

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS
HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
HUMANA**

ALEXANDRE MAGNO PIRES

**A EXPANSÃO TERRITORIAL DA REDE HOTELEIRA E O
AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO /
GUARULHOS - A (RE) PRODUÇÃO DE CENTRALIDADES
NO MUNICÍPIO DE GUARULHOS (SP)**

(Versão Corrigida)

**São Paulo
2014**

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS
HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
HUMANA**

**A EXPANSÃO TERRITORIAL DA REDE HOTELEIRA E O
AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO /
GUARULHOS - A (RE) PRODUÇÃO DE CENTRALIDADES
NO MUNICÍPIO DE GUARULHOS (SP)**

**Dissertação apresentada ao
Departamento de Geografia da
Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da Universidade de
São Paulo, para obtenção do título de
Mestre em Geografia.**

**Área de Concentração: Geografia
Humana**

**Orientadora: Profa. Dra. Amália Inés
Geraiges de Lemos**

**São Paulo
2014**

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo da Publicação
Departamento de Geografia
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
da Universidade de São Paulo

Pires, Alexandre Magno. O Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro e a Expansão Territorial da Rede Hoteleira – A (Re) Produção de Centralidades no Município de Guarulhos (SP) / Alexandre Magno Pires; Orientadora: Amália Inés Geraiges de Lemos. São Paulo, 2014. 106 pp.

Dissertação (Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana. Área de Concentração: Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

1. Expansão Territorial. 2. Transportes Aéreos. 3. Hotelaria. 4. Centralidade Urbana. 5. Guarulhos.

FOLHA DE APROVAÇÃO

Alexandre Magno Pires

A Expansão Territorial da Rede Hoteleira e o Aeroporto Internacional de São Paulo / Guarulhos – A (Re) Produção de Centralidades no Município de Guarulhos (SP).

Dissertação apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Aprovado em: _____

Banca Examinadora

Profa. Dra. _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

Profa. Dra. _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

Dedico este trabalho a minha mãe, Maria, e ao meu pai, Ivan, e aos meus filhos Leticia e Gustavo, com os quais aprendi a ser uma pessoa melhor.

Amo vocês.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primordialmente a Deus, por ter me fortalecido nestes últimos meses que, em virtude de tantos problemas e perdas, ter me mantido firme e forte nos meus propósitos, auxiliando-me a superar todos os obstáculos que encontrei no meu caminho.

À amiga, professora e orientadora Dra. Amália Inés Geraiges de Lemos, pela contribuição, apoio, orientação, conversas e ajuda durante a realização deste trabalho.

Aos meus amados irmãos, Kátia e Alerson, por compreenderem e entenderem minha ausência nos encontros de família.

À Kelly, minha esposa e companheira de todos os momentos, por facilitar e criar situações prazerosas para que eu pudesse estudar.

À Universidade de São Paulo, por possibilitar a realização dos meus sonhos e objetivos.

Em especial à Tia Cleusa (*in memoriam*), que nos deixou há dois meses atrás, foi a maior incentivadora de toda a etapa da pesquisa e uma grande amiga nos momentos de desespero e aflição.

Ao Colégio Torricelli, nas pessoas de João Prudente e Mariângela, entre tantos outros, por ter me ensinado a ser um professor; e aos meus alunos, minha grande fonte inspiradora para caminhar pelas estradas da educação.

Às grandes companheiras de trabalho na Polícia Civil do Estado de São Paulo, Lurdinha, Silvana, Vanuza e Zilda por compartilharem o meu nervosismo e aos meus chefes Dr. Kleber Torquato e Salete pela compreensão e paciência.

Aos grandes amigos Fernando, Eliana, Magali, Luciana, Adriana e Kelly que, mesmo distante, sempre acreditaram em mim.

Aos amigos e professores do Colégio Augusto Ruschi, com destaque para Giane, Marcelo e Raquel Lambert, Renzo e Erly, pela oportunidade de ampliar os conhecimentos da Geografia de várias formas.

