Chantre, mas a verdade é que a aviação paulista passara no teste e terminara vitoriosa". (MORAIS, 2006, p.71)

[36] Um dos primeiros atos do presidente Getúlio Vargas, duas horas após chegar ao Palácio do Catete como chefe do governo provisório, no dia 4 de Novembro de 1930, foi nomear para o posto de interventor na Policia Militar de São Paulo o General Miguel Costa , que criara e comandara com Luís Carlos Prestes a "Coluna Invicta". Em poucos dias , todos os postos de comando da PM tinham sido ocupados por jovens oficiais revolucionários do Exército, dentre os quais, comissionado como tenente coronel, o major Eduardo Gomes. Depois de destituir do posto o major José Garrido, então comandante da Esquadrilha da PM, Miguel Costa promove uma verdadeira razia na instituição: todos os aviões paulistas são transferidos para o Exército, entre eles os Curtiss Fledgling que depois seriam entregues ao Correio Aéreo Militar. As aeronaves civis confiscadas, nos estertores do governo Washingnton Luís são devolvidas a seus donos, todo pessoal civil é sumariamente demitido (entre eles o americano Hoover) e os militares são reincorporados à tropa formal da PM. (*Idem,* p.72)

Marte para a instalação de uma Base Militar Federal, nos seguintes termos: “ Em virtude de escapar à finalidade desta Força e devendo ser a aviação um elemento do Exército, é dissolvida, nesta data, a Esquadrilha de aviação, cujo material será entregue ao Govêrno Federal (Miguel Costa, 18 de Dezembro de 1930” (MORAIS, p.72)

Fechada a escola de aviação da Força Pública, seu material foi transferido para a Aviação Militar, e, em 1936, criado o 2º Regimento de Aviação com base no Campo de Marte. No ano seguinte a primeira pista de asfalto será construída, sendo todo o Campo aterrado.

A 6 de abril de 1939 foi criado o Parque de Aeronáutica, com o nome de Parque Regional de São Paulo, nome este substituído pelo decreto 3302 de 22-5-1941, pelo de Parque de Aeronáutica de São Paulo.

Em 1932, deflagrada a Revolução Constitucionalista, o primeiro objetivo militar dos constitucionalistas foi a retomada do Campo de Marte; pilotos lá formados foram convocados para formar a Força Aérea Constitucionalista, que ainda contou com a adesão de vários pilotos até então a serviço do Núcleo do 2º Regimento de Aviação do Exercito-Destacamento de Aviação de São Paulo. O então comandante desse Regimento, Tenente Casimiro Montenegro, entregou o Campo de Marte aos constitucionalistas com a pífia esquadra que sobrara: oito aeronaves civis e de turismo e apenas duas com alguma serventia militar. Um grande esforço para refazer a esquadrilha de combate foi feito, mas não suficiente para derrotar as forças federais[37].

Vencidos os constitucionalistas, o governo federal tratou de inviabilizar qualquer possibilidade de questionamento do poder político centralizado. Além dos rituais de desmontagem simbólica do federalismo da Pimeira República a que todos os Estados foram submetidos, tal como a queima de suas bandeiras, São Paulo foi “exemplada” com uma forte ação de afirmação de soberania nacional: ao findar a Revolução todos os aviões que estavam

[37] Na pressa de fazer dinheiro e comprar armas, o governo do Estado autoriza a venda a preço vil, de milhares de sacas de café dos estoques reguladores do Instituto do Café.... Parte substancial desse dinheiro seria destinada a compra de dez bombardeiros *Fleet 10 D*, fabricado nos Estados Unidos. O governo Federal, no entanto, conseguiu que o Departameno de Estado americano sustasse a venda. Depois de muita triangulação para burlar os tratados internacionais que regulavam o comercio de armas, o dinheiro passou pela Argentina, e acabou indo para a cidade de Cerritos, no Chile,onde a *Curtiss Industries*, dos Estados Unidos mantinha uma fábrica de aviões. De lá saíram, à medida que iam sendo fabricados, dez *Curtiss 03 Falcon*, a mais poderosa aeronave envolvida no combate aereo brasileiro. Transportados por pilotos estrangeiros especialmente contratados para esse fim, à medida que chegavam a São Paulo, os Falcon iam para as oficinas que haviam sido montadas pelo Comandante Tenente Casimiro Montenegro no Campo de Marte, onde eram aparelhados com metralhadoras e porta-bombas. Ainda assim, no dia 2 de Outubro, São Paulo içou a bandeira branca: os tenentes tinham vencido a guerra. Chegava ao fim o conflito que custou o maior numero de vidas brasileiras em toda a história do país. Após 85 dias de combate, o Campo de Marte voltou ao comando de Casimiro Monenegro” (*Ibdem*, p.78)

no Campo de Marte foram removidos para o Campo dos Afonsos, na então Capital Federal. A base aérea federal permaneceu na capital paulista e, em 1941, foi instalado o Parque da Aeronáutica em vasta área municipal, muito superior àquela ocupada pelo primitivo Campo de Marte. Daí por diante, foram sendo construídos edifícios, sendo substituídas as pistas de asfalto por outra de concreto, mais ampla (1942). Além disso, o terreno foi drenado para a construção de uma plataforma de manobras. A partir de 1948, após a instalação de modernos equipamentos, o Campo recebeu melhoramentos, como refeitório, centro medico, etc. (TORRES,1970)

O aeroporto funcionou como único aeroporto comercial da cidade até 1936, quando a aviação comercial de linhas regulares foi transferida para o Aeroporto de Congonhas. Desde então o municipio de São Paulo intenta reaver a área.

4.2 Construção da memória histórica no solo urbano de São Paulo

Se a construção da memória histórica da cidade no período anterior[38] não pode contar com inscrições monumentais em sua paisagem, no século XX, a grande metrópole recuperou com afã essa prerrogativa, monumentalizando seus mitos de origem. E, nesse afã, a Revolução de 1932 - único caso de derrota oficialmente comemorada - foi pesadamente inscrita no território da cidade, figurando como marco da "identidade paulista" em sua paisagem.

Estudando a construção da memória histórica e da suposta "identidade paulista" através do poder simbólico das datas dos movimentos de 1930 e especialmente de 1932, as historiadoras Vavy Pacheco Borges e Ilka Stern Coehn indagam sobre o obscurecimento produzido pela história oficial sobre o movimento revolucionário de 1924. Desvendam como a necessidade de sublimar a derrota militar de 32 implicou na construção de mitos. No que tange a cidade como meio de construção da memória histórica, as autoras comparam a

[38] Simultaneamente ao processo demográfico e físico de expansão da cidade, ocorreu outra criação: a do passado glorioso. Na passagem do período imperial para o republicano a história da cidade (e do Estado) teve sua percepção transformada na historiografia. O processo de transição do regime imperial para o republicano contou com as atividades sistemáticas de fazendeiros intelectuais paulistas. Quando a República foi proclamada e o sistema federalista implantado, o Estado de São Paulo possuía características diferentes do restante do país, sem homogeneidade racial ou cultural – era heterogêneo pelo processo de ocupação territorial e pelo processo imigratório. Em São Paulo, não havia, como em outras cidades de outras regiões, passado colonial visível, em monumentos ou em obras literárias, nem atividades econômicas que tivessem deixado marcas residuais. Os republicanos paulistas precisaram criar um passado que justificasse o presente. E criaram uma nova historia: a da vila gloriosa, de uma cidade muito importante, uma raça característica de São Paulo. Sabemos a historia de São Paulo através da produção dos historiadores republicanos... (GLEZER , 2007, p.44)

quantidade de logradouros e monumentos referentes aos movimentos: "Pensando nos dois movimentos revolucionários que atingiram São Paulo (1924 e 1932), é possivel perceber o quanto a memória urbana é construida ao sabor dos interesses políticos". Da cidade bombardeada e em grande parte destruida pelo poder federal em 1924, poucos vestígios sobraram. Algumas marcas de tiros nas paredes do Quartel da Luz, à Av. Tiradentes, na torre que restou da usina de força a seu lado e na Igreja Santa Efigenia, ainda lembram as batalhas[39].

Quanto ao marco de 1930, ao contrário de toda grande capital de Estado, em São Paulo não há nenhuma grande avenida com o nome de Getúlio Vargas e não é por acaso.

Entretanto, as referências urbanas que "contam" 1932, - o grande mito da história estadual – são muitas: Avenida 9 de Julho[40]; Avenida 23 de Maio[41], Mausoléu em homenagem aos mortos de 1932 – (Obelisco do Ibirapuera); ruas do Bairro do Butantã - MMDC, Drausio, Camargo , Martins e Miragaia, Complexo dos Heróis de 1932 (Cebolão), Palácio 9 de Julho onde está a Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, só para citar alguns dos símbolos mais visíveis da construção dessa memória histórica.

Diante do acima posto, nos ocorre perguntar se o desprezo da história oficial em relação à base aérea de onde sairam os aviões que protagonizaram "a primeira batalha aérea do Brasil"[42] e único local da cidade que sofreu bombardeio, não decorreria da necessidade de apagar o indigesto episódio de derrota militar sofrido pela oligarquia, encarnada na presença ostensiva da Aeronautica no Campo de Marte, que conquistado, permaneceu como espólio de guerra – anti-símbolo da construção da identidade mítica paulista. A memória histórica produz esquecimenos... é também produzida por silêncios (DE DECCA, 1980)

Perdido militarmente, perdido simbolicamente, o Campo de Marte, como o Movimento de 1924, permanece na sombra.

---

[39]BORGES, Vavy Pacheco e COHEN, Ilka Stern. A Cidade como palco: os movimentos armados de 1924, 1930 e 1932. In: PORTA, Paula (org.). História da Cidade de São Paulo. A cidade na primeira metade do século XX 1890-1954. Vol. 3. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004. p. 339.

[40] A avenida foi inaugurada em 23 de julho de 1938, durante a gestão Prestes Maia, com a presença do então ditador Getúlio Vargas.

[41] Data da morte dos estudantes mártires da revolução – MMDC- Martins, Miragaia, Dráuzio e Camargo - na Praça da Republica.

[42]www. Brasil Republicano

CAPÍTULO 5 A Batalha Judicial

A negação da construção simbólica do Campo de Marte no imaginário da Revolução de 1932, não significou a retirada do "caso" Campo de Marte da pauta política. Dois documentos confirmam a afirmação acima: 1. estudo "A questão do Campo de Marte" do procurador municipal Carlos M. Brisola[43] e 2. a Ação Judicial de Reintegração de Posse de fundo patrimonial municipal, Processo nº 1980.0.006.42-6.

5.1 Preâmbulo: "A questão do Campo de Marte"

Durante o longo período de exceção legal do Estado Novo (1937/1945), os entes federados não eram efetivamente autônomos: os prefeitos eram indicados pelo Governador do Estado, que, por sua vez, era o Interventor indicado pelo ditador Getúlio Vargas.

Findo o Estado Novo, novamente o poder municipal da Capital do Estado de São Paulo, intenta reaver seu suposto patrimônio – o Campo de Marte, apossado pela União.

O restabelecimento do Estado de Direito e a promulgação da Constituição de 1946 impõe aos Estados Federados a discussão e promulgação de suas próprias Constituições. Em São Paulo, a Constituição Estadual promulgada em 1947, prevê em suas "Disposições Transitórias" a reorganização político administrativa municipal, em observação do princípio federativo posto pela nova Carta Magna. Nesse contexto uma Comissão de Estudos sobre o Campo de Marte, foi instituída pelo Interventor Adhemar de Barros, na Assembléia Legislativa. É nesse conflituoso processo de rearranjo federativo que, no embate Município x União (Aeronáutica), entra o Estado. Para acompanhar os trabalhos da referida Comissão, o Prefeito (Paulo Lauro) convoca o eng. Norman Bernardes como seu representante e o procurador Carlos Monteiro Brisola para assessorá-lo e elaborar parecer sobre o assunto, origem do documento ora apresentado, intitulado "A questão do Campo de Marte".

Antes, porém, de comentar os trabalhos da referida Comissão, lembramos que o trabalho elaborado por Carlos M. Brisola municiará a Prefeitura com argumentos sobre o estado da arte da questão da posse fundiária e do uso aeroportuária do lugar, compondo uma rica peça documental.

[43] BRISOLA, Carlos Monteiro: "A questão do Campo de Marte", PMSP, 1948.

Em seu conteúdo preliminar o documento de Carlos Brisola, reporta a circunstância da ocupação do Campo pelo Exército nas Revoluções da década de 1930, assim como as inúmeras diligências da Prefeitura no sentido de abrir negociação com o Ministério da Guerra, depois com a Aeronáutica.

Destacamos trechos do *Oficio nº 270, de 5/08/1939***,** onde o Prefeito Prestes Maia apela para a intermediação do Interventor Adhemar de Barros, junto ao Ministério da Guerra visando solucionar a questão do Campo de Marte. Nesse ofício está registrado o arcabouço argumentativo que a Prefeitura seguirá utilizando durante anos e constituirão os argumentos básicos a abertura de Ação Possessória, 20 anos mais tarde. O primeiro argumento prende-se a necessidade de regulamentação da permanência da Aeronáutica no local:[grifos nossos]

> 1- (...) "Mesmo que a ocupação se justifique não é razoável que isso suceda sem se proceder a uma regularização qualquer que defina a propriedade real e as responsabilidades, o que a **Prefeitura tem proposto sobre a forma de um "comodato"**, pelo qual a União nada pagaria. Esta solução mínima é tanto mais necessária quanto, com a ocupação federal vem a sucedendo a mesma anomalia que já sucedera com a estadual anterior; permissão irregular de instalação de terceiros, sempre a revelia da Prefeitura, repetindo o risco de novas perdas para o nosso patrimônio. Foi, por exemplo, o caso do Aero Clube de São Paulo, que construiu para si 3 hangares, sem aquiescência nem conhecimento da Prefeitura. Uma tentativa de conciliar os interesses por meio de uma escritura de comodato foi feita há tempos pela prefeitura junto ao Capitão Montenegro, comandante do Núcleo de Aviação. Não obstante a boa vontade demonstrada por todos, o assunto não foi adiante. Um Ofício do Núcleo informou que uma minuta da escritura fora encaminhada ao Ministério da Guerra, juntamente com um oficio da Região, não tendo vindo a respostas. Segunda tentativa fez a Prefeitura dirigindo-se diretamente à Diretoria de Aviação, no Rio, à qual está subordinada o Núcleo. Isto em fevereiro de 1937. Dessa diretoria não veio resposta, estando assim o assunto em suspenso. Entendemos que não há inconveniente num entendimento direto, por intermédio da Interventoria, dadas as maiores oportunidades que esta tem de se entender com os poderes federais." (p. 17)

O título de comodato é uma forma jurídica em que o domínio patrimonial fica garantido ao cedente. A estratégia da Prefeitura em estabelecer um comodato, era a de garantir seu domínio sobre o fundo patrimonial em questão: além de determinar prazo de ocupação, regularizaria a situação da permanência da Aeronáutica no local. Através do comodato, a meta de reintegração de posse, embora postergada, ficaria garantida. Além disso, garantindo o domínio, indenização poderia ser reivindicada.

Outra linha argumentativa desenvolvida, diz respeito a inadequação do uso aeroportuário na localidade:

> 2- (...) “Convém notar que o Campo de Marte, tão necessário ao nosso urbanismo municipal é, por outro lado, bastante improprio para a aviação, sobretudo a militar. Impropriedade que decorre da pequenez do campo, da falta de horizonte, da presença próxima de colinas a Oeste e a Norte, do risco trazido por importantes linhas elétricas ao Sul e a Este, da umidade e fraca consistência do solo, assim como do desenvolvimento crescente da cidade em redor, tornando ponto mais densamente construído e rodeado”. (p. 16)

Surgida nesse contexto, argumentação da inadequação será inúmeras vezes replicada e sua redundância ao longo dos anos, permite que a hipótese da produção de uma cristalização negativa da memória histórica em relação ao uso aeroportuário no local seja tecida.

Nos argumentos o Prefeito, esclarecendo o Interventor, informa que as obras nele previstas e já iniciadas, breve atingirão a região próxima ao Campo de Marte, trazendo grandes modificações no bairro que interferirão na manutenção do campo de aviação, pois a área é necessária para:

> “... em primeiro lugar construção do **porto fluvial**, destinado ao movimento de materiais de construção (areia, pedregulho, tijolo), com possibilidade de outros desenvolvimentos quando a Light efetivar seus projetos de ligação por água até o alto da Serra e Santos. Em segundo lugar as necessidades das linhas férreas, cuja remoção gradual, embora remota, para a margem direita do rio canalizado, está há muito prevista; necessidades essas que são grandes visto que as ferrovias seriam nada menos que as três mais importantes da cidade (São Paulo Railway, Sorocabana e Central), e que a remoção incluiria vasto parque para depósito, manobras e desvios. Em terceiro lugar, as necessidades de grandes construções, que naturalmente se seguiriam às grandes ferrovias (a própria *Estação Geral*) rodeando-as, exigindo desenvolvimento em altura e, assim, prejudicando ou invalidando incoercivelmente o gabarito do aeroporto.” (p. 17)

Após o arrazoado, o Prefeito solicita ao Interventor duas medidas urgentes:

A. Providências para oportuna desocupação, ao menos parcial, do Campo de Marte e de outros terrenos municipais da várzea, por parte do Estado (Secretaria de Viação, Força Pública, hangares do Estado, etc.)

B. Bons ofícios para oportuna devolução por parte da aviação federal, e, no caso de impossibilidade imediata, regularização da situação existente mediante escritura de comodato.

Esse Ofício, como tantos outros, não obteve resposta. Como as tratativas não prosperavam ou simplesmente eram ignoradas pela Aeronáutica, Carlos Brisola, retomará e desdobrará à exaustão cada argumento posto pelo Prefeito, produzindo em seu estudo discurso competente sob o ponto de vista do poder municipal, sobre autonomia municipal, sobre urbanismo e, pontualmente, sobre as relações cidade/aeroporto como sustentáculo da ideia da suposta inadequação do aeroporto e base aérea militar no Campo de Marte.

Enquanto isso, a Aeronáutica ampliava seu território no Campo de Marte, anexando seu entorno e edificando em seu interior. Se, nos anos 1930 o Comando da Base ainda esboçava alguma intenção de respeito ao poder municipal, pedindo permissão para reparos e modificação de uso do solo interno ao Campo, essa atitude logo será abandonada com o surgimento do Ministério da Aeronáutica.