Ao Coordenador e Professor Davi Silvestre, da Faculdade Súmer, por ter realizado o meu sonho de ser professor universitário, mesmo eu tendo esquecido a data da primeira entrevista.

Ao Senhor Rafael Moreira pela autorização e acompanhamento à visita a Base Aérea de São Paulo.

A todos esses e a todos aqueles que não mencionei, mas que, de alguma forma, contribuíram para a minha formação, os meus sinceros e profundos agradecimentos

O olhar percorre as ruas como se fossem páginas escritas: a cidade diz tudo o que você deve pensar, faz você repetir o discurso, e, enquanto você acredita....., não faz nada além de registrar nomes com os quais ela define a si própria e todas as suas partes.

Italo Calvino

As Cidades Invisíveis

RESUMO

PIRES, Alexandre Magno. O Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro e a Expansão Territorial da Rede Hoteleira – A (Re) Produção de Centralidades no Município de Guarulhos (SP). Dissertação de Mestrado – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Orientadora: Profa. Dra. Amália Ines Geraiges de Lemos. São Paulo, 2014. 106 pp.

A presente pesquisa visa mostrar como a instalação e edificação de um empreendimento urbano, no caso o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos - Governador André Franco Montoro, inaugurado em 1985, induziu a expansão territorial da rede hoteleira e possibilitou a (re) produção de centralidades no Município de Guarulhos.

Analisado a partir da Capital – São Paulo e no espaço urbano de Guarulhos, como estas transformações espaciais e estruturais implicam no surgimento e expansão dos hotéis, bem como, a concentração de serviços atrelados ao funcionamento e manutenção destes equipamentos, fomentam a (re) produção de centralidades no município de Guarulhos.

Palavra- Chave: Expansão Territorial. Transportes Aéreos. Hotelaria. Centralidade Urbana. Guarulhos.

ABSTRACT

PIRES, Alexandre Magno. The Territorial Expansion the Hotel Chain and the Airport International of Sao Paulo/Guarulhos - The (Re) Production of Centralities in Guarulhos (SP). Masters Dissertation - Department of Geography, Philosophy Faculty, Letters and Human Sciences University of Sao Paulo. Guiding Teacher: Dra Amalia Ines Geraiges de Lemos. Sao Paulo, 2014. 106 pp.

The present study aims show how the installation and construction of an enterprise urban, on case international airport of Sao Paulo/Guarulhos - governor Andre Franco Montoro, opened in 1985, induced expansion territorial network hotel and enabled the (re) production of centralities in Guarulhos (SP)

Passed from the Capital - Sao Paulo and urban space in Guarulhos, how these transformations imply the emergence and expansion of hotels, and the concentrations of services linked to the operation and maintenance of such equipment, foster the (re) production of centralities in the county of Guarulhos.

Keyword: Territorial Expansion. Air transport. Hospitality. Urban Centrality. Guarulhos

LISTA DE ILUSTRAÇÕES, FIGURAS E TABELAS

FOTOS

- Foto 1: Rodovia Presidente Dutra (sentido Rio de Janeiro e Rodovia Fernão Dias, ao fundo a Cidade de Guarulhos, na parte inferior o Rio Cabuçu 25
- Foto 2: Guarulhos, 1959 – Detalhe no centro Praça IV Centário e a linha Férrea. 27
- Foto 3: Estação Ferroviária de Guarulhos – 1950
- Foto de Massami Kishi. (Arquivo Histórico/Secretaria de Cultura de Guarulhos) 27
- Foto 4: Monobloco Mercedes Benz O 321 da Empresa de ônibus Guarulhos nos anos de 1960. 28
- Foto 5: Inauguração da estação de Guarulhos, em foto publicada em 13 de fevereiro de 1915 na revista O Pirralho (Acervo Paulo Castagnet). 30
- Foto 6: Antiga Estação de Trem de Cumbica 31
- Foto 7: Hoje, a antiga estação de trem transformada em lavanderia da BASP 31
- Foto 8: Base Área de São Paulo em Cumbica – Guarulhos (SP) 33
- Foto 9: Prédio da antiga Olivetti, sendo preparado para as instalações do *Internacional Shopping Guarulhos* – Vista aérea. Rodovia Presidente Dutra ao fundo. 36
- Foto 10: Rodovia Helio Smidit – Guarulhos (SP) 38
- Foto 11: Prédio da Administração Operacional do Aeroporto – Guarulhos (SP) 47
- Foto 12: Vista aérea do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos 48

Foto 13: Terminal 4 do Aeroporto – Guarulhos (SP)	49
Foto 14: Área de Embarque do Terminal 4 do Aeroporto – Guarulhos (SP)	50
Foto 15: Pouso do A380 em Guarulhos em dezembro de 2007, esta aeronave faz parte do World Tour – Latin America, evento promovido pela Airbus para exibição e testes operacionais de compatibilidade.	56
Foto 16 Boeing 747-400 da British Airways Airways no hangar do Terminal Internacional	69
Foto 17 Boeing 777 estacionado no pátio para aeronaves	70
Foto 18 - Pátio de Estacionamento de Veículos e do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos	73
Foto 19 - Pátio de aeronaves do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos e ao fundo a ocupação desordenada da Serra da Cantareira	77
Foto 20 – Torre de Controle em destaque e o Bairro Presidente Dutra nas encostas da Serra da Cantareira. O acesso a este Bairro é feito contornando quase todo o Aeroporto do lado da pistas.	78
Foto 21 - Centro de Guarulhos – Calçadão Dom Pedro. Ao fundo a Igreja Matriz da Cidade de Guarulhos	82
Foto 22 explosão da verticalização da região central de Guarulhos Fonte : O Autor em Dezembro de 2010	83
Foto 23 – Hotel de Alto Luxo – Caesar Bunisses em Guarulhos (SP) na Rodovia Helio Smidt	87
Foto 24 – Hotel da Rede Mariott em Guarulhos (SP) na Rodovia Helio Smidt	88
Foto 25 – Hotel da Rede Bristols nas proximidades do Centro de Guarulhos (SP).	88

Foto 26 – Hotel da Rede Ibis e da Rece Mercure nas proximidades do Centro de Guarulhos (SP).	89
Foto 27 – Hotel da Slaviero nas proximidades do Centro de Guarulhos (SP).	90
Foto 28 – Hotel Monaco no Centro de Guarulhos (SP).	91

MAPA

MAPA 1 – Município de Guarulhos	24
---------------------------------	----

FIGURA

Figura 1 - Cumbica Reformulado	53
Figura 2 – Melhorias até 2014; Pistas, Pátios e Terminais	54
Figura 3 – Melhorias até 2014; Estacionamentos e Transportes Terrestres	55
Figura 4 – Distribuição dos Terminais I e II	68

TABELA

Dados do Aeroporto Internacional de São Paulo / Guarulhos	57 a 67
Principais Produtos Importados e Exportados pelo Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos	74
Movimentação de Passageiros e Cargas 2003 a 2011	75
Principai Hotéis de Guarulhos	85 e 86

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 16

CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS 20

PARTE I – *GUARULHOS NA METRÓPOLE PAULISTA*

CAPÍTULO 1.0 – A FORMAÇÃO DA CIDADE NO MUNICÍPIO DE GUARULHOS 24

1.1 – O PROCESSO DE FORMAÇÃO DA CIDADE DE GUARULHOS 33

PARTE II - A QUESTÃO DA CENTRALIDADE

CAPÍTULO 2.0 OS NOSSOS CONCEITOS DE CENTRALIDADE 41

PARTE III – *O AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO / GUARULHOS – GOVERNADOR ANDRÉ FRANCO MONTORO*

CAPÍTULO 3.0 – O AEROPORTO E A CIDADE DE GUARULHOS 47

PARTE IV – A REDE HOTELEIRA E O CENTOS DE GUARULHOS	80
PARTE V – CONSIDERAÇÕES FINAIS	93
PARTE VI – BIBLIOGRAFIA UTILIZADA	96