Em Fevereiro de 1948, Carlos Brisola registra:

> " (...) A situação permanecia inalterada , quando foi promulgada a Constituição do Estado, em cujo art. 18 letra d das Disposições Transitórias, se estabeleceu processo amigável de encontro de contas, no tocante aos terrenos do Campo de Marte. Em atenção a esse dispositivo, o Sr. Governador (Adhemar de Barros) fez publicar a resolução nº 193, de 21 de novembro de 1947, pela qual foi designada uma comissão destinada a estudar o assunto, apresentando projeto definitivo para oportuno encaminhamento à Assembleia Legislativa do Estado:
> § 1º A aprovação desses entendimentos dependerá da Assembleia Legislativa.
> Tendo V. Excia. nomearmos assessores técnicos do digno representante dessa prefeitura, eng. Norman Bernardes, passamos a dar nosso parecer.
> Não temos nenhuma dúvida em afirmar que o art. 18, letra d das Disposições transitórias da Constituição do Estado é inconstitucional, por que viola a mais alta prerrogativa político administrativa do município, que é a autonomia garantida expressamente pela Constituição vigente em seu artigo 28. Efetivamente, dando competência ao Estado para diretamente entrar em negociações com a União a respeito de um bem patrimonial do Município da Capital, e a revelia deste, aquele dispositivo faz tábula rasa de um princípio de Direito Público subjetivo inscrito como tradição invariável em todas as nossas constituições, desde 1891." (p.26)

Coordenada pelo Diretor do Departamento de Viação, órgão cuja alçada compreendia a implantação e gestão de aeroportos do Estado, engenheiro Frederico Brotero[44],

[44] Frederico Abranches Brotero, engenheiro diretor da Seção de madeiras do IPT, onde se pesquisava aplicações das madeiras nacionais em aviação e se desenvolveu materiais de uso aeronáutico como contraplacados e resinas fenólicas. Projetou com a equipe do IPT aviões e planadores. Era membro do Conselho técnico do Club Paulista de Planadores, fundado em 1934, que contribuiu para a formação de pilotos e para a difusão da aviação. Entusiasta pelo desenvolvimento de uma indústria aeronáutica nacional teve papel central, junto ao IPT, no 1º Congresso Nacional de Aeronáutica, realizado em abril de 1934 na capital paulista, onde se discutiam as possibilidades tecnológicas e industriais para implantação de uma indústria aeronáutica no país, por iniciativa do

grande autoridade no assunto, o parecer final da Comissão alinhando-se aos interesses da Aeronáutica, propunha:

> "Somos de parecer que a Prefeitura da Capital deve entrar em acordo com o Ministério da Aeronáutica, reconhecendo legalmente o usufruto dos terrenos pleiteados pelo Parque da aeronáutica, mediante algumas concessões justas e bem definidas por parte do Ministério. Achamos que a reivindicação básica da Prefeitura deve ser a seguinte: - A Prefeitura Municipal cede a área pleiteada pelo Parque da Aeronáutica de São Paulo mediante o reconhecimento formal por parte da Aeronáutica, do direito de usufruto comum e permanente (sic) do campo pela aviação civil de São Paulo, em uma pista paralela a militar, de acordo com a planta em anexo; esse direito vigorará enquanto existirem as instalações do Ministério da Aeronáutica. Além disso o Ministério da Aeronáutica terá por obrigação : a- a execução das obras necessárias para a transformação do Campo, de acordo com o ante projeto anexo (inclusão da pista civil, pavimentação de um pátio e remoção da linha da Light; b- construção da nova sede e hangares para o Aero Clube; c- distribuição das áreas reservadas aos hangares civis, pelo Governo do Estado, respeitados os direitos adquiridos dos atuais ocupantes, tudo de acordo com as normas a serem fixadas." (p.27/28)

Esse parecer é comentado da seguinte forma por Carlos Brisola:

> "Note bem V. Excia, Sr. Prefeito, o humorismo da situação: a prefeitura é despojada, numa lenta ação de progressivo apossamento, duma valiosíssima área de seu patrimônio. Parece que o medianeiro compreendeu a continuada injustiça que vinha cometendo contra o senhor desse patrimônio, tanto que lhe concede o direito de reivindicação básica e fala em concessões reciprocas. Mas em que consiste essa reivindicação básica, essa recuperação? O árbitro (eng. Brotero) explica: o imóvel foi tirado do dono contra sua vontade e sem documentação legal. É justamente, pois, que se lhe reconheça o direito de... legalizar a usurpação! Em compensação o ocupante construirá no terreno um prédio, melhorará suas próprias instalações e distribuirá lotes a tais e tais pessoas... É uma compensação de lobo para cordeiro." (p.53)

É necessário que se registre que, além da Base da Aeronáutica e do Aeroporto Civil, o Campo de Marte abriga desde 1931 o Aero Clube São Paulo. Entre os sócios fundadores dessa escola de pilotos aviadores constam nomes ilustres da elite paulistana, como de seu primeiro diretor , o primeiro prefeito da cidade, Antônio da Silva Prado. Outro destacado sócio, era o Interventor Adhemar de Barros, dono de hangar.

Aeroclube de São Paulo. Em 1947, publicou "Localização dos Aeroportos" onde projetou um verdadeiro um sistema aeroportuário para São Paulo (Cytrynowics, 2006,p. 16).

> "...o interesse de alguns aviadores civis e a comodidade da localização do Campo de Aviação não podem prevalecer sobre o interesse de milhão e meio de habitantes da cidade. Seria sobrepor o interesse particular em detrimento do geral, uma odiosa exceção no progresso do urbanismo..."(p.54)

Ao contrário da intenção das autoridades e membros da referida Comissão, seus estudos, longe de colocarem um ponto final na questão, apontou para a inevitabilidade da via judicial.

A indignação gerada tanto com o parecer final da Comissão da Assembleia Legislativa como pela planta a seguir exposta, originou o primeiro arrazoado sobre as relações cidade/aeroporto elaborados a partir do olhar do gestor municipal:

> " ... é estranho que dispondo a lei expressamente que nenhum aeroporto constituído sem prévio exame do local, se previa organização de plantas e projetos, como audiência da autoridade municipal, tudo aprovado por decreto, somente agora, quando o governo federal confessa haver gasto nas instalações do Parque e no Campo cerca de 200 milhões de cruzeiros, sejam-nos entregues as referidas plantas e projetos. Porque projeto apenas existe no papel ou nas intenções dos homens. Responder-se-á que o decreto 7.917 é de 30 de agosto de 1945 e não seria possível atender a uma determinação nele contida, senão depois de sua publicação. A isso diremos que o Código do Ar é de 1928; que existia desde 1937, o decreto 1439, dispondo sobre zonas de proteção de aeroportos; e que o decreto 20914, de 6 de janeiro de 1932, já subordinava a instalação de aeroportos e aeródromos (art. 33) ao exame prévio dos locais escolhidos e à prévia aprovação dos planos e plantas e às condições que forem determinadas na respectiva permissão. E desde o decreto 16.983, de julho de 1925, já se proibia a localização de aeroportos em lugares impróprios (art. 38) e também exigia estudo prévio do local. Nesse mesmo decreto, em seu art. 37 prevê:
> "Art. 4º - Dentro do setor de aproximação as edificações, instalações, torres, chaminés, reservatórios, linhas de transmissão telegráficas ou telefônicas, postes e outros quaisquer obstáculos, não poderão exceder à altura correspondente a 1: 40 de distancia da cabeceira da pista."
> "Art. 37 – o Governo federal entrará em acordo com os governos dos Estados para obter a cessão das áreas de terreno necessárias às instalações concernentes à navegação aérea e poderá desapropriar, por utilidade pública e para esse fim, os terrenos pertencentes a particulares."

A lei exige para o estabelecimento de aeroporto ou aeródromo – civil ou militar – apenas uma faixa contornante de 30m, destinada a logradouro público; o anexo 9, exorbitando as disposições legais, nos impõe uma faixa com a largura de mais ou menos 300 m destinadas a parques!... O próprio lugar destinado pelo Prefeito Prestes Maia à sua gigantesca Estação Central será um belo gramado... além dos 2.276.000 m² do Campo de Marte, serão necessários mais 3.008600 m² destinados a parques, ou seja um total de 5.284.600m² [!]

Evidente que ninguém poderá edificar dentro de um parque. O projeto da 4ª zona [aeronáutica] viola, pois, o disposto no art. 4º, que permite edificações não excedentes a 1,40, da distância da cabeceira da pista, e 6º, no qual se estabelecem 3 faixas distintas, permitindo elevações que variam com distância contada do limite do aeroporto." (p. 54/55)

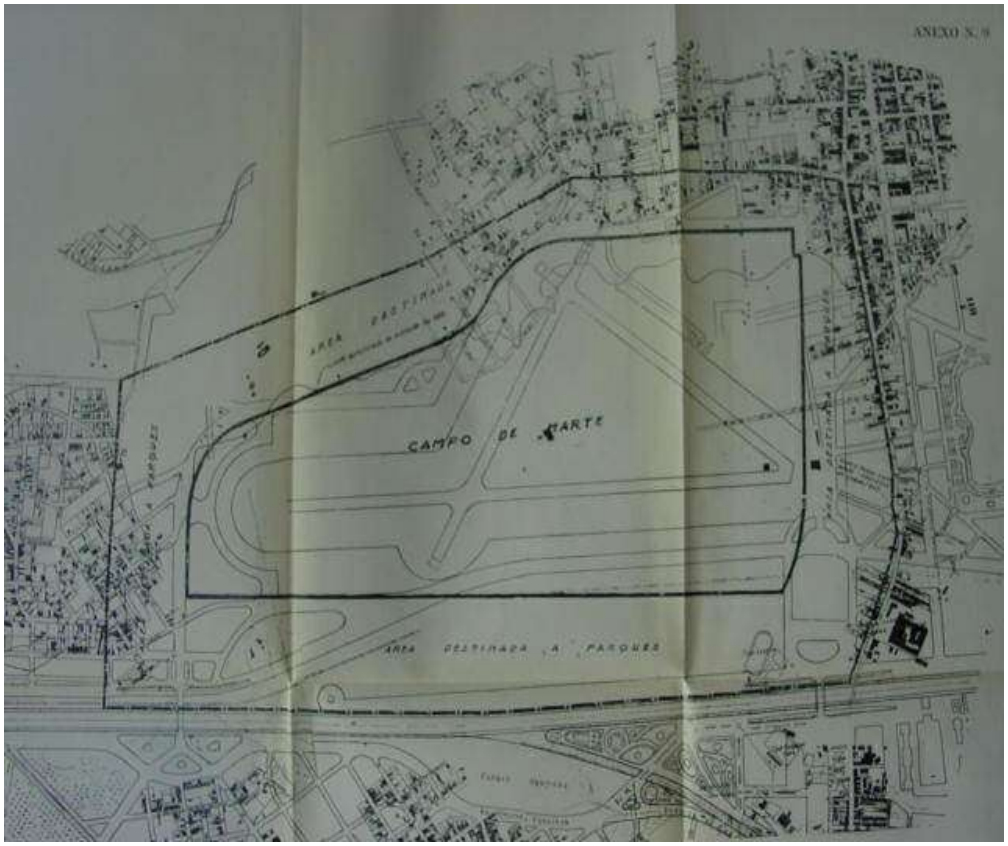

Figura 8. Planta oferecida pela Aeronáutica contendo o *Projeto de Ampliação da Pista do Aeroporto do Campo de Marte*, para ser debatida na *Comissão da Assembleia Legislativa para estudos sobre o Campo de Marte*, em 18/12/1947, (Brisola, 1948)

Estruturada em 2 eixos básicos, a construção da argumentação de Carlos M. Brisola, pode ser apreciada da seguinte forma:

> A- afirmação, inconteste, da posse municipal do patrimônio fundiário em questão, e da defesa da autonomia do poder municipal na administração e disposição de seus bens, princípio federativo garantido pela Constituição (1946); desse pressuposto decorreria a posse irregular (ilegal) da União, que havia conquistado o Campo pela força e mantido como conquista de guerra pelo Exército e depois Aeronáutica; diante da nova situação de Estado de Direito a Prefeitura, visando a regularização e/ou a reintegração de posse propõe cessão da área em Comodato por tempo determinado, evitando com isso, a permanente ampliação do campo por parte da Aeronáutica sem consulta prévia, em contínuo desrespeito ao princípio constitucional de autonomia municipal.

> B- Inadequação da localização para o uso aeroportuário: situado entre a várzea (terreno inundável) e colinas (Morro de São Bento interferindo na rampa de aproximação das aeronaves), incrustado no (projetado) coração da cidade, além da natureza do serviço desenvolvido na base aérea- Parque Aeronáutico (pátio de taxiamento e oficina de reparos de aeronaves) que, por lei,(Código do Ar) deveria estar anexo a aeroporto militar ou em área vizinha.

Decorre da segunda linha argumentativa, construída com o fim precípuo de desocupação da área para a implementação do Plano de Avenidas do Prefeito Prestes Maia, duas consequências:

> 1. ampla divulgação pela imprensa e replicação sempre que o assunto vinha à baila publicamente, corroborando para a formação da opinião publica, quanto à inadequação do uso aeroportuário do Campo de Marte , provocando, conforme inferimos, uma cristalização da memória histórica negativa quanto ao uso aeroportuário do local. Assim, embora sendo utilizado como aeroporto há cerca de cem anos, a inadequação do local para tal uso, continua sendo afirmada;
>
> 2. inadequação legal a partir da justaposição de legislações- leis municipais/código do Ar, etc.- gerando a impossibilidade de aplicação sem a observância –já prevista em lei na época - de consulta, estudos e elaboração de planos conjuntos, autoridades municipais / autoridades do setor aéreo, seja Federal ou Estadual, para a instalação e gestão de aeroportos.

Ainda sobre a segunda linha argumentativa posta no documento em tela, permitimo-nos um breve exercício de especulação: é interessante notar que, ao fazer a crítica da justaposição da legislação municipal/setor aéreo para compor a argumentação contra o uso aeroportuário do Campo de Marte, Carlos Brisola, indiretamente abre uma importante discussão, que infelizmente não prosperou: perdeu-se a possibilidade de estabelecimento de uma cultura de entendimento entre gestão municipal / gestão aeroportuária, como ocorreu por exemplo em várias cidades americanas e europeias, notadamente Nova Yorque citada pelo autor, e que hoje possui uma Airport Autority. Neste instante brilhou uma possibilidade histórica. E, perdeu-se. Perdeu-se a possibilidade de inauguração de uma cultura técnica institucional, mitigadora das tensões inerentes a essa relação e propositora de soluções pró ativas. Fecho aqui esse parêntese meramente especulativo e retomo a questão foco.

Ao ganhar a imprensa o assunto aquece a opinião pública. Uma verdadeira campanha jornalística realizada em São Paulo repercute na imprensa carioca. A ebulição do assunto impacta de alguma forma a Aeronáutica, que cede em participar em reuniões com a Prefeitura, que foram abertas em 1949.

As reuniões conciliatórias selaram um acordo, onde uma planta adequava o plano urbanístico da Prefeitura às exigências de respeito aos desígnios da Aeronáutica em relação à ampliação da pista do aeroporto.

Contudo, as tratativas não prosseguiram e o acordo não se efetivou redundando em fracasso. Dessas reuniões resultaram, porém, seu registro em Ata. Da "Ata de Reunião realizada em 2 de agosto de 1949, em prosseguimento às negociações para solução do caso da ocupação do Campo de Marte pelo Parque da Aeronáutica de São Paulo", extraímos as falas dos participantes, destacando as do Tenente Coronel Aviador José Vicente de Faria Lima, Diretor do Parque da Aeronáutica de São Paulo:

> "... que os soldados da aeronáutica tiveram seu tempo exclusivamente absorvidos nos problemas decorrentes da guerra, por isso deve-se relevar ao Ministério a procrastinação da solução do caso do Campo de Marte. Atravessamos uma fase de organização: um avião, como um automóvel tem de ser revisto periodicamente e, hoje, podemos dizer que temos um grandioso Parque de Aeronáutica em São Paulo, que serve as bases de outros Estados, por ser melhor montado, o melhor equipado da América do Sul, constituindo legítimo orgulho de todos os brasileiros."
>
> Os representantes do Município, retrucaram, dizendo ao Cel. Faria Lima que:
>
> "... a Prefeitura procurou dar ao Ministério uma área maior, indo ao encontro de suas necessidades, porém em outro local. O Parque necessita de áreas maiores, pois tem sempre aumentado sua pista. Primeiramente de 600 para 1500 metros e agora exige 2.200 metros. A Prefeitura precisou intervir, nessa altura, para salvaguardar a essência dos planos urbanísticos aprovados."
>
> O Cel. Faria Lima objetou contra a mudança do Parque, nos seguintes termos:
>
> " ...temos empatados no Parque mais de 1 bilhão de cruzeiros; a planta que agora coloca à apreciação dos presentes, reduz as restrições a apenas dois trapézios, nas extremidades da pista que não irão constituir empecilho aos desígnios da Prefeitura. A mudança para novo local levaria quinze anos... e o que faríamos se uma nova guerra nos surpreender durante esse tempo? Deve-se envidar esforços para conservar o imóvel em poder da Aeronáutica. A Prefeitura fará suas obras sem interferir com o Parque da Aeronáutica. São Paulo precisa de áreas verdes para respirar... O ideia de três pistas em triângulo, foi abandonada. Agora, o pensamento é fazer uma só pista, com entradas livres dos dois lados...O campo vem sendo utilizado há muito e o número de acidentes é o menor possível. Hoje em dia, o que prevalece é o tamanho da pista. No Campo de Marte, poderemos construir sem prejuízo para o Plano da Prefeitura, uma pista de 2300 metros de comprimento, que será, sem dúvida, a melhor do Brasil. Unicamente, deveremos ter livres as cabeceiras, ou seja, as duas extremidades. É o que se patenteia deste mapa que contém a região do Campo de Marte e onde figura o traçado da nova pista projetada. Bastam-nos dois trapézios de aproximação, para o resguardo das operações de decolagem e descida dos aviões... O Campo de Greenwich, a 1:30 h de automóvel de Londres, está completamente cercado por grandes edifícios. Como, porém, possui dois ótimos trapézios, em nada se sente

> prejudicado. É preciso que os Srs se convençam de que, São Paulo, dentro de dez ou quinze anos , com a evolução da aviação, sem dúvida precisará ter, além de Marte, mais três ou quatro campos aeroviários. Não se esqueçam, ainda que o Campo de Marte está dentro da cidade. O Campo de Marte só traz facilidades para os aviões que demandam São Paulo... Se continuar o Campo de Marte onde se instalou e sendo salvaguardados os dois trapézios, poderá executar-se qualquer plano urbanização, tendo assim um plano modelar por mais de 25 anos. O plano atual é o que existe de mais sensato; efetivado por completo, poderemos receber ali qualquer avião moderno."

Diante do fracasso da tentativa de conciliação, a recomendação já aventada anteriormente, de encaminhar ao Poder judiciário a solução do impasse, foi enviada para discussão na Câmara dos Vereadores:

> " (....) será discutido, na Câmara Municipal, um projeto relativo ao Campo de Marte, a lei nº 3799, de 14-11-49, que disporá sobre medidas judiciais tendentes a recuperação de posse dos terrenos municipais denominados Campo de Marte." (TORRES, 1970, p.130).

Passados quase dez anos, deu-se a abertura da Ação de Reintegração de Posse, iniciou-se o Processo Judicial nº 682780, que permanece aberto até hoje.