INTRODUÇÃO

Cheguei em Guarulhos em 1976, então com seis de anos de idade, vindo da Zona Norte de São Paulo, mais especificamente da Vila Gustavo, onde nasci.

Morando até hoje em Guarulhos, vivenciei e percebi uma grande parte das transformações que a cidade passou com a inauguração do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro.

Nossa cidade ao acolher este empreendimento urbano, adapta-se para dar todo tipo de suporte para a realização de tal objeto que, na verdade não era tão novo para nós, já sediávamos a Base Aérea de São Paulo – BASP.

O novo aeroporto do ponto de vista da percepção dos moradores torna-se a cidade e a cidade torna-se o aeroporto. A partir de então, cotidianamente não tem mais como falar de Guarulhos sem citar o Aeroporto e nem muitas vezes falar do aeroporto sem citar a cidade.

Tamanho do seu sucesso e importância que, a cidade modifica-se e transforma-se seu espaço urbano, fornecendo quase todos os tipos de serviços necessários para o funcionamento deste empreendimento. Surgem galpões para carga, manutenção de aeronaves, fábricas para produções das mais variadas mercadorias, para o próprio aeroporto e para as empresas aéreas, mão de obra qualificada ou não, vindas de vários lugares, principalmente da capital, vez com que a cidade fosse modificada.

Foi com essas transformações vivenciadas e juntamente com a Formação em Geografia que, despertou o interesse de entender parte desses processos na cidade.

E por onde se anda em Guarulhos, não tem como não olhar para cima, nossos céus são rasgados diariamente pelo barulhos das dezenas de aeronaves que decolam e aterrissam em nosso solo, essas aeronaves são os passáros de aço da modernidade e da tecnologia, e nos fazem lembrar sempre que temos um aeroporto logo alí.

Pensando no período em que estamos vivendo, com a internacionalização da globalização e da universalização do mundo, observamos a estreita relação existente entre as nossas cidades e o sistema de transportes, bem como, a circulação cada vez mais intensa de mercadorias, pessoas e capitais.

Os meios de transportes e a comunicação tem possibilidade nos dias atuais, uma inserção de lugares e espaços no contexto mundial. Como diz Milton Santos, a mundialização que se vê é perserva. *“Concentração e centralização da economia e do poder político, cultura de massa, cientificização da burocracia, centralização agravada das decisões e da informação, tudo isso forma a base de um acirramento das desigualdades entre países e entre classe sociais, assim como da opressão e da desintegração do indivíduo.”* (Santos, 2008 – p. 38).

A proximidade de novos espaços, lugares e territórios, cria a necessidade de pensarmos os pontos concretos de interseção dessas ligações, penso aqui os terminais aeroportuários como exemplo, e não só eles. Mas para a nossa pesquisa esses equipamentos locais e ao mesmo tempo globais, criam novas situações regionais que precisam ser compreendidas e estudadas

para contribuir para o entedimento do espaço geográfico e sua dinâmica atual.

Assim citamos Milton Santos que define;

“O espaço deve ser considerado como um conjunto indissociável , de que participam, de uma lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima, ou seja, a sociedade em movimento”. (2008, p.28)

O fato do espaço ser um conjunto indissociável não nos impede nele, de ser fracionado, para entendermos como a circulação no contexto da produção nos permite entender as estruturas urbanas (re) produzidas no espaço e as prováveis formas de circulação.

Pensamos assim dentro desse conjunto, ao fazermos referência ao autor, as operações de uma nova centralidade que está ligada também a pontos de acessos intermodais de transporte. Estudar o Aeroporto Internacional de São Paulo / Guarulhos nos remete a uma convergência de vias de circulação terrestre que, confluem a essa estrutura urbana que, se interliga com os transporte aéreo à outros espaços regionais e internacionais e não só mercadorias, mas também pessoas com variados objetivos e, em sua própria estrutura congrega os mesmos tipos de serviços que encontramos nos centros das nossas cidades.

Existe uma relação estreita entre o desenvolvimento das cidades e os meios de transportes, tornando-se elementos indissociáveis para a estruturação urbana. Para Corrêa (1977) a concentração dos fluxos aéreos de passageiros das cidades brasileiras, verificado através dos terminais aeroportuários

demonstram que, quanto mais desenvolvidas são as cidades, maiores serão suas integrações com outras cidades, regiões e até mesmo outros países.

Demonstrando assim a importância do aeroporto como terminal multimodal que, agrega uma quantidade variada de prestação de serviços e meios de transportes (rodoviário e aéreo – ferroviário muitos projetos divulgados e especulados pela mídia imprensa e ainda não implantados) produzindo novas centralidades.

A produção e reprodução de novas centralidades no contexto urbano, atrelada ao aeroporto, poderá ser um caminho de entendimento e contribuição ao estudo do urbano e para a ciência geográfica.

Este estudo consiste em analisar e interpretar as transformações e a reprodução do espaço urbano central e aeroportuário da Cidade de Guarulhos, em decorrência da instalação e edificação do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos - Governador André Franco Montoro e conseqüentemente a chegada e a espacialidade da rede hoteleira de várias categorias na cidade, criando novas centralidades, em função das exigências de consumo dos passageiros que aí transitam.

Pensando o aeroporto como uma nova centralidade que, acaba interagindo com outras centralidades, tais como o centro de Guarulhos e seus hotéis em decorrência da metropolização comandada por São Paulo.

Para atingir o objetivo será necessário retomar por meio de revisão de literatura os processos históricos, sociais e econômicos que, formaram as espacialidades da cidade de Guarulhos,

determinando características na configuração territorial e regional desse município.

No segundo momento, levantar documentos e dados sobre a instalação do aeroporto e a chegada dos hotéis, agentes impulsionadores da transformação espacial da cidade de Guarulhos.

Tal qual sua importância, seguirá o plano de trabalho focado na caracterização desses empreendimentos e suas conseqüências para a organização espacial das novas formas, estruturas e conteúdos urbanos, que foram apreendidos, percebidos e interpretados, como resultado da reprodução do espaço urbano central de Guarulhos.

Trata-se de um estudo de natureza qualitativa, ancorada em metodologia reflexiva, posto que a avaliação é conduzida com base na experiência do pesquisador a partir da vivência e do estudo bibliográfico, o que lhe permite sintetizar os aspectos geográficos e culturais pertinentes.

A pesquisa bibliográfica foi o ponto de partida à pesquisa de campo, o qual permite poder chegar as conclusões finais.

CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS

“A principal forma de relação entre o homem e a natureza, ou melhor, entre o homem e o meio, é dada pela técnica”. (SANTOS, 2009)

Para isso ao estudar o aeroporto como centralidade, estamos pensando o aeroporto como objeto fabricado e, ao aprofundarmos nesta técnica não podemos deixar ausente a noção de espaço que,

de acordo com Milton Santos (1978) utilizaremos as categorias forma, função, estrutura, processo e totalidade como as principais que devem ser consideradas na análise geográfica do espaço.

Porque ao pensarmos nos processos presente do espaço, estamos entendendo a forma como o aparente momentâneo mas, que revela cada momento histórico, sendo na verdade uma acumulação de tempos desiguais, ora com as mesmas ou diferentes funções, em permanente evolução.