5.2 A Ação Judicial de Reintegração de Posse

O Processo Judicial nº 682780[45] de Ação de Reintegração de Posse do fundo patrimonial municipal com pedido subsidiário de indenização, do Campo de Marte, é uma vasta peça de cerca de 800 páginas, constando documentação referente ao movimento efetuado pelas partes ao longo de 60 anos de litígio. A guisa de demonstração, segue arrolamento ilustrativo de parte da referida documentação - Ofícios, Minutas, Atas de reuniões entre as partes, etc.:

> 1- 1949 Atas das reuniões realizadas no Gabinete do Prefeito, com autoridades representantes do Município e da Aeronáutica
> 2- 1951 Decisão da Aeronáutica- estudos preliminares/Cel. Diretor José Vicente de Faria Lima
> 3- 1955 Certidão de ata de reunião
> 4- 1957 Informe interno – assistente jurídico do prefeito;
> 5- 1958, 21 de janeiro, oficio nº 1494 ref.: Proc. 41.613/43 assinado pelo vice-prefeito em exercício, Cantídio Sampaio ao Brigadeiro Francisco de

[45] nº de abertura do Processo nº 1980.0.006.042

Assis Correa de Melo, digníssimo Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica, Rio de Janeiro;

6- 1958 – PATRI 22 Darcy Franco Freire – procurador

7- 1959 – certidão 27-01-1959 relatório do oficial de Justiça Francisco J. Thaumaturgo Magalhães.

8- **12/06/1959** Procurador Élcio Cordeiro dos Santos, em nome da municipalidade de São Paulo encaminha ao Exmo. Sr. Doutor Juiz de Direito da primeira Vara da Fazenda Nacional, a Ação de Reintegração de Posse do Campo de Marte

9- 14 de agosto de 1959 Quesitos da autora

10- 27 de setembro de 1960 PATRI 004 Antônio J. S. I. Fiorito

11- 5/06/1961 Ordem interna do Prefeito Prestes Maia ao Secretário de Negócios Jurídicos, Plínio de Arruda Sampaio – referente ao Grupo de Trabalho sobre a questão do Campo de Marte;

12- 17/06/1967 Élcio Cordeiro dos Santos procurador municipal ao Exmo Doutor Juiz de Direito Federal, em São Paulo

13- 1968 – tentativa de arquivamento

14- 19/09/1969 Cleuzo Peres – procurador Chefe de Patri 22

15- 14/11/1973 Dr. Cleuzo nomeia 3 procuradores para acompanhar o caso Campo de Marte

16- 1975 Pedido da União dos autos referentes a situação fundiária do entorno...

17- *1978 Decreto do Presidente Geisel: posse e domínio da União[46]

18- 1994 Poder Judiciário – Justiça Federal – Seção de São Paulo - conclusão Dr Dagoberto Loureiro

19- 2004 Pedido de reabertura

20- 2009 Recurso Especial nº 991.243 Superior Tribunal de Justiça (2007/ 0234365-6) – relator Ministro Herman Benjamin. Recorrente - Município de São Paulo – Procurador: Rachel Mendes Freire de Oliveira e outros. Recorrido: União. Conclusão: 21/09/2009.

Apenas a descrição e acompanhamento dos itens da lista acima posta seria um interessante estudo de reconstituição da história política da cidade. Porém, não é propósito desse trabalho fazer a análise exaustiva dessa peça. Longe de abarcarmos toda sua riqueza, para efeito prático do foco de interesse encetado, optamos trabalhar com dois documentos chave do processo, a Conclusão e Sentença do Juiz Federal da Seção de São Paulo, MM Juiz Dr. Dagoberto Louzeiro, de 1994 e o Relatório do Ministro Herman Benjamin da 2ª Turma do Superior Tribunal Federal, sobre decisão de provimento do Recurso Especial nº 991.243-SP.

[46] o item 17 não consta do Processo, figurando na listagem acima apenas para compor a ordem cronológica. O documento referido, gentilmente doado pela Superintendente da Infraero, é um documento que bem expressa o espírito do regime, desconsiderando reclamos do município, forjando um discurso de aquiescência de intenções, unânimes em relação ao Campo de Marte, sobejamente sabida inexistente e ignorando o fato da existência de um Processo de Ação Possessória. Curioso uma empresa estatal - a Infraero - ainda recorrer, nos dias atuais, a esse tipo de documento para legitimar sua presença no Campo de Marte...

Pinçamos do resumo constante na Conclusão do Juiz Dagoberto Loureiro, em 1994, os dois principais eixos argumentativos norteadores do embate entre as partes desde o início do embate [grifos nossos]:

> "A Prefeitura de São Paulo, por seu procurador, com fundamento nos artigos 485,493,499,503 e 517, do Código Civil Brasileiro, combinados com artigos 155, 371 e seguintes, do Código do Processo Civil de 1939, propõe a presente Ação de Reintegração de Posse contra a Fazenda Nacional, para o **fim de reaver a posse de terras devolutas cujo domínio lhe foi passado pelo Estado de São** Paulo, através das Leis estaduais de organização municipal n.º 16, de 13/11/1891; 323 de 22/06/1895; 1038 de 19/12/1906; 2484, de 16/12/1935; nº 1, de 18/09/1947; e decretos nºs 734, de 5 /01/1900; 1454, de 05/1907; e 1533 de 28/11 1907.
> As terras em tela situam-se nos círculos com raios de seis e doze km, com epicentro na Praça da Sé, sendo que, entre tais áreas, encontra-se extensa gleba situada na Várzea de Santana, à margem direita do Rio Tietê, desde há muito conhecida como "Campo de Marte", com área de 1.392.832,00 m². Salienta que a gleba desde tempos imemoriais, sempre esteve na posse mansa e pacífica, uma vez que muito antes das normas citadas, a então Intendência Municipal já considerava a propriedade da Comuna, em virtude dos Forais do Reino, todas as terras situadas no **raio de 6 km a partir do centro da cidade.**" [47]

Sendo a posse sobre seu rossio fato incontroverso, a questão da extensão do rossio demandou inicialmente debates, inócuos para a questão, como se verá posteriormente, sobre a extensão do rossio da cidade de São Paulo. Visava essa estratégia a inclusão do Campo de Marte nessa área, excluindo uma possível alegação de posse estadual, além da federal.

Em outro trecho do documento vemos como a polêmica questão das terras devolutas é utilizada na argumentação em defesa da União:

> "A Ré contestou... rebatendo os fundamentos da inicial, para pedir, em preliminar, que a autora seja julgada carecedora de ação, por entender que a documentação que acompanha essa resposta, revela prova e comprova a inequívoca **propriedade da União sobre a dita gleba desde 1761**, data da expedição do **Alvará Régio sequestrando os bens dos Jesuítas**, expulsos do Brasil em 1759 (Alvará de 25/02/1761), sendo que, não obstante a lei estadual nº 16, de 13/11/1891, através de seu artigo 38, nº 1, conceda aos municípios paulistas, para formação de suas cidades, vilas e povoado, "as *terras devolutas* adjacentes às povoações de mais de mil almas em raio de círculo de 6km, a partir da praça central, disposição essa que veio a ser repetida pelo artigo 19, n 1, da lei estadual nº 1013, de 19/12/1906, evidente que essa concessão deveria ser efetivada nos termos da lei nº 323, de 1/6/1895, que dispôs taxativamente sobre a modalidade de como passariam a

[47] Ação de reintegração de Posse – Processo nº 682780. Autora: Prefeitura de São Paulo. Ré: Fazenda Nacional,1994 (01/06) MM Juiz federal Dr Dagoberto Loureiro.

> pertencer a municipalidade as terras devolutas, sujeitas sua descriminação à das terras da Nação também denominadas bens nacionais, campos realengos ou devolutos e das que pertenciam ao domínio privado".(fl. 42)

Diante da argumentação posta pelas partes, presa à história da posse e domínio de patrimônio fundiário público, não se pode furtar a uma incursão em períodos históricos que extrapolam a periodização foco desse estudo. Esse será o escopo do próximo capítulo.

5.3 Digressão necessária: Fundamentos da estrutura fundiária no Brasil – sesmarias, terras devolutas e a formação histórica do solo urbano paulista.

> *A propriedade privada no Brasil é fruto da ocupação de patrimônio público.*
>
> (Roberto Monaco)

O fundamento legal da posse territorial do período colonial no Brasil baseava-se no sistema de sesmarias[48] criado a partir da lei de 26 de junho de 1375, por D. Fernando, rei de Portugal, cujo objetivo básico era a ocupação produtiva de terras. Na origem desse sistema de apropriação de terras está a peculiaridade histórico-geográfica de Portugal, remontando a Reconquista da Península Ibérica ao domínio mouro[49].

O Estado surgido após a Reconquista tinha por missão não apenas povoar o reino com cristãos, mas principalmente torná-lo produtivo, meta que exigia uma distribuição criteriosa das terras que ficou a cargo do poder local [grifos nossos]:

> "... o surgimento do poder local, materializado nos Concelhos Municipais (grafia lusa), aos quais passou a ser costumeiro instituir um patrimônio territorial, às vezes concedido por algum proprietário local interessado no crescimento demográfico do lugar ou, o que foi mais comum, instituído pelo rei através de cartas de foral. Ao distribuírem essas terras patrimoniais pelos que pretendiam se fixar no local, os concelhos deram preferência a uma

[48] Sesmarias: palavra, derivada do latim *seximun,* isto é, a sexta parte (légua quadrada - 6,6 mil metros quadrados). No Brasil se transforma em sinônimo de terra outorgada pelo governo português durante a colônia, assim permanecendo durante o Império. (MÔNACO, 2004)

[49] "Os territórios mouros sucessivamente conquistados pertenciam aos reis por Direito de Conquista. Para facilitar a ocupação, os reis transferiram grande parte deles a particulares, notadamente nobres guerreiros, seguindo, então, a *presúria*, que nada mais foi que a "divisão tumultuária" das terras pelos vencedores. A progressão da Reconquista em direção ao Sul acabou, entretanto, por extinguir a presúria, pois a ordem social não tolerou mais esse sistema, que nem sempre levava à fecundação da terra pelo trabalho.
(Abreu, 2011, p.235)

> variante do antigo instrumento jurídico da ***enfiteuse, que ficou conhecida como sesmaria.*** O que diferenciava a sesmaria do tradicional contrato enfitêutico era um pequeno detalhe: ao contrário da obrigatoriedade de pagamento de um foro, que às vezes também ocorria, o que se exigia era o cultivo da terra num tempo determinado. Não sendo satisfeita essa condição, o detentor do domínio eminente (um Concelho, p.ex.) poderia retomar o domínio útil da gleba e outorgá-lo a outros." (ABREU, 2010, p. 235)

Ao contrário do clássico processo de *cercamento* das terras feudais ocorrido na Inglaterra e na França originador da propriedade absoluta da terra no período de transição do feudalismo para o capitalismo, em Portugal coube ao precoce Estado Absolutista o poder sobre as terras, garantindo para si o domínio da propriedade fundiária, prerrogativa sucessivamente incorporada nas Ordenações Afonsinas, Manuelinas e Filipinas (ROLNIK, 1997, pag. 20)

A famosa Carta Patente de 1530, passada por D João III ao Capitão Mor Martim Afonso de Souza, por ser o primeiro documento de sesmaria do Brasil é considerada verdadeira "certidão de nascimento" do regime fundiário no país.

Mantendo a tradição da Reconquista Ibérica, as terras do Novo Mundo, além de consideradas propriedade da Coroa são também consignadas à Ordem de Cristo, ordem militar religiosa que tinha o rei português como grão mestre.

Por isso, embora a concessão fosse gratuita, desde que se observasse o princípio precípuo da lei de ocupação e cultivo da terra, o pagamento do dízimo – a décima parte da produção à Ordem de Cristo- era obrigatório.

Concomitante a implantação do sistema de Capitanias Hereditárias, a carta de doação de sesmarias permitia ao capitão mor conceder e criar vilas, que eram regulamentadas nos *forais*. Eram os forais que recomendavam ao donatário observar o não acúmulo de terras e sim sua cessão em sesmaria de *"legoa em quadra"*, ou seja, com uma légua de frente e outra de fundo, tendo, normalmente, as margens de um rio ou a linha costeira como frente, e o fundo era indefinido ou demarcado por acidente geográfico identificável, como divisores de águas e espigões. (MONACO, 2004, GLEZER, 2007,ABREU, 2011).

Neles também se definia a área de jurisdição das vilas e cidades – o *termo* – no qual se localizavam os povoados, e seu patrimônio fundiário, conhecido como terra da Câmara ou do Concelho, que se instala no país a partir de 1560:

> "As terras concelheiras tiveram no Brasil os mais variados tamanhos – as Ordenações eram mudas a esse respeito e a diversidade de situações foi grande. Todas, entretanto tiveram origem numa concessão de sesmaria

> realizada por um representante do Rei, nesse caso beneficiando não uma pessoa física, mas a corporação municipal. Os patrimônios das cidades e vilas se destinavam a garantir às Câmaras, que podiam dividi-lo em glebas e transferir aos moradores o direito de utilizá-las, recebendo, em contrapartida, um pagamento anual. Conhecida juridicamente como ***enfiteuse*** (aforamento), *essa* forma de alienação territorial, que remonta ao Direito greco-romano, foi bastante utilizada pelos governos e ordens religiosas para auferir rendas fundiárias nos tempos coloniais; curiosamente ela não desapareceu de todo e ainda regula alguns contratos fundiários no Brasil atual, notadamente as normas que regulam a utilização dos chamados "terrenos de marinhas***".*** (ABREU, 2010, p.235)

Sendo a prescrição rígida de limites desprezada diante da necessidade de povoamento do vasto território colonial, as terras eram distribuídas sem demarcação correta. Além disso, em estudo sobre o patrimônio eclesiástico no Brasil Colônia, Murilo Marx aponta que,

> "...os patrimônios religiosos eram porções de terra doadas nominalmente a uma devoção, a um santo padroeiro. Passavam a constituir patrimônio deste órgão, e sua capela, administrada por uma entidade que deveria merecer a autorização da Igreja e obedecer também às Ordenações do Reino, sendo que a garantia de subsistência posterior do templo se dava muitas vezes através de cessão de parcelas de gleba do santo, do aforamento ou da simples doação, sendo essa a origem de vários núcleos urbanos coloniais no Brasil." (MARX, 1991)

A organização do Estado português na colônia vigia, então, sob a seguinte estrutura:

A capitania era formada por um conjunto de comarcas, subdivididas em termos. A sede do termo era a vila ou cidade, denominada rocio. Os termos eram compostos pelo conjunto das freguesias que caracterizavam a circunscrição eclesiástica e serviam também de divisão para a administração civil. As Câmaras tinham sede nas vilas e jurisdição sobre os termos. O patrimônio fundiário municipal era formado pelo rossio concedido pelo governador no ato de criação da vila, destinado às edificações públicas, pastos, extração de lenha e logradouros. Parte dessas terras podia ser doada ou aforada para particulares para fins de povoamento. Os foros contribuíam para as finanças da Câmara, juntamente a outros tributos estabelecidos pela metrópole. Do total da renda do município, dois terços pertenciam a Câmara sendo o restante do Real Erário da Capitania. (MÔNACO, 2004, p.43)

Nas vilas e cidades, à apropriação fundiária praticada pela Igreja se justapunha a forma oficial: cabia ao Concelho, isto é a municipalidade - a distribuição através de concessão das *datas ou chão de terra* em seu ***termo*** *(*6 léguas de extensão, ou 36 Km) e em seu *rossio,* isto é em seu entorno.

A historiadora Raquel Glezer (2007,p.107) distingue a distribuição no meio rural e no urbano, no período colonial:

> " O rossio era uma das propriedades que o Concelho possuía, além de moinhos, pontes, estradas, chafarizes, etc. O rossio era um campo comum para o gado e para recolhimento de lenha. E, é por meio dessa atribuição do Concelho que se distingue a apropriação de terras urbanas e rurais no Brasil Colônia. Oficialmente, no regime de sesmaria a apropriação de terras era medida legal da Coroa, através da Câmara Municipal ou *Concelho*. Já a concessão de data de chão de terra, era medida legítima, uma vez constante do patrimônio do Concelho, mas não era legal, como no caso das doações feitas pelas ordens religiosas."
> Termo e rossio, no Brasil, tiveram suas definições confundidas. No caso de São Paulo essa dificuldade aumenta uma vez que a vila não possuía foral de criação. A vila formalmente criada nos campos de Piratininga foi a de Santo André, com provisão dada por Tomé de Sousa, em 1553. A transferência do título foi concedida por Mem de Sá, em 1560,ano de instalação do Concellho, a pedido dos Jesuítas." (GLEZER, 2007, p.107)

Assim, desde nossas origens, paralelamente ao emaranhado legal formal, sempre ocorreu a posse informal fundiária. Aliada a incapacidade de controle por parte do Concelho da vasta área correspondente ao termo, também a morosidade do processo de obtenção legal de uma sesmaria, favorecia a posse simples. Além disso, como já fartamente registrado pela historiografia [50], a negligencia do colonizador português em relação a organização urbana, como decorrência do tipo de exploração colonial organizada, isto é, a empresa agro exportadora, provocou a inversão do papel clássico europeu da relação cidade/campo. A tão propalada autonomia o Concelho Municipal, ligada a esse fato, seria, nessa interpretação, decorrência de sua fraqueza e não expressão de sua força política.[51] De qualquer forma, ao lançar mão do poder de distribuição de terras devolutas de seu patrimônio, o Concelho funcionou como fértil disseminador original da cultura clientelista.[52]

Nas primeiras décadas do sec. XIX as sesmarias eram identificadas com o atraso na agricultura e no desenvolvimento econômico em geral.

---

[50] Hollanda, Sergio Buarque de: Raízes do Brasil, 26ª ed., São Paulo, Companhia das Letras, 1995.

[51] Ao longo do período colonial, se manteve o raio de meia légua (3,3 km) no interior ao qual pertenciam ao município as terras devolutas ali contidas. As leis, alvarás e atos expedidos pela Coroa portuguesa e destinados a questão fundiária, não tinham por objeto o espaço urbano. Tampouco as normas de administração municipal faziam parte das preocupações ali contidas. A ideia da autonomia municipal era reforçada pelo interesse exclusivo na produção primária, agricultura e exploração de minérios, gerada da acumulação metropolitana. Pela própria tradição portuguesa, pouca atenção era dada ao ordenamento do espaço urbano, tarefa parcialmente exercida pela Igreja. (Monaco, 2004, p. 48)

[52] Ver Nunes, 2012, Faoro, 2008.

Em Julho de 1822, pouco antes da emancipação política, o regime de sesmaria é extinto no Brasil. A lacuna legal decorrente de sua supressão e da ausência de legislação específica substituta, gerou o caos e a ocupação de terras tornou-se regra.

Em Outubro de 1828, foi editada a lei que retirou das Câmaras as funções coloniais de justiça, militar e de polícia, redefinindo as funções administrativas e subordinando-as à Assembleia Provincial e aos Presidentes de Província. Embora tivessem sua estrutura modificada, as Câmaras continuaram a ter patrimônio e a proceder aforamentos, mantida a possibilidade de doar terras para atrair moradores. A Câmara de São Paulo doou terras por todo o período Imperial.