Partindo de um realidade concreta, o aeroporto e a cidade, ou seja, Aeroporto Internacional de São Paulo / Guarulhos e a cidade de Guarulhos, o processo como categoria significa a ação que é realizada de modo contínuo, visando a um resultado que implica tempo e mudança, portanto, os processos ocorrem no âmbito de uma estrutura social e econômica, resultando de suas contradições internas. Assim, ao considerarmos esses processos em conjunto, podemos analisar os fenômenos espaciais na sua totalidade e dentro de uma lógica espacial e social.

As escalas de observações partem da compreensão local (uma parte) para alcançar a totalidade daquilo que estamos propondo a estudar.

Neste trabalho destaque-se o transporte aéreo, o aeroporto, os hotéis como as técnicas criadas pelos homens através de “*um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço*” (Santos, 2009).

Esta concentração de técnicas que ao mesmo tempo são objetos fixos do espaço, o produzem e o reproduzem, gerando e convergindo fluxos internos, locais, regionais e internacionais.

Para isso na primeira parte – Guarulhos na Metrópole Paulistana, discutiremos a metropolização de de Guarulhos a partir de São Paulo e por São Paulo.

Com relação a questão da centralidade partimos das discussões da Maria Encarnação B. Sposito em várias artigos publicados.

Entendemos assim que uma centralidade é o conjunto de estruturas urbanas construídas pelo grande capital atraída ao sistemas de circulação e vias de uma cidade que, possibilita o movimento pelas vias - os fluxos -, ou seja, a circulação contínua, dinamizando as funções de determinado espaço da cidade, tornando-se assim espaço importante e central de um território.

Nesta pesquisa os hotéis são elencados para justificar novas formas de produção na região central em virtude da presença do aeroporto no município, não pretendemos aprofundar em seu amplo debate. A expansão da rede hoteleira atrelada ao aeroporto, confirma para nós o destaque merecido ao centro de Guarulhos e sua centralidade, uma vez que esse hotéis irão margiar o centro, ampliando sua centralidade urbana e territorial. Reafirmando o aeroporto como uma nova centralidade no município.

Com muita dificuldade administrativa local e em virtude de obras em vários setores do aeroporto, porque iremos sediar o maior evento do planeta, a Copa do Mundo de 2014, este aeroporto será a principal porta de entrada e saída de passageiros no Brasil. Notamos assim a centralidade urbana deste objeto e sua grandiosidade local, regional, nacional e internacional.

Aproveitamos o contexto atual das transformações locais, realizarmos com muita humildade este trabalho que aqui não se encerra.

PARTE I

***GUARULHOS NA METRÓPOLE
PAULISTANA***

CAPÍTULO 1.0 – A FORMAÇÃO DA CIDADE NO MUNICÍPIO DE GUARULHOS

A cidade de Guarulhos está localizada a nordeste da cidade de São Paulo conforme mapa abaixo, e dista 17,7 km do marco zero, tendo como divisores o rio Tietê ao sul e o rio Cabuçu a oeste.



É atravessado pelas rodovias Fernão Dias – BR 381 (São Paulo – Belo Horizonte); Ayrton Senna da Silva – SP 070 (São Paulo – Taubaté) e Presidente Dutra – BR 116 (São Paulo – Rio de Janeiro), que fazem parte do principal eixo de desenvolvimento do país. Foto 9.

O nome da cidade tem origem indígena, por ter sido povoada “pelos Guaianazes, da grande nação tupi” (Ranali, 1944, p. 11) e habitada pelos índios da tribo Guaru, que significa peixe

graúdo (barrigudo), conforme descreve Ranali *“Antonio Knivet, historiador inglês que esteve no Brasil com a expedição de Tomás Cavendish, tendo demorado algum tempo, escrevia, em 1595, que os “wayanasses ou vaanazes” eram um povo de estatura baixa, muito barrigudo, covarde e de compleição regular”*.



Foto 1: Rodovia Presidente Dutra (sentido Rio de Janeiro e Rodovia Fernão Dias, ao fundo a Cidade de Guarulhos, na parte inferior Rio Cabuçu

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1115173> – acessado em 01.05.2013

Nos séculos XVI e XVII *“Houve pelo menos seis lavras auríferas em território guarulhense, que se localizavam em pontos diferentes de uma vasta área, compreendendo algumas dezenas de quilômetros quadrados, onde acham os bairros de Lavras, Catas Velhas, Monjolo de Ferro, (esta deve ter sido a Chamada Lavras Velhas do Geraldo), Campo dos Ouros, Bananal, e Tanque Grande.*

Também não há dúvidas que foram inúmeros os seus exploradores". (Romão, 1980, p.55)

Ainda *"em meados do século XVIII, vamos encontrar, novamente, os moradores de São Paulo extraindo ouro da antiga mina de Lavras Velhas do Geraldo e em 1741, o Senado da Câmara de São Paulo determinou que se consertasse o caminho"* (Romão, 1980, p. 52) que, levavam as regiões das lavras (Estrada Geral), intensificando a interligação da região com a cidade de São Paulo.

Aroldo de Azevedo (1958) para explicar o grande crescimento da Cidade de São Paulo a partir da década de 1870-80, destaca alguns fatores importantes como: a expansão da cultura cafeeira, a multiplicação das vias férreas, o extraordinário incremento da imigração, o afluxo de capitais estrangeiros, a criação do parque industrial paulistano, o conseqüente êxodo de populações rurais e urbanas e os loteamentos de grandes propriedades, fatos estes que contribuíram para a expansão horizontal de São Paulo.

Em "1906 seria instalada a linha tronco do "Tramway da Cantareira", ligando a cidade à serra homônima. Em 1910, um ramal desta ferrovia atingia Guapira (hoje Jaçanã); o mesmo em 1915 era estendido até a antiga freguesia de Guarulhos, tornada vila em 1880". (Langenbuch, p.98 cit. Elisário Venâncio de Mello)

Guarulhos até então era caracterizado como um pequeno núcleo populacional onde predominava em "1905, 123 propriedade agrícolas que forneciam hortaliças para a capital." (Langeburch, 1971, 189)



Foto 2: Guarulhos, 1959 – Detalhe no centro Praça IV Centenário e a linha Férrea.

Fonte: <http://turutung.blogspot.com.br/2012/06/praca-iv-centenario-guarulhos-sp.html>, acessado em 06.02.2013



Foto 3: Estação Ferroviária de Guarulhos – 1950

Foto de Massami Kishi. (Arquivo Histórico/Secretaria de Cultura de Guarulhos)

Fonte: Prefeitura Municipal de Guarulhos.

O Doutor João Ranali, em entrevista à Revista SIGA de Guarulhos, afirma que em 1923 os italianos eram 50 % dos

proprietários rurais do município, eles fizeram parte da onda de imigração italiana que começou no final do século XIX e continuou até as primeiras décadas do século XX.

Com o avanço do transporte rodoviário no período de 1935 e 1939 na região metropolitana de São Paulo, Guarulhos contava com ônibus de meia em meia hora ligando a capital. (Foto 4)

Essa expansão acabou retraindo os serviços da “Tramway Cantareira”, por serem mais lentos, possibilitando assim a consagração de antigos caminhos terrestres para bairros vizinhos na capital.



Foto 4: Monobloco Mercedes Benz O 321 da Empresa de ônibus Guarulhos nos anos de 1960.

Fonte: EAO Graulhos Matéria: Adamo Bazani

A condução de operários e a suburbanização residencial (Langenbuch, 1971), devem ter favorecido o início da industrialização de Guarulhos, por que em 1936 contava com modestos 10 estabelecimentos industriais.

Guarulhos torna-se município pelo Decreto nº 9.775 de 30 de novembro de 1938, que fixou a nova divisão territorial do Estado de São Paulo e em 1944 Guarulhos contava com de 15.000 habitantes (Ranali, 1944, p. 30).