José de Souza Martins, em obra clássica[53] trata a Lei de Terras de 1850 como referencia inaugural do moderno direito da propriedade no Brasil, cujo objetivo implícito era criar dificuldade ao livre acesso à terra, no momento em que o fim do tráfico negreiro e a substituição da mão de obra escrava por trabalhadores livres punha em risco a agricultura de exportação por falta de mão de obra. Para esse autor, a referida lei produzia uma escassez artificial de terra, que só poderia ser obtida mediante compra. Impedindo os trabalhadores livres e libertos de terem livre acesso a terra, o efeito perverso da Lei forçava os trabalhadores a venderem sua força de trabalho ao latifundiário agro exportador, na esperança de também se tornarem proprietários. Ao estabelecer o direito absoluto de propriedade, a Lei de Terras transferiu para particulares a posse útil e econômica, e, principalmente, o domínio sobre a terra, até então prerrogativa do Estado.

Tal como ocorrido com o sistema de sesmarias - cujo fim precípuo era coibir a formação de latifúndio - após a Lei de Terras o que se verificou foi um sangrento processo de ampliação da fronteira agrícola e a formação de latifúndios, típico processo de acumulação primitiva. No Estado de São Paulo do "complexo cafeeiro", a expansão de "frentes pioneiras" impôs deslocamentos, quando não extermínio de, populações desprovidas de proteção – indígenas e mestiças . A Lei de Terras serviu para sacramentar o latifúndio improdutivo e mal demarcado já existente sob o sistema de sesmarias.

Instaurado o regime republicano no país, a Constituição de 1891[54] estabelece a transferência das terras devolutas aos Estados Federados, acelerando o processo de

[53] O cativeiro da terra,1986 .

[54] Desde a primeira Constituição Republicana (1891) as terras devolutas, que no período colonial pertenciam à Coroa Portuguesa e depois sucessivamente ao Império e à União, foram parcial e gradualmente transferidas aos Estados membros. Naquela Carta, o assunto foi tratado no artigo 64, com a seguinte redação: Art. 64 – Pertencem aos estados as terras devolutas situadas nos seus respectivos territórios, cabendo à União somente a porção de território que for indispensável pela defesa das fronteiras, fortificações, construções militares e

distribuição e mesmo de grilagem com base em títulos falsificados de propriedade, disseminando a delinquência fundiária que perdura até hoje. É saborosa a descrição da ocorrência do fenômeno em São Paulo feita pelo geógrafo Pierre Monbeig:

> "Um decreto baixado pelo governo de São Paulo, em 1900, considerou legitima a posse de quem pudesse prová-la com título legal, anterior a 2 de Agosto de 1878. No caso de haver começo de exploração do solo e construção de imóvel, determinava a lei de 1900 que se pudesse regularizar os direitos do ocupante, se ele tivesse chegado à sua terra entre 1878 e 1895. Era efeito das circunstâncias a preocupação demonstrada em 1900, pelo governo paulista em regular a questão territorial: os progressos do povoamento, o afluxo de imigrantes, a avidez geral em adquirir terras, obrigavam as autoridades a buscarem uma solução. Tal solução, porém, só concorria para que o problema complicasse e ia suscitar mais de um processo espinhoso. As medidas legais de 1895 e 1900, exigindo a apresentação de documentos antigos, sugeriram a possibilidade de forjá-los. Os falsários deram provas de imaginação e habilidade diabólicas: buscaram folhas de papel timbrado com as armas imperiais, imitaram escritas fora de uso, descolaram velhos selos, amareleceram propositalmente seus documentos, arrancaram páginas de registros de tabeliães. Implantavam-se às pressas cafeeiros de vinte ou trinta anos nas clareiras das florestas. Transportaram-se partes destacadas de casas velhas, que eram guarnecidas com moveis antigos, para criar ambiente adequado para simular uma antiga ocupação do solo. Era preciso também premunir-se contra adversários, pois muitas vezes dois ou três indivíduos moviam demandas em relação ao mesmo território, com algumas variantes na delimitação. Nesse caso, era indispensável cair nas boas graças do juiz de direito e dos agrimensores. E, por fim, era o assassinato uma solução levada em conta." (MOMBEIG, 1984)

Para o interesse do presente estudo, a referida lei merece nossa atenção no que tange a dificuldade em relação a definição de terras devolutas [grifos nossos]:

> " ... na região sob o controle das Câmaras Municipais que preservaram legalmente o espaço para seu domínio, as seis léguas imemoriais, que eram para uso público e uso fruto do Concelho, para serem aforadas ou cedidas graciosamente, na prática foram perdidas... Os marcos de meia légua, com o tempo desapareceram... Toda a área física acabou sendo ocupada por posseiros e as que não sumariamente perdidas, foram obrigadas ao registro. A **confusa discussão sobre o sentido do termo "terra devoluta" e "terra pública"**, colaborou igualmente para que o patrimônio municipal pudesse ser apropriado e transformado em mercadoria." (GLEZER, 2007, p 185)

---

estradas federais. No caso especifico do Estado de São Paulo, *Art. 38, §1º, de 13 de novembro de 1891 que Organiza os Municípios do Estado*, estabelece: produtos da alienação, aforamento e locação dos móveis e imóveis pertencentes ao domínio privado das municipalidades, ficando compreendidas, entre estes, as terras devolutas adjacentes às povoações de mais de mil almas em raio de circuito de seis quilômetros, a partir da praça central. Este perímetro será demarcado à custa dos municípios em cada uma das povoações do seu território com especificação da área dos baldios necessários para logradouros públicos, os quais serão inalienáveis... (MONACO, 2004, p. 51)

Se no período de indefinição legal gerado pela suspensão do sistema de sesmarias instaurou-se o caos, a promulgação em 1850 e a regularização em 1854 da Lei de Terras, longe de trazer estabilidade selou a tradição de duplo registro na prática de apropriação de terras no Brasil: a propriedade "legal" e a posse simples praticada por "posseiros":

> "... a história do uso da terra urbana é em parte a história da apropriação do espaço através tanto da ocupação real quanto da propriedade legal. Duas questões podem ser apontadas aqui: a raiz da noção de que o direito à terra está diretamente ligado a sua efetiva utilização, que remonta a própria ordem jurídica portuguesa, e a convivência entre um sistema oficial de concessão e um registro de terras virtual e acessível a poucos com a realidade do apossamento informal. Essa contradição, que como se viu, não representava uma fonte de conflito até 1850, passou a ser o elemento fundamental da tensão urbana a partir dessa data até nossos dias." (ROLNIK 1996, p. 22)

Embora a discussão posta pelo documento gire em torno da constituição de fundo patrimonial urbano do município e remeta a um litígio entre entes federados sobre a posse e regulamentação de área pública, torna-se relevante a verificação da manipulação dos mecanismos institucionais facilitada pelo excesso de regulamentação justaposta – por isso inaplicável - no processo de apropriação privada do solo urbano público. O conflito entre os entes federados do caso foco se arrasta anos a fio também por conta desse aspecto. A situação tem servido para atender mais a interesses privados ou conferir usos anacrônicos, em seu entorno e interior, muito embora a presença da Aeronáutica tenha postergado o butim aberto ao patrimônio público vivenciado pela cidade, especialmente nas várzeas dos rios que sofreram retificação - Pinheiros , Tietê eTamanduateí - nas primeiras décadas do século XX. (SEABRA, 1988).

Feita essa longa, mas necessária, digressão, voltamos a tratar da Ação Possessória, destacando a dificuldade jurídica na definição do significado do termo *terras devolutas.*

5.4 Evolução do Processo Judicial: A Lei de Terras e a (in)definição do termo "terras devolutas".

Retomando as discussões abertas pelo Processo de Reintegração de Posse de fundo patrimonial municipal, lembramos que, no início, quando de sua abertura, a argumentação de ambas as partes girava em torno da definição das terras devolutas para justificar a legitimidade de seus títulos de domínio. A estratégia argumentativa do município,

inicialmente, utilizou argumentação calcada no seu histórico direito sobre seu rossio – área de uso comunal. O argumento da União, por sua vez, utilizava a circunstância histórica do confisco das terras da Cia de Jesus em 1759, cujos bens foram transferidos para o Tesouro Real, como álibi legitimador de seu domínio.

É curioso verificar como linhas argumentativas ao longo do tempo foram ativadas e desativadas. Apontada acima (p.73) a hipótese sobre a circunstância em que a estratégia argumentativa da União foi construída, levando em conta a inadequação política do argumento da legitimidade da posse por conquista bélica.

Surpreendentemente, apegou-se o MM. Juiz Federal , Dr. Dagoberto Loureiro, juiz de primeira instância do Tribunal Regional Federal da 3ª Seção, São Paulo (TRF), precisamente a esse argumento para proferir sua sentença negando provimento ao pleito do Município, como registrado nos autos conclusos de 07 de Novembro de 1994 [grifos nossos]:

> "... o imóvel passou ao domínio da Coroa em 1761, por força do Alvará Régio que sequestrou todos os bens dos padres jesuítas" (fl.780):
> 1- a posse da União tem respaldo em seu domínio, tendo sido exercida por mais de 26 anos até a propositura da ação" (fl. 781);
> 2- a posse se deu em função de interesses estratégicos, que envolvem a própria segurança nacional, sempre com vistas aos mais elevados anseios da nação brasileira, que temia o crescimento de uma onda popular de cunho segregacionista, que poderia levar o país, a exemplo do que ocorreu nos Estados Unidos da América, a uma luta fratricida e de proporções imprevisíveis" (fl. 781);
> **3- Exerceu a União como lhe competia, o poder de império para ocupar uma área que julgava de fundamental importância para estancar a sedição que, justa ou não, se instalara nos pagos paulistas"(fl.781);**
> 4- "não se pode classificar de injusta a posse, que no caso vertente, é retomada, que se verificou por motivos os mais relevantes, envolvendo interesses de crucial valor para os mais altos desígnios da nacionalidade";
> 5- Credite-se às Forças Armadas essa vitória da nação, que conseguiu arredar de São Paulo a ameaça, impedindo que se instalasse no país a situação com que se depara a antiga Republica Iugoslava, agindo sempre de forma patriótica e serena, de modo a ir vencendo de forma gradativa e constante as resistências regionais contra a hegemonia do poder central, de modo a ter nos dias atuais um País unido, forte e cheio de esperanças para lutar – essa a guerra que importa – por mais dias felizes e virtuosos" (fl.783);
> 6- Não cabe indenização pelas benfeitorias, que pertenciam ao Estado de São Paulo e não ao Município (fl. 783-784);
> 7- Suso exposto, e considerando o mais que dos autos consta, JULGO IMPROCEDENTE A PRESENTE DEMANDA, condenando a suplicante no pagamento das custas do processo e honorários advocatícios que fixo em 5% sobre o valor da causa, corrigido na forma da lei."

Assim, o Juiz Loureiro, tentando ressuscitar paixões, criou uma cortina de fumaça abstendo-se de enfrentar o real problema: a espinhosa questão da definição de terras devolutas.

Em Janeiro de 1995 foi protocolada apelação da Municipalidade, recurso nº 95. 03. 0394430, que ficou aguardando julgamento. (informação expedida pela diretoria do Depto Patrimonial da PGM –Secretaria de Justiça da PMSP).

Até 2004 a Ação de Reintegração de Posse, julgada improcedente em primeira instância, aguardava apelação interposta junto ao Tribunal Regional Federal – SP. Apreciada em 2005, a improcedência do pedido do município foi mantida pelo TRF, mas com ressalvas que apontavam tanto para a conciliação como para necessidade de julgamento em instancia superior. O Tribunal Regional manteve a sentença, no que se refere ao mérito, pelas seguintes razões [grifos nossos]:

> 1. A ocupação do Campo de Marte foi uma ocupação de guerra, não um esbulho possessório" (fl.836);
> 2. Por não se tratar de esbulho, a solução da demanda não pode se basear apenas no fato aduzido pelo Município, de que estava na posse do imóvel até então;
> 3. Os critérios jurídicos do julgamento da demanda não estão na disciplina da posse e também não se extraem da realidade fática;
> 4. O foco do julgamento deve ser a questão do domínio;
> 5. O fato da Municipalidade ter demorado 28 anos para propor a ação não é critério jurídico de julgamento, além do que não decorreu da inércia deliberada mas de injunções de conjuntura politica da época e posterior escolha , no feixe de opções, de via conciliatória;
> 6. Que a Municipalidade detivera a posse é uma verdade devidamente estabelecida e esse fato, por si só e combinadas com presumíveis questões de ressentimento político, podia justificar a via conciliatória;
> **7.** O cerne da demanda, que exige a apreciação do Judiciário são as teses da Municipalidade e da União: - a **tese do Município** "depende , para sua aceitação, do **reconhecimento do enquadramento do imóvel como terras devolutas**". A demanda da União tem como condição para seu **acolhimento a alvitrada propriedade da Companhia de Jesus e pertinente análise jurídica;**
> **8. O art. 3º, § 1º, da Lei 601/1850 deve ser interpretado no sentido de que há terra devoluta na falta de transferência aos particulares por meio de sesmaria ou outras concessões**
>
> Coube então à Prefeitura do Município de São Paulo, interpor Recurso Especial, alegando, dentre outras questões, falhas na **definição de terras devolutas**, encaminhado ao **Superior Tribunal de Justiça**

O Superior Tribunal de Justiça foi idealizado como Corte de harmonização da jurisdição. Cabe a ele interpretar as normas federais, levando os diversos Tribunais a dizer o Direito de maneira uniforme. Essa função de Tribunal da federação é exigida no presente caso

para, de maneira serena, dirimir um conflito histórico entre União e Município de São Paulo. (p. 8)

Em 22/04 de 2008, sua 2ª turma, o relator, EXMO.SR. MINISTRO HERMAN BENJAMIN, dá provimento ao recurso interposto pelo Município de São Paulo, observando que o litígio pautava-se pela legitimação de **títulos de domínio** sobre o imóvel, e não tendo as instâncias de origem julgado a demanda com fulcro na questão da propriedade, apela para a a Súmula 487/STF(será deferida a posse a quem evidentemente, tiver o domínio, se com base neste for ela disputada) para analisar o caso, mormente lembrando que, além da questão possessória, " Há um pedido de indenização, em caso de impossibilidade de reintegração, o que, evidentemente, exige a análise do domínio." (p.9) .

O Ministro Relator tece, então, o seguinte arrazoado [grifos nossos]:

> "A justificativa da União para a manutenção dessa posse é que a área lhe pertencia desde o século XVIII, quando a Coroa a confiscou dos jesuítas expulsos pelo Marquês de Pombal. O fato teria ocorrido em 1932; portanto fora uma retomada do imóvel.Já para o Município as terras eram devolutas quando do advento da República. Com a Constituição de 1891 passaram ao domínio do Estado de São Paulo, que, posteriormente transferiu-as ao Município, nos termos da Lei da Organização Municipal de 13.11.1891 . Houve uma cessão precária ao Estado, para a instalação do Corpo de Cavalaria e da aviação bélica local. **É incontroversa a posse (ainda que indireta) anterior à tomada do Campo de Marte em 1930-1932** (p. 7) ... anoto que a **discussão em torno do conflito militar de 1932 ou das razões politico-militares pelas quais a União tomou o Campo de Marte são irrelevantes para a solução da demanda**. Tampouco cabe discutir a justiça da causa constitucionalista ou do regime varguista que se instalou com o Estado Novo, afastando desde já o **debate emotivo que levou o juiz sentenciante a definir a Revolução de 1932 como segregacionista**. Há que se respeitar a reverencia do povo paulista por sua luta constitucionalista, orgulhosamente evocada pela municipalidade, sem que isso oriente a decisão judicial. **Não existe no Brasil legislação especial para que regule esbulhos de guerra, o que torna inútil a análise do conflito armado de 1932 para a solução do presente caso.** A questão se solucionará pela **análise do domínio**." (p.9)

Esclarecida a linha adotada, o Ministro Relator apontará, na página 13 do documento, onde reside o cerne do litígio a ser julgado, enumerando os pontos não controversos, nos seguintes termos:

> 1. As terras disputadas foram entregues pela Coroa portuguesa à companhia de Jesus, pelo sistema de sesmarias;
> 2. Em 1759, a Coroa Portuguesa expulsou os jesuítas do Brasil, confiscando suas terras, entre elas a disputada nestes autos;
> 3. À época da proclamação da República, o imóvel não era ocupado;

> 4. Entendendo tratar-se de terra devoluta e, portanto, de sua propriedade (art. 64 da CF/1891), o Estado cedeu o domínio da área ao Município no início da República, pela Lei de Organização Municipal de nº 13. 11. 1891;
> 5. Deu-se destinação à área apenas em 1912, quando o Município cedeu o uso ao Estado, em caráter precário, para exercícios do Corpo de Cavalaria e, posteriormente, da aviação militar estadual.

Desvela, assim, o Ministro Relator, que:

> "...**o cerne do litígio está na qualificação jurídica das terras em 1891, ano da 1ª Constituição Republicana**, que versa em seu artigo 64:
> Art. 64 Pertencem aos Estados as minas e terras devolutas situadas nos seus respectivos territórios, cabendo à União somente a porção do território que for indispensável para a defesa das fronteiras, fortificações, construções militares e estradas de ferro federais.
> Parágrafo único: Os próprios nacionais que não forem necessários à União, passarão ao domínio dos Estados, em cujo território estiverem situados." (p.14)

O Ministro Relator analisa, então, que:

> "Se estas terras fossem devolutas naquela época, é inquestionável que passaram ao domínio do Estado, nos termos da lei acima citada. Em tal hipótese, o imóvel atualmente é de propriedade do Município de São Paulo, pois o Estado lhe transferiu o domínio em 13 de Novembro de 1891 (fato incontroverso). Se as terras não forem classificadas como devolutas no período republicano, o domínio não foi transferido ao Estado. Como consequência a cessão realizada ao Município é nula. Nessa hipótese, o título apresentado pelo Município não é bom, inexistindo fundamento para reintegração de posse. Esse é o **ponto nodal do litígio: a tese da Municipalidade depende, para sua aceitação, do reconhecimento do enquadramento do imóvel como terra devoluta.**" (p. 14)

Indicado o fulcro da questão, o Ministro Relator discorrerá sobre o sentido da Lei de Terras, onde se encontra a definição de terras devolutas, a fim de interpretá-la para obtenção de esclarecimento da questão posta pela ação *sub judice*, alvo do presente estudo.

Em tópicos anteriores uma primeira abordagem do significado da Lei de Terras sob o enfoque das Ciências Sociais foi esboçado. No presente tópico, em função do raciocínio tecido pelo Ministro Hermam Benjamin perseguindo a definição de terras devolutas, ponto nodal para o esclarecimento do litígio histórico entre Município e União em torno da posse do Campo de Marte, a referida lei será apreciada, agora sob o ponto de vista da Jurisprudência.

Segundo o Ministro relator do STF, é através da apreciação do significado histórico e teleológico da Lei de Terras que uma interpretação justa da situação dominial do fundo

patrimonial em questão poderá ser atingida. Por isso, o Ministro, para entender o momento de edição da Lei, procede a análise do fracasso do Sistema de Sesmarias no Brasil, apoiado em bibliografia específica, à página 17 do Relatório em foco:

> "Até a Independência, praticamente todas as terras brasileiras foram concedidas a particulares por meio de sesmarias. Observam todos os estudiosos do assunto, que na concessão das Sesmarias, no Brasil, as exigências eram realmente excessivas e de tal modo onerosas , que não raro, os titulares preferiam abandonar por completo a concessão. Com esse abandono as terras eram invadidas por posseiros sem título algum. Os sesmeiros, mesmo, preferiam deixar a sesmaria a eles titulada, para ir lavrar terras alheias, a salvo das obrigações com o Governo. (Linhares de Lacerda, Tratado das Terras no Brasil, Rio de Janeiro, Alba, 1960, p. 118). As sesmarias eram concedidas debaixo das condições de medição, confirmação e verificação de cultivo, sendo essa última uma condição essencialíssima, segundo o alvará de e de janeiro de 1785. Só isso já está indicando a inobservância do regime sesmeiro, dada a carência de topógrafos e a inexistência de vias regulares de penetração no interior sertanejo. (Messias Junqueira, O Instituto das terras devolutas, São Paulo , Lael, 1976, p. 35). Ao longo dos oitocentos era fato que as sesmarias estavam majoritariamente em comisso, pois os sesmeiros não haviam cumprido a determinação legal de medir e demarcar sua terra. (Marcia Maria Menendes Motta, Sesmarias e o mito da primeira ocupação, in Justiça & História, vol 4, p. 63). Essa realidade, qual seja, a inviabilidade de se cumprir a lei de sesmarias, foi um dos fatores para a extinção do instituto em 17 junho de 1822. Reconhecidamente, o instituto secular, que dera bons resultados nas demais colônias portuguesas, fracassara no Brasil, gerando grandes latifúndios improdutivos, impossibilitando a racional ocupação das terras. Nessas primeiras décadas do sec. XIX, eram as sesmarias identificadas com o atraso na agricultura e no desenvolvimento econômico em geral. Os discursos de José Bonifácio de Andrada expressam com nitidez essa concepção, quando afirma que a legislação das sesmarias não atendia aos interesses de expansão da agricultura, a qual exigia novos instrumentos legais. (Das Sesmarias à propriedade moderna: um estudo de História do Direito Brasileiro, Rio de Janeiro, Renovar, 2005, p. 112) .O regime de sesmarias entrou em colapso, não atingindo seu objetivo de efetiva ocupação das imensas terras brasileiras, gerando um universo de ocupantes sem título de propriedade. Urgia sanar a situação fundiária brasileira, criando-se regras claras para a aquisição e domínio, que distinguissem as terras públicas (devolutas) das particulares, coibisse os latifúndios improdutivos e, especialmente, fomentasse a ocupação racional do país. Foi com esse objetivo que surgiu a Lei de Terras (Lei 601/1850, vigente até os dias atuais com força de lei federal." (p.18)

A análise da Lei de Terras realizada pelo Ministro Relator enfatiza o duplo esforço do legislador de 1850 não apenas preocupado com a regularização fundiária visando títulos particulares mas também com o incremento da política de colonização racional. Ao propósito imediato da Lei 601/1850 de sanar a situação de títulos de domínio particulares, no momento de sua edição, sobrepõe-se o propósito mediato da política de Estado, de oferecer meios legais

ao governo para obter terras aptas à colonização do imenso território nacional por pessoas livres. É dentro desse enquadramento que será apreciado o art 3º da Lei onde se localiza a definição de terra devoluta [grifos nossos]:

> "... Terras devolutas são terras públicas – não tituladas por particular – e sem destinação pública específica. A razão para essa quase identidade das terras devolutas com aquelas caídas em comisso se explica por dois fatores: 1. as terras brasileiras somente podiam ser adquiridas originariamente por meio de sesmarias e, 2. Quase todas essas sesmarias caíram em comisso[55], já que era praticamente impossível cumprir os encargos. (p.15). Transcrevo o conhecido **art. 3º da lei 601/1850, cuja definição do que sejam terras devolutas, vige até nossos dias**
> Art. 3º São terras devolutas:
> § 1º As terras que não se acharem aplicadas a algum uso público nacional, provincial ou municipal;
> § 2º As que não se acharem no domínio particular por qualquer título legítimo, nem forem havidas por sesmarias e outras concessões do Governo Geral ou Provincial, não incursas em comisso por falta de cumprimento das condições de medição, confirmação e cultura;
> §3º As que não se acharem dadas em sesmarias, ou outras concessões do Governo, que apesar de se acharem em comisso, forem revalidadas por essa lei;
> § "4º As que não se acharem ocupadas por posse, que apesar de não se fundarem em título legal, foram legitimadas por essa lei." (pag. 19/20)

A questão das terras devolutas não é motivo de atenção da Lei de Terras... Ao definir terras devolutas por exclusão a Lei tem por objetivo, a fixação de regras para o saneamento dos títulos de sesmarias e validação das posses qualificadas. De qualquer forma segundo versa a Lei, não são terras devolutas as de uso público verificado, e as sob legítimo domínio particular.

Mas, interessante é a desmontagem efetuada pela análise do Ministro Relator à presunção do título de domínio de posse da União, baseado no confisco das sesmarias dos jesuítas, pelo Alvará de 1759 do Marques de Pombal [grifos nossos]:

> "É notória a situação a que se refere a União, ao apresentar seu título de domínio : a expulsão dos jesuítas e o confisco de suas terras. Sabemos que o Marques de Pombal, preocupado com a vasta influencia e o poder acumulado pela Companhia de Jesus, expulsou os jesuítas em 1759. Como consequência, foram confiscados todos os seus imóveis no Brasil. Essas terras foram **devolvidas** à Coroa , para lembrar a primeira definição de terras devolutas**:** comisso, a que se refere o art.3º, §2º, da Lei de Terras é exatamente essa devolução. É verdade que o mais comum era a devolução por descumprimento das condições para a sesmaria, o que não foi o caso dos

[55] Comisso: terras havidas pelo sistema de sesmarias devolvidas à Coroa. Comisso, a que se refere a Lei 601/1850 é exatamente essa devolução. Conceito mais amplo de comisso é a de pena de perdimento.

> jesuítas. Conceito mais amplo de comisso é a de pena de perdimento. O **TRF criou um novo critério: não são terras devolutas aquelas confiscadas aos jesuítas...** A origem das terras públicas é irrelevante. Tenha sido ela conquistada, retomada, comprada, confiscada, o que interessa é que ela seja de domínio público. Sendo terra pública, de duas uma: ou se dá destinação ao uso (especial, comum, ou dominical), ou é terra devoluta. Não há terceira espécie." (p.24)

E, por fim, declara o Ministro Relator "com todo o respeito à combatividade dos juízes do TRF":

> "É evidente o casuísmo da interpretação do TRF dada a lei 601/1850. Apesar da imensidão das terras confiscadas dos jesuítas por todo o Brasil, não se conhece um único caso em que essa linha argumentativa tenha sido adotada para excluir o domínio estadual sobre as terras devolutas. Não é possível pretender, por essa interpretação absolutamente *sui generis*, aplicável exclusivamente ao presente caso, ratificar a tomada do Campo de Marte durante a Revolução de 1932."(p. 28)

Contudo, após a brilhante interpretação da Lei de Terras e o valente enfrentamento da definição jurídica do termo "terras devolutas", é surpreendente o voto do Ministro Relator em sua decisão final:

> "Como visto, a área do Campo de Marte por ser pública e sem destinação específica, era devoluta, nos termos d art. 3º da Lei 601/1850, quando do advento da primeira Constituição da República de 1891. O Estado, titular da terra devoluta, cedeu o domínio da área ao Município no inicio da República, pela Lei de organização de 13.11 1891 (fato incontroverso). Concluindo-se pelo domínio municipal da terra, é de prover a Ação Possessória em favor do titular, nos termos da Súmula 487/ STF: Será deferida a posse a quem, evidentemente, tiver o domínio, se com base neste for disputada. No presente caso, porém, **há uma questão prejudicial.**. (aeroporto) **O Campo de Marte é afetado, ainda que parcialmente, à prestação de serviço público federal, relacionado à aviação**, sendo devida a indenização." (p. 29/30)

Os autos retornaram a sua origem – o TRF, para verificar qual parcela da área em litígio é efetivamente afetada ao serviço público federal e, por consequência, insuscetível de reintegração, para a análise do pedido de indenização e para ser determina a imediata reintegração da parcela eventualmente não afetada.

Figura 9. Partilha do Campo de Marte, segundo STJ. A área aeroportuária permaneceria sob administração federal. As áreas destacadas seriam devolvidas ao município que receberia ainda indenização da União. (www.aero.jor.br)

Em 01 de Novembro de 2011, o jornal Folha de São Paulo traz a seguinte noticia:

Anexo 1

Disputa entre prefeitura e União pelo Campo de Marte vai ao STF

DE SÃO PAULO - O governo federal irá ao Supremo Tribunal Federal para manter a posse do Campo de Marte, aeroporto localizado na zona norte de São Paulo. O governo detém a posse da área. Em 2008, o STJ (Superior Tribunal de Justiça) deu razão à Prefeitura de São Paulo na disputa pela área

O local foi usado como base da aviação de guerra que lutou do lado paulista na Revolução Constitucionalista de 1932. Com a derrota de São Paulo, o governo federal "conquistou" a área, que foi decretada de segurança nacional. Com o fim do Estado Novo, em 1945, o município retomou parte de sua autonomia e passou a negociar com o governo a devolução do terreno.

Paralelamente ao pedido de reabertura do Processo Judicial de Reintegração de Posse, em 2004, por resolução do CONPRESP, foi aberto processo de tombamento do Campo de Marte, nos seguintes termos:

Anexo 2

Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal de Cultura
Departamento do Patrimônio Histórico

Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo

Resolução nº. 02/2005

O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP, no uso de suas atribuições legais e nos termos da Lei nº 10.032, de 27 de dezembro de 1985 com as alterações introduzidas pela Lei nº 10.236, de 16 de dezembro de 1986, e de acordo com a decisão unânime dos Conselheiros presentes à **337ª** Reunião Ordinária, realizada em 15 de março de 2005, e

Considerando o valor ambiental, histórico, urbano, arquitetônico e paisagístico da área onde está implantado o Campo de Marte;

Considerando a existência da Praça Campo de Bagatelle, que está intimamente relacionada à história da aviação, da mesma forma que o Campo de Marte;

Considerando que ambos têm sua origem atrelada à ocupação e urbanização do bairro de Santana, constituindo-se em expoentes desse processo;

Considerando que o uso do Campo de Marte, ainda hoje, se destaca pela sua trajetória de tradição no campo da aviação comercial e militar, pelo seu pioneirismo, pela dimensão da área que ocupa e por abrigar o primeiro exemplar de pista destinada à aviação na cidade de São Paulo;

Considerando que a área verde do Campo de Marte e a esplanada originalmente existente na Praça Campo de Bagatelle, bem como, o monumento que a Praça abriga já estão incorporados ao patrimônio ambiental da cidade; e

Considerando o contido no PA 2004-0.275.915-6,

RESOLVE:

***Artigo 1º - ABRIR PROCESSO DE TOMBAMENTO** PARA A ÁREA PERTENCENTE AO **CAMPO DE MARTE**, situada na AVENIDA SANTOS DUMONT, 1979 (Cadlog 17799-7), correspondendo à Quadra 272, Setor 073, do cadastro imobiliário municipal e para a **PRAÇA CAMPO DE BAGATELLE** (Cadlog 21876-6). Ambas pertencentes à Subprefeitura ST- Santana/Tucuruvi, no bairro de Santana.*

***Artigo 2º** - Qualquer intervenção em elementos componentes destas áreas, deverá ser submetida à prévia análise e manifestação do DPH/CONPRESP.*

Artigo 3º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

CAPÍTULO 6 Caleidoscópio: O Aeroporto de Congonhas e a incorporação do eixo sul da cidade à metrópole.

Além das questões acima abordadas como elementos que contribuíram para a permanência do Campo de Marte tal como se encontra hoje, o resgate do processo de inserção da Zona Sul na formação do território metropolitano desponta como decisivo. A trajetória do mercado imobiliário em direção à região sudoeste provocando o deslocamento do eixo de centralidade da cidade nos fornece uma clara pista explicativa para o ofuscamento do Aeroporto Campo de Marte.

Como visto anteriormente, a cidade viveu nas primeiras décadas do século XX um *boom* imobiliário especulativo estimulado e estimulador de inversão de capitais de diferentes cepas, denotando relações promíscuas entre instituições públicas e privadas.

Expressão da sanha loteadora dessas décadas a criação da Cia Auto Estradas e seu mega projeto de intervenção urbanística, induziu o crescimento urbano sul da cidade, ao projetar a implantação dos seus principais equipamentos estruturadores: as Avs. Washington Luís e Interlagos; o Aeroporto de Congonhas, e a cidade satélite-balneária e seus complementos - hotel, igreja e autódromo, que Edilson Luís de Oliveira (1996) denominou "Projeto Interlagos"[56]. Através desses equipamentos foi conformado o eixo sul do território metropolitano.

O projeto da Companhia Auto Estradas teve por inspiração a experiência internacional onde o automóvel e os subúrbios residenciais padrão cidade-jardim já haviam se consolidado. Para São Paulo, a empresa concebe uma arrojada intervenção urbanística próxima aos grandes lagos artificiais construídos pela Cia *Light&Power* em Santo Amaro, aproveitando seu grande potencial turístico. Ao filão turístico representado pelas represas aliou-se a oportunidade oferecida pelo potencial estoque de lotes ao longo do percurso da autoestrada para Santo Amaro.

Como empreendedor imobiliário a S/A Auto Estradas desempenhava papel marcante na articulação de representantes de vários setores, verificável através do conjunto dos acionistas, detentores de diferentes tipos de capitais, bem como pessoas que ocupavam postos estratégicos no corpo técnico burocrático do Estado e no Legislativo. Obtendo contratos que lhe garantiam a opção de venda de lotes dos proprietários de chácaras ao longo do percurso da

[56] OLIVEIRA, Edilson Luis de. "Projeto Interlagos – a "praia" que faltava à São Paulo". Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Geografia FFLCH/USP, 1996.

estrada, a Empresa Derron-Sansson, do empresário Romero Sansson (originadora da Auto Estrada Santo Amaro) conseguiu ampliar seu capital. Em Abril de 1927 ocorria a primeira assembleia de constituição da sociedade anônima Auto Estradas, para a qual convergiam nomes de reconhecida importância na vida econômica de São Paulo, tais como Caio da Silva Prado, Armando Alvares Penteado, Arnaldo Dumont Villares, Conde Alexandre Siciliano, Jorge Street, Francisco de Paula Ramos de Azevedo, Roberto Simonsen.... (além de pessoas jurídicas como o Automóvel Club, p. ex.). Em seguida, a empresa conseguiu da Câmara Municipal de Santo Amaro a concessão de exploração múltipla do novo empreendimento mediante contrato de 15 anos, com direito de expropriação[57].

Nos conturbados anos iniciais da década de 30, a Cia Auto Estradas, viu seu projeto sofrer forte descapitalização. Para sanar tal situação, uma agressiva estratégia de atração de investimento em seu projeto foi implementada. Nela constava o elemento que lhe conferiu sucesso: a instalação de um aeroporto em Vila Congonhas, à meio percurso entre São Paulo e a represa de Santo Amaro[58]. Além da estratégia de marketing, a empresa, detentora da opção de venda da gleba de 880 mil m² da Vila Congonhas, articula uma série de gestões junto ao governo do Estado, no sentido de convencer as autoridades da excelência de Vila Congonhas como o melhor sitio para o novo aeroporto da capital. Mas, como aponta Rubens Rodrigues dos Santos (1985,p.68), "o governo temia que a negociação com a Auto Estradas fosse encarada como uma negociata de pouca transparência , já que não fora aberta nenhuma concorrência pública para a compra do terreno. Por isso, o interventor Armando Salles de Oliveira tendeu a preferir a ampliação do Campo de Marte que, apesar das enchentes provocadas pelo Tietê, era de propriedade municipal... ".

Diante do risco de perder a oportunidade, a Auto Estradas inicia uma campanha com o intuito de conseguir do Interventor a aquisição da gleba de Vila Congonhas: em 1935, os diretores da Auto Estradas apresentaram um estudo sobre as possibilidades de localização do

---

[57] Registre-se o fato que em 22 de janeiro de 1935 o decreto nº 6983 extinguiu o município de Santo Amaro, anexando-o à cidade de São Paulo e a Lei Orgânica do Município ampliou de 6 para 8km, partindo da Praça da Sé, o raio interior do qual as terras devolutas passaram a pertencer ao município paulistano (Lei estadual nº 2484 de 16 de dezembro de 1935 – art. 124).Como já tratado no capítulo anterior, as terras devolutas foram disponibilizadas pelos detentores do poder do período como moeda de troca da politica populista vigente. .
(MONACO, 2010,p. 68).

[58] " Dois fatores, porém, possibilitaram a empresa superar as dificuldades mais graves, que duraram até 1934/35. O primeiro deles foi a continuidade dada as obras da Auto Estrada para Santo Amaro e a propaganda, procurando assim, gerar um clima de confiança nos compradores e atraindo novos compradores. Esse fator acarretou também uma ampliação das receitas da S/A Auto Estradas, com as "taxas de rodágio" e a exploração da linha de ônibus. O segundo e provavelmente mais importante, foi o fato de que, a partir de 1936, os negócios da empresa seriam novamente incrementados por outra grande obra: a construção de uma pista de pouso, que viria a se tornar o Aeroporto de Congonhas." (OLIVEIRA, 1996, p. 189)

futuro aeroporto, durante um passeio para ver terrenos e plantas da também futura cidade satélite de São Paulo, projetada por Alfred Agache. A tática era não só promover Congonhas "provando" tecnicamente sua superioridade em relação às outras possibilidades de campo aeroportuário: o Brooklin, o Ibirapuera, e o próprio Campo de Marte. Desqualificar "tecnicamente" o único aeroporto da cidade em funcionamento torna-se uma orquestrada estratégia de mercado sob o manto legitimador do urbanismo modernizador. Parte da estratégia consistia em pressionar o governo do Estado, como no lance de entrega do anteprojeto de construção do Campo de Congonhas. Diante da falta de resposta do governo, a própria empresa constrói uma pista experimental de 70 por 300 m. Correlato a esse processo, outro se desenvolve – a reorganização do quadro de acionistas da recém fundada VASP, com a inclusão do governo do Estado e da Prefeitura.

Figura 10. Pista da Auto Estrada de Santo Amaro, trecho de Vila Congonhas, 1936, em evento promocional na "Pista da VASP" (pouso e decolagem de aviões), "engenharia" político-mercadológica construída pela companhia Auto-Estradas e pela VASP, empresas onde capitais de boa parte da elite paulista estavam empatados, visando a anuência dos poderes públicos e a formação de opinião pública positiva para a instalação de um novo aeroporto para a cidade, naquele local. Arquivo Infraero.

E, numa investida definitiva, promove grande evento de inauguração da pista:

> "Em 10 de Abril de 1936, foi publicado na primeira página do jornal "O Estado de São Paulo" e em outros periódicos da cidade um convite ao público para participar de uma tarde de aviação, no campo recém-construído

da Auto Estrada em Vila Congonhas “onde compareceram importantes nomes da aviação....uma multidão de 8.000 pessoas, alguns dos quais participaram do evento voando em dois aviões do Exército cedidos pelo Capitão Casimiro Montenegro Filho.” (SANTOS, 1985, p 6)

Anexo 3

O ESTADO DE S. PAULO

JULIO MESQUITA

APRECIAÇÕES SOBRE AS ELEIÇÕES MUNICIPAES REALISADAS NO PAIZ

ABONO AOS FUNCCIONARIOS SUBORDINADOS AO MINISTERIO DA VIAÇÃO

Os trabalhos da commissão de inquerito sobre o petroleo

Communicado da Policia sobre o suicidio de Allan Baron

Campo de Aviação da Auto Estrada

CONVITE

Acabamos de construir uma pista de experiencia, para aterrisagem de aviões, á beira da Auto Estrada Santo Amaro, nos terrenos onde temos projectado o Aeroporto da Capital, conforme estudo submettido ao Governo do Estado.

Essa pista de experiencia, construida em vinte dias, e que só tem a quarta parte do comprimento de cada uma das quatro pistas que o nosso projecto comporta, permitte já que as condições do campo sejam verificadas por pilotos de valor e que o publico se familiarise com o local e se pronuncie sobre o projecto.

Com esse fim, estamos promovendo para o proximo domingo, dia 12 do corrente mez, ás 15 horas e 30, uma tarde de aviação, e temos o prazer de convidar especialmente os pilotos, as companhias de aero-viação, assim como o publico em geral, para assistirem a essa demonstração, pois que a criação de um aeroporto é, na vida moderna, assumpto que a todos as classes interessa. Essa demonstração será abrilhantada por alguns dos nossos mais habeis pilotos civis e militares, que gentilmente prestarão o seu concurso.

Para tornar mais interessante a tarde de aviação, alguns dos pilotos civis acceitarão passageiros para vôos, na base de 50$000 por 10 minutos.

Estará exposta no campo uma planta do aeroporto projectado e os interessados poderão obter alli todas as informações que desejarem.

Agradecemos antecipadamente a amavel acolhida que o publico queira dispensar ao nosso convite.

AUTO ESTRADAS

(SOCIEDADE ANONYMA)

IMPERIAL

MINORATIVOS

A pista construída pela Auto Estradas, era correntemente denominada de "Pista da VASP"...

Glebas da Vila Congonhas foram desapropriadas para ampliação da Pista da VASP e instalação do futuro Aeroporto de Congonhas.

O resultado desse esforço estratégico empresarial logo se fez palpável: o boom imobiliário provocado pela implantação do Aeroporto de Congonhas selou a mudança de eixo de valorização imobiliário a sul da cidade, e definitivamente, relocalizou o Campo de Marte.

CONCLUSÃO

O estudo abordou um episódio no processo de metropolização – fenômeno que comporta processos de centralização e de descentralização urbana – na São Paulo meados do século XX.

O episódio relatado é apenas um dentre os inúmeros movimentos reconfiguradores desse território em constante movimento, fenômeno inerente à complexidade das injunções contidas na condição espacial metropolitana. Procurou mostrar, através de um fragmento, como o mosaico característico configurador da geografia histórica da cidade de São Paulo até o início do século XX vai cedendo lugar ao caleidoscópio da geografia histórica do capitalismo na formação do território da moderna metrópole paulistana.

A periodização foco do estudo compreende, então, o contexto da reprodução ampliada do capitalismo, na fase de reestruturação pré/pós 2ª Guerra Mundial, momento de inauguração do Estado Nacional Desenvolvimentista no país com a Revolução de 1930. O impacto dessa nova situação impactará o espaço intra urbano paulistano, alvo e origem da composição de novos capitais por meio da fragmentação e valoração diferenciada do solo urbano da cidade.

As grandes intervenções urbanísticas do período compõem esse quadro, agregando valor em localidades, via de regra atendendo a interesses mercadológicos. Colado a esses interesses, intervenções intra-urbanas se dão simultaneamente de forma objetiva, ao agregar próteses geradoras de fluxos e fixos, e subjetiva, através da relocalização física e simbólica de lugares, produzida por usos e apropriações sociais diferenciadas[59].

O valor comparativo agregado às localidades de forma objetiva e subjetiva produz um recorrente movimento de relocalização simbólica de lugares, que tem, assim, seus usos e imagens redimensionados, segundo injunções político mercadológicas. Desse movimento, agregador/desagregador de valores, decorre o sucateamento e/ou revitalização de lugares – bairros e mesmo equipamentos públicos intra-urbanos.

Aeroportos, próteses produtoras de usos e imagens agregadores de valores cumprem papel importante em tais processos e também são passíveis de serem afetados por eles.

---

[59] (...) a localização, ao mesmo tempo em que tem seu valor produzido pelo trabalho social, não pode ser por ele produzida, como pode ser o das edificações ou da infra-estrutura urbana. O caráter de monopólio que cada lote adquire, em decorrência de sua subjetividade, diferencia as condições de dominação e acumulação proporcionadas pelo espaço urbano apropriado pelas diferentes camadas sociais. (Vilaça, 1989, p .103)

O surpreendente caso do Aeroporto de Campo de Marte nos coloca diante de um desses processos, e esse estudo visou perseguir sua historicidade. Primeiramente através do relato de sua inscrição no solo urbano como uso específico setorial nos primórdios da metrópole, conferindo glamour à localidade, ainda não inserida ao tecido urbano - peça do mosaico paulistano. A seguir, o estudo mostra a localidade como alvo de intervenção urbanística, projetando sua inserção metropolitana, nada glamorosa, mas sim como zona industrial e de suporte logístico viário da cidade. Injunções históricas, político mercadológicas concorrem para a desativação do uso aeroportuário, mormente com a inclusão de um novo aeroporto no eixo sul da formação territorial metropolitana.

Transfere-se o glamour para o eixo sul – novo movimento do caleidoscópio. Mas, o uso aeroportuário permanece no Campo de Marte, ainda que ofuscado. Como permanece e o porquê do ofuscamento foi o que o estudo procurou desvelar, usando uma rica fonte: o Processo Judicial entre União e Município em disputa pelo título dominical.

Através de sua abordagem o estudo procurou permitir que os atores falassem, e suas concepções ficassem delineadas.

A fala dos militares foi resgatada das fontes e sua concepção geopolítica interpretada pelo estudo, que procurou imputar sentido histórico à permanência do Campo de Marte como aeroporto e base militar no seio da metrópole.

Da mesma forma, falas e concepções de urbanistas e gestores municipais foram trabalhadas, dentre as quais surge a da cidade taylorista dando sentido às fáusticas intervenções a serviço da pretensa racionalidade tão cara ao florescimento e reprodução social capitalista.

A escalaridade espaço-temporal foi estabelecida segundo a fala/ ação dos atores, que remeteu a períodos históricos diversos do período principal proposto. Aparentemente exaustivo, o estudo não perdeu seu foco espaço temporal – a formação do solo urbano metropolitano da cidade de São Paulo e a participação da instalação de seus aeroportos nesse processo, entre as décadas de 1930 a 1950.

Do conflito judicial, o estudo extraiu, através da incursão na formação histórica da estrutura fundiária do solo urbano, o processo de gestação da propriedade capitalista no país com a transferência de terras públicas para o domínio privado, e a dificuldade jurídica de lidar com o cipoal de justaposições legais para dirimir conflitos advindos da falta de definição clara de títulos dominicais.

A curiosa ausência de estudos acadêmicos voltados à compreensão da interface cidades-aeroportos, turbada, devido, talvez, a militarização da gestão aeroportuária durante longo período de nossa história, ora foi rompida.

A necessária divulgação de fontes para a compreensão da história da cidade pelo meio acadêmico, também foi realizada.

Assim, concluído o estudo, abre-se a possibilidade de vários inícios. Resta finalizar tecendo algumas considerações sobre as reverberações do episódio estudado em nosso presente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A decisão de construir o Aeroporto de Congonhas como alternativa ao Campo de Marte, como relatado, resultou na consolidação, ao longo de várias décadas, de duas importantes áreas aeroportuárias no Município de São Paulo.

Devido, principalmente, às gestões militares[60] de seus territórios, os Planos Diretores e as obras desses dois aeroportos jamais dialogaram com os Planos Diretores Municipais de São Paulo promovendo um estranhamento dessas duas áreas públicas em relação à paisagem urbana ao seu redor ao longo dos anos.

Um processo inédito, estranho ao âmbito das atribuições da administração municipal teve início no quatriênio 2001 a 2004, buscando o rompimento dessa situação de incomunicabilidade, com a tentativa de compreensão por parte de seu corpo técnico da questão aeroportuária.

Em 2001, na Câmara dos Vereadores foi instaurada uma Comissão Temporária de Estudos para analisar os graves problemas relacionados ao tráfego aéreo no Aeroporto de Congonhas. Técnicos da Secretaria do Governo que dela participaram, sentiram-se provocados pelas questões postas pela Comissão. Impotentes, frente a ausência de uma compreensão abrangente da administração municipal em relação aos aeroportos situados em solo urbano de sua alçada, desprovidos de meios técnicos e legais para a interferência da municipalidade na questão aeroportuária.

Desse início de debate cidade/aeroportos, alguns frutos resultaram: no relatório produzido pela citada Comissão da casa legislativa encontra-se a indicação de abertura de discussão "para que na revisão do Código Brasileiro de Aeronáutica se verifique a possibilidade de transferência ao município de São Paulo da propriedade das áreas do aeródromo, tendo por finalidade melhorar sua utilização, fiscalização e administração das áreas e atividades desenvolvidas"

Recomendou-se, também, que fosse atribuída à Secretaria de Negócios Metropolitanos a gestão dos equipamentos aeroportuários em seu território de atuação. Ainda no âmbito do Estado foi proposta a ligação metroviária ao Aeroporto de Congonhas... Propostas que não obtiveram retorno do governo do Estado até agora.

---

[60] O Aeroporto de Congonhas passou a ser gerido pela Infraero a partir de 1979, empresa criada no período da Ditadura Militar. A gestão de todos os aeroportos do país esteve de fato a cargo dos militares.

Em, 2002, como decorrência desses debates iniciais na Câmara dos Vereadores, organiza-se, no âmbito executivo municipal, uma Comissão Intersecretarial de Assuntos Aeroportuários[61], composta por técnicos de Secretarias com interface ao assunto. A partir das discussões travadas nessa Comissão formulam-se propostas de intervenção conjunta cidade/aeroporto/metrópole, como a consubstanciada na, Lei n° 13.430, de 13 de Setembro de 2002 do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, que determina em seus artigos 83, inciso X e 84, inciso XX, a execução do Plano Aeroportuário Metropolitano e a criação do Conselho Gestor da Autoridade Aeroportuária no âmbito do Município[62], disposições não regulamentadas pelo Executivo.

Diante da situação de saturação do Aeroporto de Congonhas e dos impactos produzidos na cidade pelo tráfego aéreo excessivo, surge a partir das discussões na CIAA, a ideia de reativar o Campo de Marte como aeroporto de categoria 1 (uso comercial), com o intuito de, num primeiro momento "desafogar" Congonhas, mas apontando para um sistema aeroportuário metropolitano onde aeroportos (os existentes e outros futuros, necessários à região) dialogando entre si e com demais modais terrestres, produziriam sinergia necessária à um arranjo metropolitano pró ativo.

O Campo de Marte ocupa, hoje, uma área pública um pouco maior do que a de Congonhas e está situado ao lado do Rio Tietê retificado, ocupado em ambas as margens por um sistema complexo de avenidas marginais e suas conexões, com baixa ocupação residencial na vizinhança imediata e tendo por vizinhos mais próximos o sambódromo de São Paulo, o conjunto de exposições do Anhembi, o Parque da Juventude ocupando o espaço da antiga prisão do Carandiru, um Shopping Center, a Estação Rodoviária Intermunicipal do Tietê, vários clubes e uma grande escola privada, além de três ruas comerciais servidas de extensos espaços públicos de grandes dimensões. Em seu interior dois usos que precisariam ser

[61]Em 21 de Novembro de 2003, a Portaria 351/03 – PREF institui no Município a Comissão Inter secretarial de Assuntos Aeroportuários, com o objetivo de criar articulação interna à prefeitura de São Paulo integrando os diversos órgãos da Administração no processo de decisão das questões relativas à atividade aeroportuária no Município de São Paulo.

[62] Quando da elaboração do primeiro Plano Diretor Estratégico (2012) após o marco do Estatuto da Cidade (2001), foi proposta pela primeira vez uma Área de Intervenção Urbana (AIU) para o entorno do aeroporto de Congonhas como instrumento orientador para a requalificação urbana nos territórios das três subprefeituras envolvidas, além das reuniões participativas com as populações das sete subprefeituras lindeiras ao Campo de Marte, com a mesma finalidade. São afirmações no contexto da AIU:

...“de forma inédita, uma série de artigos do plano diretor estratégico estabelece passo a passo a necessidade de o município ser protagonista do assunto. As compreensões que a municipalidade tem da cidade e da gestão urbana são os instrumentos de que dispõe para driblar as dificuldades e aumentar a eficácia da atividade aeroportuária. O Plano Diretor Estratégico de São Paulo incorpora os sítios aeroportuários com seus contornos e, de maneira inédita, a cidade abre um diálogo com o equipamento, antes um enclave no tecido urbano, mas que hoje é tratado como parte integrante da dinâmica econômica e social do município.”...

repensados. O primeiro referente a Base Aérea , mais precisamente ao Parque de Material Aéreo de São Paulo (PAMA-SP) - uma oficina de reparo de aviões, que cumpriu papel histórico há 70 anos. Sendo São Paulo de então o maior polo de desenvolvimento industrial do país, mas que ainda não possuía indústria aeronáutica, fazia sentido a presença na cidade de um núcleo de possível desenvolvimento do setor . Hoje, no entanto, pode-se questionar tal uso no Campo de Marte, uma vez que contamos com o pujante polo de pesquisa e indústria aeronáutica nacional, na cidade de São José dos Campos, representado pelo complexo CTA/ ITA/EMBRAER. Reparar aviões ou partes de aviões de longínquas plagas, que chegam ao Campo de Marte mais por via terrestre do que aérea, não parece ser o uso mais adequado para essa localidade. Infere-se que já no tempo do Brigadeiro Faria Lima, sua defesa para o uso aeroportuário no local denotava sua subutilização pela Aeronáutica. Em mapa constante de publicação comemorativa de 70 anos da Base da Aeronáutica do Campo de Marte (ver anexo 2), indica a localização geográfica das Bases Aéreas espalhadas em nosso território servidas pelo PAMA-SP, ilustrando bem nosso parecer:

Figura 11. Localização das várias **Bases da Aeronáutica,** servidas pela **Base Coringa** do PAMA-SP- Parque de Material Aeronáutico de São Pulo, localizado no Campo de Marte. O PAMA-SP presta serviço de reparo e restauração de aeronaves da Aeronáutica. (Couto Filho, 2011)

Outro uso existente no Campo de Marte, diz respeito ao setor da aviação civil, sob a administração da Infraero. Uso igualmente discutível, na medida em que gera intenso tráfego de aeronaves particulares, sobrecarregando tanto as rotas aéreas quanto o viário terrestre, sem

a devida contrapartida em termos de benefícios diretos para a cidade (impostos, por exemplo). A Infraero, vem ampliando a área construída do aeroporto com novos hangares, cujas "cotas de compartilhamento de uso" são vendidas, devastando o que resta de cobertura verde. (ver anexo nº 5)

Congonhas, por sua vez, ocupa uma pequena área elevada e plana entre três bacias hidrográficas próximas, totalmente cercadas por quadras densamente residenciais até o perímetro imediato do aeroporto, concentrando os acessos principais no setor oeste e, operacionalmente, voltando as costas de seu território para uma grande região da cidade com poucos espaços públicos em todo o seu perímetro.

Um dos pontos mais importantes e mais valiosos da formação territorial urbana resultante da presença dos aeroportos da região (Marte, Congonhas e Guarulhos) é o da preservação do espaço aéreo, que garante suas operações simultâneas e contínuas, convivendo com os obstáculos naturais e tendo impedido, apesar do avanço inequívoco da cidade, de construções que dificultem as aproximações e saídas de aeronaves onde necessário.

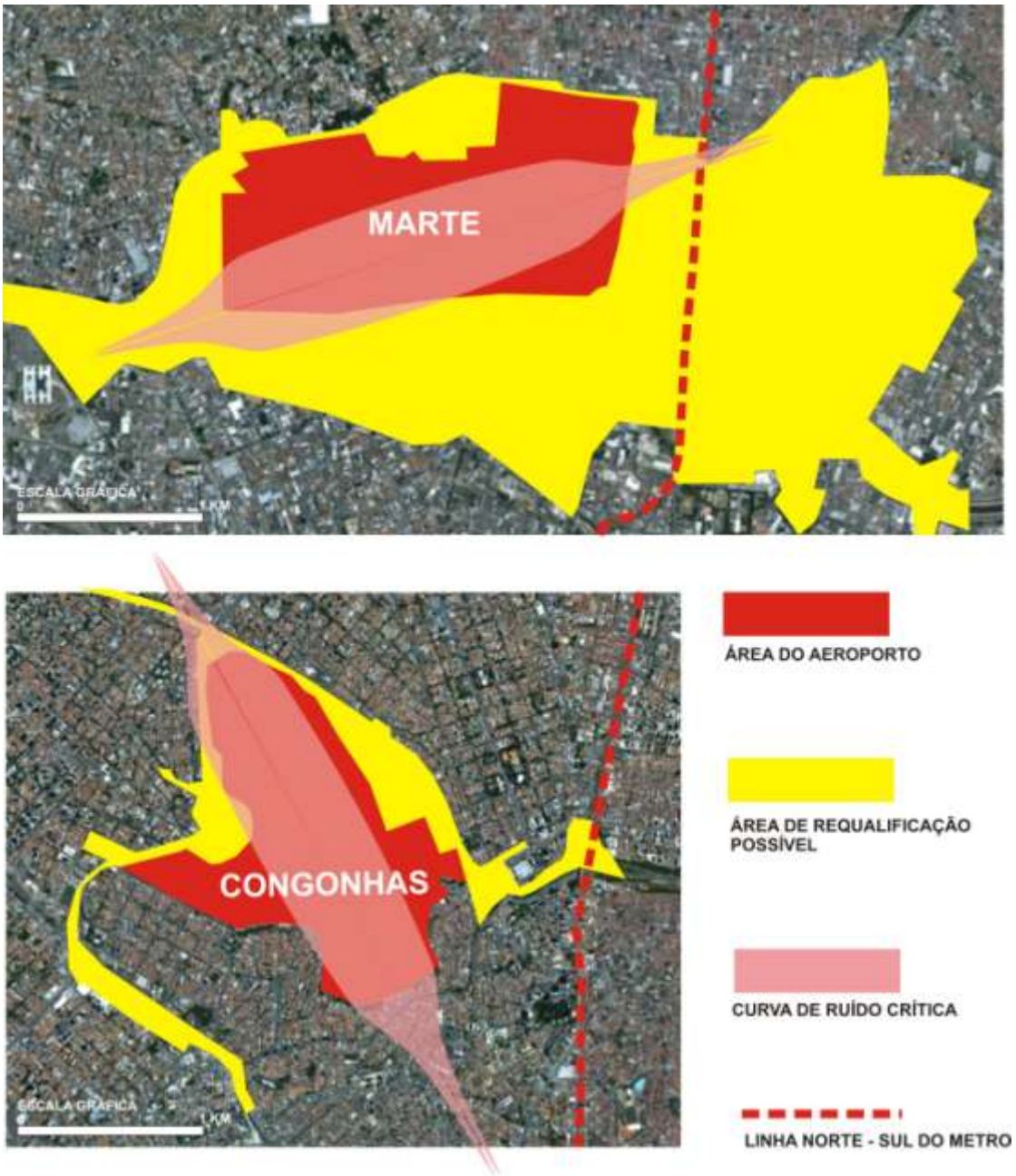

Figura 12 e 13. Proposta de requalificação dos aeroportos da cidade e de suas áreas lindeiras, fruta de debates da Comissão Intersecretarial de Assuntos Aeroportuários da Prefeitura de São Paulo. (*in*, "Aeroporto, cidade, Metrópole: Políticas para uma gestão Convergente, PMSP, 2004,)

A proposta da Comissão Intersecretarial de Assuntos Aeroportuários – em que pese a justa preocupação de gestores incumbidos de mitigar o caos urbano – traz a preocupação, expressa em seus documentos, em preparar a cidade para ocupar seu espaço enquanto cidade global.

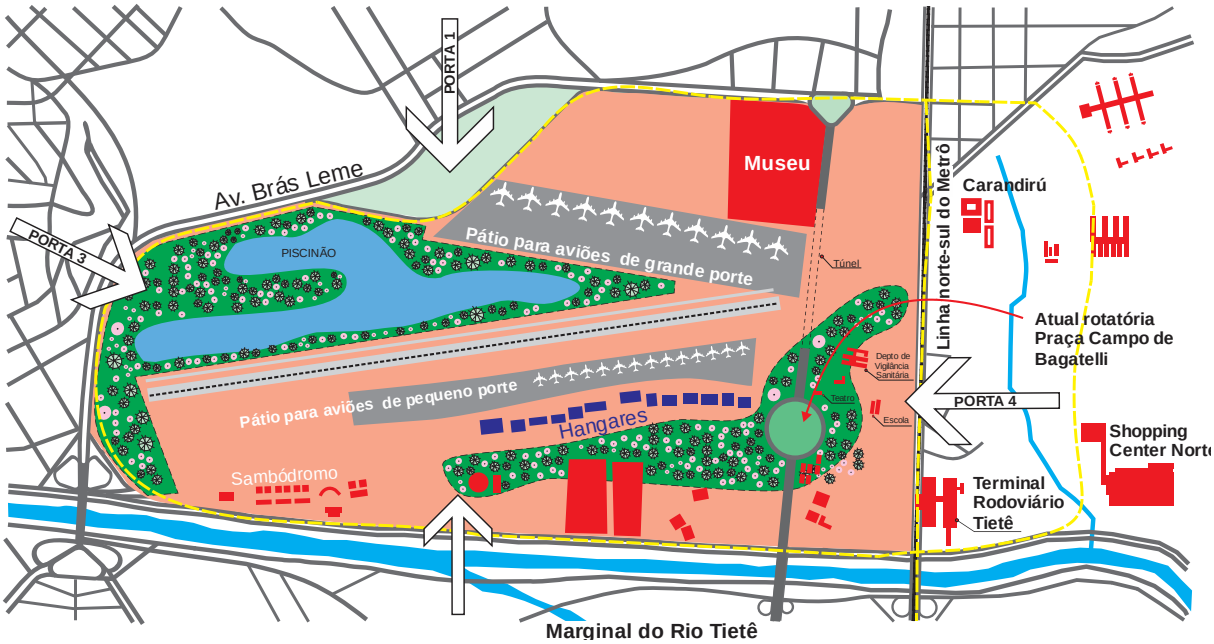

Figura 14. Proposta de requalificação do Aeroporto de Campo de Marte e entorno. Projeto elaborado por ocasião do processo participativo de elaboração do Plano Diretor da cidade de São Paulo, em 2003. Preconiza uma possível AIU (área de intervenção urbana). O Parque Anhembi, a faixa viária da Praça Campos de Bagatelli e uma ligação intermodal –metrô-rodoviária-aeroporto, compõem um espaço integrado a um Parque Público, incorporando ainda, ao terminal aeroportuário um Museu da Atividade Aeronáutica na cidade, homenageando um dos primeiros aeroportos comerciais do mundo.

Outra proposta, no âmbito da mesma gestão municipal (2001/2004), foi formulada pela Secretaria Municipal de Planejamento. Se, na proposta da Comissão Intersecretarial de Assuntos Aeroportuários constava a preocupação com a sinergia de fixos promotores de fluxos produtores de espaços "condizentes à globalização", a proposta da Secretaria Municipal de Planejamento, (SEMPLA) apoiado pela Anhembi -Turismo apontava para a desativação do aeroporto do Campo de Marte visando a criação de um parque, anexo ao Parque Anhembi. Também essa proposta é perpassada pela ideia de produção de espaços globalizados, agora sob o viés da gentrificação e do "marketing city", particularmente afeitos aos interesses do mercado imobiliário.

Projeto imobiliário prevendo a desativação do aeroporto na mesma época em que a transformação em parque público estava sendo proposta pela Secretaria de Planejamento da PMSP, em 2003/2004.

De qualquer forma, ambas só puderam ser formuladas pelo fato da área ter sido preservada devido a persistente presença da militar na área, garantindo, embora de forma canhestra, o uso aeroportuário.

Hoje, contudo torna-se imperativo repensar os atuais usos dado para a área sob a administração da União. Faz-se necessária a discussão de usos públicos, atualizados, que

sustem o sub-reptício uso exclusivista tanto da elite endinheirada (donos de jatinhos e helicópteros, contratantes de concessão dos hangares da Infraero) quanto de corporações militares, que isentas de IPTU e a pretexto de serviço público, veem, continuadamente construindo prédios de moradia, compondo uma verdadeira cidade intramuros. Usufruem, assim, gratuitamente do valioso solo urbano paulista, sem qualquer contrapartida para a cidade que arca com o ônus do impacto aeroportuário, em seu viário e em seu espaço aéreo.

O último projeto a instigar corações e mentes envolvendo o Campo de Marte, gira em torno do projeto de implantação do Trem de alta Velocidade (TAV), cujas oficinas e estação estariam, segundo um dos projetos propostos, ali situadas.

Figura 15 e 16. Projeto de trajeto do T.A.V. (Trem de Alta Velocidade), proposto pela ANTT, Agência de Transporte Terrestre, elaborado pela empresa Hallcrow, 2010. O projeto prevê a instalação de estação e oficinas no Campo de Marte

Atualmente, o desenho de uma megalópole vem se esboçando entre as duas maiores metrópoles do país, pondo em pauta a discussão sobre a intermodalidade viária. Fórum amplo para esse debate faz-se necessário. Eis o contexto interessante para repensar possíveis usos para o Aeroporto do Campo de Marte. Usos públicos e atualizados. Essa foi a esperança que alimentou a realização deste estudo.

Figura 17.(Rittner e Fariello) Vista aérea do Aeroporto do Campo de Marte, sentido Oeste/Leste. www.aero.jor.br

Anexo 4

Entrevista 1: Infraero

1- A Infraero gere esse aeroporto desde 1981. A gestão do espaço interno já era compartilhada com a Aeronáutica, e com quem mais? Como foi dividido o domínio do território interno?

2- Houve alguma reformulação de diretriz na gestão interna nessa época ou durante esses 30 anos?

3- Durante os anos 1940, quando a base aérea foi oficialmente instalada, com o advento do Ministério da Aeronáutica e o período de guerra, estudos para ampliação da pista foram feitos, e eram tidos como perfeitamente exequíveis. A Infraero realizou uma reforma nos anos 90. Porque a pista não foi ampliada para receber aviões de carreira? Há controvérsia coma aeronáutica a respeito dessa questão?

4- Quais rotas o aeroporto atende? (nacional, estadual, intermunicipal, municipal (helicópteros?)

5- A Senhora tem ciência do litígio judicial de cerca de 50 anos entre o município e a aeronáutica pelo domínio do terreno do aeroporto?

6- Existe algum serviço da Prefeitura no Campo? Como é a relação da Infraero com a Prefeitura em relação ao impacto "natural" do aeroporto sobre a cidade? A prefeitura algumas vez fez alguma ingerência no sentido de amenizar esses impactos, ou o entorno é adaptado ao uso?

7- Congonhas é um aeroporto assediado pelos moradores de seu entorno. Acontece o mesmo nesse aeroporto?

8- Acha que ainda o aeroporto corre o risco de ser desativado, ou ao contrário, em função dos Jogos da Copa e Olímpicos será reformulado seu uso?

9- Ainda a propósito dos próximos eventos internacionais, há algum estudo de integração dos serviços/rotas dos aeroportos da região visando a não sobrecarga de Congonhas ou Guarulhos?

Sra. Suzana Silvério, Superintendente do Aeroporto do Campo de Marte:

A Infraero gere o aeroporto do Campo de Marte desde 1979. Até então a gestão era toda da Aeronáutica.

O Campo de Marte é um aeroporto de categoria 3 -atende a aviação geral - e o espaço ocupado pelos demais empreendimentos – escolas de pilotagem, heliportos e hangares, são concessões feitas pela Infraero por meio de licitação pública. Também as Polícias Estaduais - Civil e Militar são concessões, isto é, pagam para Infraero para prestar serviço público.

O Aeroporto sempre serviu aviação geral e não há possibilidade técnica de transformá-lo em aeroporto comercial, devido à construção de altos prédios no entorno do aeroporto. Os estudos de ampliação da pista elaborados no passado não são mais exequíveis devido ao adensamento desordenado da cidade permitido pela municipalidade. Estudo técnico realizado em 2002 por uma empresa estrangeira (...), comprovou essa impossibilidade, (não tenho conhecimento onde ele[o referido estudo] se encontra hoje...) A única possibilidade de transformação do aeroporto tornar-se uso 1 (comercial) seria a incorporação do espaço ocupado pela Base Aérea, numa única área aeroportuária de uso comum .

Gestões foram feitas entre PM e a empresa federal para a construção de hangares e pátio de taxiamento compatíveis com o movimento das aeronaves policiais na ala sul, mas, depois de quase tudo acordado, o governo do Estado, declinou (gestão Alberto Goldman). Agora será usada a parte frontal da sede do terminal, menor e menos adequado, para esse fim.

As instituições dialogam, mas, as decisões esbarram no político ...

O Estado deveria/ poderia ter seu próprio espaço aeroportuário para prestar esses serviços à população...

A Prefeitura também tem uma concessão na ala sul que permanece vazia ou episodicamente ocupada pelo Anhembi, como carros alegóricos pré/pós-carnaval, também sob concessão.

Sei da existência (por alto...) do Processo. O domínio é oficialmente da União desde Decreto do Presidente Geisel de 1978... (forneceu o documento do Decreto)

Hoje existe uma grande carência de pátio de taxiamento para aeronaves...

O Prefeito Kassab planejou uma ampliação do Anhembi na ala esquerda do Campo de Marte, em contrapartida, construiria hangares, mas as tratativas não progrediram.

A mata será removida: ... tem impedido o trabalho da torre de controle... É grande a dificuldade para conseguir apoio da SMMA (Secretaria Municipal do Meio Ambiente). Antigamente era a Subprefeitura que resolvia. Só após as tratativas diretas, Aeronáutica / Prefeito, que a remoção da mata foi liberada, ficando acordado que 8.000 mudas seriam transplantadas, o que ainda não pode ser feito, pois a Prefeitura não designou local de

plantio... Para a remoção a SMMA solicita ainda o transporte da fauna remanescente – teiús, pássaros, roedores...

Lamento não poder resolver diretamente com a Subprefeitura. Hoje as Subprefeituras são geridas por Coronéis e não tem autonomia... Na gestão Marta Suplicy, havia diálogo com a Subprefeitura e com uma Comissão especial. Fiz parte da Comissão da Infraero destacada para dialogar com a Comissão da Prefeitura. Lamento que o processo tenha sido interrompido. Acredito, que seria bom para as duas partes esse diálogo.

O aeroporto do Campo de Marte cumprirá papel importante de suporte aeroportuário de aviação geral por ocasião dos jogos internacionais. Aeronaves internacionais, uma vez cadastradas em qualquer aeroporto internacional brasileiro, terão livre acesso ao Aeroporto Campo de Marte. Há um grande tráfego desse tipo de aeronave (aviação geral) nessas ocasiões.

Há reclamação da vizinhança, especialmente em relação aos helicópteros.

Pessoalmente, acho que num futuro próximo (5 ou 7 anos) o aeroporto pode ser desativado, dependendo da construção do trem rápido ligando Campinas- Jundiaí -São Paulo, pois o alvo de incremento de serviço aeroportuário macro metropolitano é Viracopos.

Entrevista realizada em 20 de Agosto de 2012.

Anexo 5

Entrevista 2: PAMA-SP

1- Quanto tempo existe a PAMA-SP? Qual a natureza do serviço prestado por essa base aérea. Houve mudança na natureza do serviço prestado ao longo da existência da PAMA-SP?

2- A PAMA-SP é um aeroporto?

3- Qual a importância da localização da base? Recebe aviões de grande porte?

4- A PAMA-SP tem papel histórico relevante para o país enquanto órgão vinculado à Aeronáutica? E para a cidade? Existe algum arquivo histórico da Aeronáutica em São Paulo (PAMA-SP, IV COMAR)? Está acessível ao público em geral? Existe algum museu da Aeronáutica, alguma festa comemorativa realizada nessa base?

5- Em 1960, o Brigadeiro e depois Prefeito José Vicente de Faria Lima afirmava ser perfeitamente factível a presença de um aeroporto no Campo de Marte e defendia a reforma e ampliação da pista de pouso/decolagem para comportar aviões de grande porte. Existe alguma planta que confirme tal projeto?

6- Porque o Aeroporto de Campo de Marte, sendo o primeiro aeroporto comercial da cidade, foi desativado. Existe alguma razão técnica que faz com que o Aeroporto Campo de Marte seja inadequado para a função aeroportuária regular?

7- Essa Base e o aeroporto de Campo de Marte administrado pela Infraero estão dentro das normas estabelecidas por Códigos Aeroportuários? E pelas normas municipais? Existe alguma interface entre gestão aeroportuária/base militar/ prefeitura municipal?

8- Quais são os equipamentos/edificações que fazem parte atualmente da PAMA-SP?

9- A vizinhança civil tem uma boa relação com a PAMA-SP? Existe alguma interface comunidade civil/ PAMA-SP?

10- Qual é a perspectiva da PAMA-SP diante da possibilidade de instalação de oficinas e estação do T.A.V. (Trem de Alta Velocidade) no Campo de Marte?

O Tenente Coronel Esdras Sakuragui, foi o gentil anfitrião da nossa visita ao PAMA-SP. Durante a apresentação das várias dependências da planta do Parque - o CELOG, centro de avaliação de material aeronáutico, os hangares-oficinas de reparo das aeronaves, onde rapazes e moças trabalhavam, o banco de prova para motores – único das Forças Armadas

para avaliação de jato puro, a pista compartilhada com a Infraero de decolagem/ aterrisagem,etc. OT.C. Sakuragui, interrompido várias vezes pela demonstração de apreço de seus subalternos e por chamadas telefônicas, respondeu a algumas questões, que, como não foram gravadas reproduzo com minhas palavras, mantendo o teor das respostas.

1. A PAMA-SP é um aeroporto? Como chegam os aviões até o Parque?

R: Não é um aeroporto – é uma Base da Aeronáutica, Parque de reparo de aeronaves. Não tem a função aeroportuária de movimento de carga e passageiros. Alguns aviões ou materiais para reparo chegam pela pista compartilhada com a Infraero. Outros param em Cumbica, por questões de segurança, e são trazidos por via terrestre para o Parque. A pista faz pouso/decolagem de aviões de pequeno e médio porte.

Recebe aviões para reparo mecânico, fuselagem e pintura, e repara e produz peças avulsas como, por exemplo, "trem de pouso", acentos ejetáveis... Só no dia de hoje chegaram 6 aeronaves para reparo.

2. Qual a interface do Parque com a comunidade dos bairros próximos?

R. O Parque promove com frequência eventos abertos à comunidade . Nos últimos 8 anos em que estou aqui, noto que o Parque faz parte da vida da Zona Norte.

3. Como fica a permanência do Parque diante de planos como o do T.A.V.?

R. Nossa saída do local só será factível com a integral montagem dos equipamentos necessários a permanência de nossas funções e serviços públicos em outra localidade adequada;

4. Todos esses prédios são habitados por funcionários do PAMA-SP? E o Hospital?

R. As edificações dentro do Parque servem de habitação a vários ramos das Forças Armadas, inclusive ao pessoal itinerante. Maiores detalhes com a Prefeitura do PAMA-SP. O Hospital serve à Aeronáutica.

O Cel. Esdras, em consonância com a opinião da Superintendente da Infraero, defende a retirada da vegetação do Campo, por prejudicar pousos e decolagens...

Quando questionado porque só agora a vegetação tornou-se prejudicial à atividade, não respondeu.

Parte da área rente ao limite do PAMA-SP com a cidade é composta de prédios de moradia, alguns excedendo 10 andares. Não foi possível precisar o número de edifícios, mas "a olho nú", são cerca de 80.

Retornando ao Edifício Sede- Administrativa, encontra-se no saguão do 1º andar , uma exposição comemorativa dos 70 anos do PAMA-SP, ocorrida em 2011.

Quanto às perguntas (sem respostas) do questionário, enviado antes da entrevista por solicitação da direção do Parque, o TC Esdras Sakuragui sugere pesquisa nos arquivos do INCAER (Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica). Para tanto seria necessário solicitação formal para a obtenção de autorização. Curiosamente, sugere que seja mencionada a recente Lei de abertura pública de arquivos...

Ao final da entrevista recebemos como brinde a Edição Comemorativa dos 70 anos do PAMA-SP (Couto Filho, Vanderlei: Edição Comemorativa dos 70 anos do PAMA-SP, ZLC Comunicação e Marketing LTDA, 2011.), documento de onde extraímos trechos pertinentes à compreensão do foco alvo de nosso estudo, reproduzidos a seguir.

O primeiro é o registro feito pelo editor responsável Cel. Av. Couto Filho [grifos nossos]:

“ O Parque de Material Aeronáutico de São Paulo – PAMA-SP é uma das mais tradicionais organizações logísticas da Força Aérea Brasileira. Suas origens remontam ao ano de 1918 , quando foi implantada no Campo de Marte, a Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo, antiga denominação da atual Policia Militar.

Em 1930, o acervo da citada escola foi transferido para a Aviação do Exército. No ano seguinte , em 12 de Junho de 19311, os Tenentes Casimiro Montenegro e Nelson Lavenère Wanderley, pilotando o avião Cutiss Fledgling K 263, procedente do Rio de Janeiro rumo a São Paulo, tendo por destino o Campo de Marte, inauguraram o primeiro voo do Correio Aéreo Militar.

Com o advento da Revolução Constitucionalista , em 1932, as instalações existentes foram ocupadas, durante o movimento revolucionário, período em que foi construído três novos hangares e novas oficinas.

Em 1936, foi ativado o Núcleo do 2º Regimento de Aviação, do qual fazia parte uma subunidade denominada Parque Regional, equipada com duas oficinas destinadas ao reparo de motores e aviões.

Considerando o desenvolvimento alcançado pela aviação nacional e que sua eficiência e aparelhamento eram decisivos para o programa de segurança nacional, o Presidente Getúlio Vargas criou, em 20 de janeiro de 1941, o Ministério da Aeronáutica. O Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho foi designado para assumir a Pasta e dirigir os destinos da aviação militar e civil, da infraestrutura aeronáutica, da indústria nacional do setor, das escolas de formação e da nova força, criada a partir das aviações do Exército e da Marinha, que já existiam.

A criação do Parque aconteceu, precisamente, no dia 22 de Maio de 1941, sob a pressão dos grandes acontecimentos da 2ª Guerra Mundial e sob a influência do papel preponderante que a aviação assumia na luta e devido à necessidade de se expandir a capacidade de produção e manutenção e elevar o respectivo nível técnico, o Parque Regional foi transferido para a Aeronáutica, com a denominação de Parque da Aeronáutica de São Paulo, e ganhou autonomia administrativa, a fim de fornecer o suporte logístico adequado para suas aeronaves. Em 23 de janeiro de 1973, o seu nome foi modificado para Parque de Material Aeronáutico de São Paulo.

A grande visão do Ministro Salgado Filho em priorizar elevados investimentos para a recém criada Organização, fazendo uso da Lei de Empréstimos e Arrendamentos (Land-Lease), durante a II Guerra Mundial; a dedicação dos pioneiros, liderados então pelo Tenente-Coronel Aviador Engenheiro Júlio Américo dos Reis, primeiro diretor da Unidade e a cooperação técnica da Base Aérea de Wright-Patterson da USAF permitiram que **as instalações do Parque fossem concluídas e consolidadas em 1952, durante a gestão do 2º Diretor do Parque, Coronel Aviador Engenheiro José Vicente de Faria Lima.**

Com as construções e instalações industriais prontas, pessoal capacitado e sistema de manutenção implantado, tornou-se o Parque Industrial de primeira linha voltado para o suporte das mais modernas aeronaves, incorporadas ao acervo da Força Aérea Brasileira, após a 2ª Grande Guerra.

Tendo excedido as necessidades do Ministério da Aeronáutica, naquele período, o Parque possibilitou a cooperação com a insipiente indústria nacional, fabricando peças automotivas. (Vanderlei Couto Filho – Cel Av R/1 – Assessor do Diretor)

O Parque possui um banco de ensaio para motores que inicialmente funcionava com suas instalações externas (em ambiente aberto) localizadas no final da pista do aeródromo, próximo onde é hoje o Hospital da aeronáutica. Naquele local eram testados motores. No final da década de 1960, em virtude do crescimento da comunidade local e devido ao ruído provocado durante testes, foi necessária a construção de um novo Banco de ensaio, com proteção acústica, existente até os dias atuais. As novas instalações foram construídas com a capacidade para testar motores turbo-jato de até 30.000 libras de empuxo e ensaiar motores turbo hélice e turbo eixo com 5.000 SHP de potência.

Na década de 1970, o Parque entra na era supersônica ao receber a atribuição de Parque Central das aeronaves Mirage F-103 e suporte logístico para o caça Tiger II F-5.

Hoje o PAMA-SP é responsável como parque central, pelo gerenciamento dos projetos das aeronaves que equipam aeronaves de praticamente todos os modelos que servem a Força Aérea Brasileira, em oito Grupos de Aviação espalhados no Brasil. Por isso é chamado de PARQUE CURINGA." (ps. 28/29)

O segundo registro relevante presente na Edição Comemorativa é a entrevista oferecida pelo decano do Parque, Chefe da Comissão de nacionalização de material Aeronáutico – COMA, Tenente Brigadeiro Kawanami:

"Para falar de nacionalização, particularmente no Parque Aeronáutico de São Paulo, é preciso tecer algumas considerações sobre a época da criação do Parque. Com a criação da Aeronáutica e quase que simultaneamente à entrada do Brasil na 2ª Guerra Mundial, o País cedeu áreas do Nordeste para a instalação de Bases e aeródromos, a fim de apoiar aeronaves dos EEUU com destino à Europa e à segurança do Atlântico sul, principalmente contra submarinos alemães que ameaçavam todo o transporte marítimo da região.

Em troca recebemos, como compensação e, naturalmente, atendendo os interesses deles, entre outras, a Siderúrgica Nacional, e diretamente relacionada com a Aeronáutica, a instalação da Escola Técnica de Aviação – ETAV, em São Paulo, para a formação de Sargentos do quadro de artífices de diversas especialidades como: Instrumentos, motores, radio mantenedor, hidráulica, carpinteiro, soldagem, mecânico de aeronaves, chapas de metal, etc. com todos os materiais, instrutores e monitores vindos dos EEUU.

Da mesma forma, foi fornecido também um projeto completo para a construção de um parque para a manutenção de aeronaves e de seus componentes reparáveis, inclusive o motor, cópia de um parque de aviação do Exército dos EEUU. [Esse programa] compreendia não só o apoio ao 4º Escalão da célula, mas a montagem das oficinas das diversas especialidades equipadas com as ferramentas e testes necessários à manutenção de nível dos componentes que guarneciam as aeronaves da época, comuns a todas as aeronaves. O parque construído foi o Parque Aéreo de São Paulo.

As primeiras máquinas de fundição sob pressão de ligas leves e soldagem TIG, corte entre outras, vieram para O Parque Aeronáutico de São Paulo, que lhe conferia um potencial em infraestrutura único no país, em tal gênero.

Quanto à capacitação de mão de obra, além da ETAV, São Paulo contava com uma escola profissional de altíssimo gabarito para a época – o Liceu de Artes e Ofícios – responsável pelo fornecimento de mão de obra para a indústria paulista. Esses técnicos civis

foram trabalhar no Parque da Aeronáutica de São Paulo. Também a Fundação Getúlio Vargas forneceu mão de obra qualificada para o PA-SP.

O Parque Aeronáutico de São Paulo reuniu condições excepcionais para tornar-se um dos maiores complexos industriais do Brasil do gênero, no setor metalúrgico, até o surgimento da indústria automobilística que trouxe o desenvolvimento com a produção de peças." (p.18)

Entrevista realizada em 18 de Setembro de 2012.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS

ABRAMO, Pedro. *A cidade caleidoscópica: coordenação espacial e convenção urbana.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

_____, *Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502- 1700).* Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio & Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, 2010.

ALMEIDA, Andrei de Mesquita. *Estação de transição projeto e programa para o setor de transportes*. Trabalho de Conclusão de Curso. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

ANDERSON, Benedict. *Comunidades Imaginadas – reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

ANDRADE, Euclides de, CAMARA, Helly F. 1º ten. *A Força Pública de São Paulo 1º Centenário 1831-1931*. Edição *Fac-simili*, São Paulo: Sociedade Imprensa Paulista, 1982.

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único - Desmanche de consensos*. Petrópolis:Vozes, 2000.

ARRIGHI, Giovanni. *O longo século XX.* São Paulo: Editora Unespe, 7ª reimpressão, 2009.

AZEVEDO, Aroldo de, et alli *A cidade de São Paulo*. São Paulo: Cia Ed Nacional, 1958.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar.* São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

BIEGUELMAN, Giselle. *No ar – Congonhas Internacional de São Paulo 1936/1996*. São Paulo: Infraero/Ribemboim, 1996.

BORGES, Vavy Pacheco e COHEN, Ilka Stern. *A cidade como palco: os movimentos armados de 1924,1930 e 1932.* In, PORTA, Paula (org.). *História da cidade de São Paulo. A cidade na 1ª metade do sec. XX. 1850 . 1954* . vol.3. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2004.

BRANDÃO, Carlos. *Território e desenvolvimento – As múltiplas escalas entre o local e o global*. Campinas, SP: Editora Unicamp, 2009.

BRAUDEL, Fernand. *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de FelipeII*. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora, 2 vols, 1984.

_____,.*Escritos Sobre a História,* São Paulo: editora Perspectiva, 1992

BROTERO, Frederico. *Aeroportos de São Paulo*. Boletim do Departamento de Aeroportos do Estado de São Paulo, Instituto de Tecnologia do Estado de São Paulo, 1950.

CAMPOS, Candido Malta. *Os rumos da cidade – Urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: SENAC, 2002.

CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo.* Campinas: Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, 1998.

CARLOS, Ana Fani, OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. *Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole.* São Paulo: Contexto, 2004.

CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas: o imaginário da república no Brasil.* São Paulo: Companhia das Letras, 1990

_____, *Forças Armadas e política no Brasil.* Rio de Janeiro: Zahar, 1999.

_____, A Construção Nacional 1830-1889. In SCHWARCZ (Org.). *História do Brasil Nação: 1808-2010* São Paulo: Objetiva, 2012.

CASTRO, Iná Elias de, CORRÊA, Roberto Lobato & GOMES, Paulo Cesar da Costa. *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

CITRYNOWICZ, Roney. *Pioneirismo nos céus: a história da divisão de aeronáutica do Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo (1934-1957).* São Paulo: Fundação Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano.* São Paulo: Ática, 1989.

_____, *A organização urbana*. Rio de Janeiro: IBGE, 1989b.

COSTA, Wanderley Messias Da. *Geografia Política e Geopolítica – Discursos sobre Território e Poder*. São Paulo: Edusp, 2008.

COUTO FILHO, Vanderlei. *Edição Comemorativa aos 70 anos do PAMA*. São Paulo, ZLC, 2011.

DEAN, Warren. A industrialização de São Paulo. São Paulo: DIFEL, 1971.

DE DECCA, Edgar *1930 O Silêncio dos Vencidos*, São Paulo: Brasiliense, 1980

DRUMOND, Cosme Degenar. *Asas do Brasil – Uma história que voa pelo mundo*. São Paulo: Cultura, 2004.

FAORO, Raimundo. Os donos do Poder – Formação do Patronato politico brasileiro. São Paulo: Globo, 2008.

FAUSTO, Boris. *História Concisa do Brasil* . São Paulo: Edusp, 2001.

FAUSTO, Boris. *A Revolução de 1930: historiografia e história.* São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

FELDMAN, Sarah. *Planejamento e zoneamento – 1947/1972*. São Paulo: Edusp/FAPESP, 2005.

FERREIRA, João Sette Whitaker, MARICATO Ermínia, & VILLAÇA, Flávio. *O papel da ideologia na produção do espaço urbano*. São Paulo: Vozes, 2007.

GLEZER, Raquel. *Chão de terra e outros ensaios sobre São Paulo.* São Paulo: Alameda, 2007.

GEORGE, Pierre. *Geografia urbana.* São Paulo: Difel, 1993.

GOMES, Paulo César da Costa. *A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade* (3ª ed.). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 1993.

HARVEY, David. *O novo imperialismo*. São Paulo: Loyola, 2004.

_____, *O enigma do capital e as crises do capitalismo*. São Paulo: Boitempo, 2011.

HOLLANDA, Sergio Buarque de. Raízes do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

JACOBS, Jane. *Morte e vida das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

KASARDA, John D. & LINDSAY, Greg. *Aerotropolis – The way we'll live next*. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2011.

LACOMBE, Américo Jacobina (Coord). *História geral da aeronáutica no Brasil.* Rio de Janeiro/Petrópolis: INCAER/ Itatiaia, 1988.

LATOUR, Bruno. *Jamais fomos modernos.* São Paulo: Editora 34, 2009.

LEFEBVRE, Henri. *Espaço e política*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

_____,.*Hegel, Marx, Nietzsche ou o reino das sombras*.Lisboa: Ulisseia, 1976.

_____, *O fim da História.* Lisboa: Dom Quixote, 1981.

_____, *La production de l´espace*. Paris: Econômica, 2000.

_____, *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2008.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Tradução Bernardo Leitão, et all. 2° Ed. Campinas: UNICAMP, 1992.

LEITE, Abel Pereira. *Céu de ninguém – Saga de uma vocação*. São Paulo: Alfa Ômega, 1994.

LEPETIT, Bernard. *Por uma nova história urbana*. São Paulo: Edusp, 2002.

MARTINS, José de Souza. **O Cativeiro da Terra.** 3. ed. São Paulo: Ciências Humanas, 1986.

MARX, Murillo. *Cidade no Brasil terra de quem?* São Paulo: Nobel, 1991.

MASSEY, Doreen. *Pelo espaço – Uma nova política da espacialidade.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

MELLO, Letícia Bandeira de. *Aeroporto de Congonhas terminal de passageiros – História da construção.* São Paulo: Prêmio, 2006.

MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEN, Marta Dora & BIDERMAN, Ciro – *São Paulo metrópole.* São Paulo: Edusp/Imesp, 2004.

MONACO, Roberto. *A apropriação e distribuição das terras devolutas municipais e a formação espacial da cidade de São Paulo, a partir de 1930*. São Paulo. Tese de doutoramento. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2004.

MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.* São Paulo: Hucitec, 1984.

MORAES, Antônio Carlos Robert. *Ideologias geográficas*. São Paulo: Annablume, 2005a.

_____, *Território e história no Brasil*. São Paulo: Annablume, 2005b.

_____, *Geografia histórica do Brasil - cinco ensaios, uma proposta e uma critica.* São Paulo: Annablume, 2009.

_____, *Geografia histórica do Brasil – Capitalismo, território e periferia.* São Paulo: Annablume, 2011.

MORAIS, Fernando. *Chatô – O rei do Brasil.* São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

_____, *Montenegro: as aventuras do marechal que fez uma revolução nos céus do Brasil.* São Paulo: Planeta, 2006.

MUMFORD, Lewis. *A cidade na história*. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

NOVAIS, Fernando; SILVA, Rogério F. da. *Nova história em perspectiva.* São Paulo: Cosac Naify, 2011.

NUNES, Victor Leal. *Coronelismo, Enxada e Voto.* São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

OLIVEIRA, Edilson Luís de. *Projeto Interlagos – A "praia" que faltava a São Paulo*. Dissertação de Mestrado. Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

PERRONE, Maria Lúcia. *Os campos do conhecimento e o conhecimento da cidade.* Cadernos de História de São Paulo, vol. 1. São Paulo: Museu Paulista da Universidade de São Paulo, 1992.

PRADO, Jr., Caio. *A cidade de São Paulo.* São Paulo: Brasiliense, 1998.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades: produção social e degradação dos espaços urbanos.* São Paulo: Hucitec, 1994.

ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei – Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo.* São Paulo: Studio Nobel, 1997.

SANTOS, Marco Cabral dos & MOTA, André. *São Paulo 1932 – Memória, mito e identidade*. São Paulo: Alameda, 2010.

SANTOS, Milton. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: Edusp, 1996.

_____, *A natureza do espaço – Técnica e tempo razão e emoção*. 4ª ed, São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, Nelson Ferreira dos. *A cidade como jogo de cartas*. Niterói, RJ: Universidade Federal Fluminense, 1988.

SANTOS, Rubens Rodrigues dos. *Aeroportos: do campo de aviação à área terminal*. São Paulo: Contar, 1985 .

SASSEN, Saskia. *Los espectros de la globalización.* Buenos Aires: Fondo de Cultura Econômica, 2003.

SCHAMA, Simon. *Paisagem e memória*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

SEABRA, Odete. *Meandros dos rios, meandros do poder*. Tese de Doutorado. Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.

SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20.* São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SILVA, Armando Corrêa da: *A metrópole ampliada e o bairro metropolitano – O bairro da Consolação*. (1982). Tese de Livre Docência. Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.

SILVA, Janice Theodoro. *São Paulo, 1554-1880: discurso ideológico e organização espacial*. São Paulo: Moderna, 1984.

SILVA, Sérgio S. *Expansão cafeeira e origem da indústria no Brasil*. São Paulo, Alfa-Ômega, 1976.

SOJA, W. Edward. *Geografias pós-modernas – Reafirmação do espaço na teoria social crítica.* Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes. *Planos para o império: os planos de viação do segundo reinado (1869-1889)*: Alameda São Paulo, 2012.

SOUZA, Maria Adélia A. de. *A identidade da metrópole*: *a verticalização em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1994.

TORRES, Maria Celestina T. Mendes. O *bairro de Santana.* Coleção História dos Bairros de São Paulo. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1970.

VILLAÇA, Flavio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 2009.

WILHEIM, Jorge. *São Paulo – Uma interpretação*. São Paulo: SENAC, 2011.

WHITAKER, João Sette. *O papel da ideologia na produção do espaço urbano*. Petrópolis: Vozes, São Paulo: UNESP, Salvador: ANPUR.

FONTES PRIMÁRIAS

1. BRISOLA, Carlos Monteiro "O Caso do Campo de Marte", São Paulo, 1948, FAU-USP.

2. CINTRA, João Florêncio Ulhôa; MAIA Vicente Prestes, Introdução ao estudo para um PLANO DE AVENIDAS para a cidade de São Paulo,. Prefeitura Diretoria de Obras e Viação, Comissão do Tietê, 1930.

3. SÃO PAULO. ARQUIVO PÚBLICO MUNICIPAL, PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Aeroporto, Cidade, Metrópole – Políticas para uma gestão convergente. Assessoria de Assuntos Metropolitanos/ Comissão de Assuntos Aeroportuários, Secretaria de Governo Municipal, 2004.

4. SÃO PAULO. ARQUIVO DA CÂMARA MUNICIPAL. Relatório final da Comissão Parlamentar de Estudos para averiguar problemas relacionados ao aeroporto de Congonhas, Câmara Municipal, Outubro de 2007

5. TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO. Ação de Reintegração de Posse referente á área do Aeroporto do Campo de Marte - Processo nº 682780, 1994.

6. SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA - Ação de Reintegração de Posse referente á área do Aeroporto do Campo de Marte - Processo nº 682780, 2008.

SITES VISITADOS

Disponível em: <www.aero.jor.br>

Disponível em: <www.infraero.gov.br>

Disponível em: <www.aviacaobrasil.com.br>