Por causa da valorização dos terrenos da capital e de outros locais próximos, os preços acessíveis dos terrenos na cidade de Guarulhos atraíram um grande número de trabalhadores que optaram por morar nessa região, *“o trenzinho da Estrada de Ferro Cantareira, que funcionou de 1915 a 1965, dava condições para eles morarem em Guarulhos e trabalhar em São Paulo. Já era uma cidade dormitório da capital”* (PIETÁ, 1993, p. 29).

O desenvolvimento da cidade de Guarulhos ocorreu juntamente com o crescimento da Capital, em virtude do grande número de trabalhadores que procuram a cidade para fixar moradia, uma vez que os terrenos da cidade de São Paulo já sofriam com a especulação imobiliária que surgiu com a grande expansão econômica da capital. Nesse contexto, iniciaram-se as mudanças profundas na periferia de São Paulo e nos municípios vizinhos.

O processo de metropolização ocorrido em São Paulo, atinge também as áreas periféricas e suburbanas da capital.



Foto 5: Inauguração da estação de Guarulhos, em foto publicada em 13 de fevereiro de 1915 na revista O Pirralho (Acervo Paulo Castagnet).

Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/g/guarulhos.htm> - acessado em 06.02.2013

No início da década de 40, bairros do município de Guarulhos como Vila Galvão, Gopouva e Vila Augusta fundem-se entre-si atingindo a formação inicial da cidade de Guarulhos estes somente separados pela várzea do Cabuçu da cidade de São Paulo.

Elói Pietá, prefeito na gestão 2004-2008, notável historiador dessa cidade, declara que a história de Guarulhos “*se confunde com a história da capital, uma vez que o povoamento de Guarulhos se dá primordialmente com a construção da Base Aérea de Cumbica, no bairro com o mesmo nome, logo após a cidade adquire um caráter de cidade dormitório em relação a São Paulo*” (1993, p.29). Foto 5 e 6.



Foto 6: Antiga Estação de Trem de Cumbica

Fonte: <http://meninosdecumbica.blogspot.com.br/2011/10/fotos-da-basp-cumbica.html> - acessado em 06.02.2013



Foto 7: Hoje, a antiga estação de trem transformada em lavanderia da BASP

Fonte: <http://meninosdecumbica.blogspot.com.br/2011/10/fotos-da-basp-cumbica.html> - acessado em 06.02.2013

Em 1940 o Ministério da Guerra procurava um local para construir uma base aérea próxima a cidade de São Paulo. As famílias Guinle e Samuel Riberio doaram a este Ministério 401,72 alqueires da Fazenda Cumbica no bairro Baquirivu em Guarulhos, já servido pela estrada de ferro. *“Em 22 de abril de 1942, teve início o projeto do complexo da Base Aérea de São Paulo e o prolongamento da ferrovia para trazer material, e principalmente pedras das pedreiras da Serra da Cantareira, pois a uso de combustíveis estava racionado e o de caminhões proibido”* (SANTOS, 1985, 66)

Em 1943 começa a obra da Base e em 150 dias a pista de pouso foi feita sob a orientação do Instituto de Pesquisas Tecnológicas. Este complexo militar foi inaugurado em 25.01.1945, para lá só seguiam trens militares. De acordo Liliana Lasalva (2006) aí está a gênese do importante aeroporto do Brasil em Guarulhos.



Foto 8: Base Área de São Paulo em Cumbica – Guarulhos (SP)
Fonte: Foto do autor / agosto de 2012.

CAPÍTULO 1.1 – O PROCESSO DE FORMAÇÃO DA CIDADE DE GUARULHOS

Ao explodir em indústrias, a cidade expandiu a sua população.

De 1940 a 1950, enquanto a população crescia, por nascimento, em 8,3%, crescia 10 vezes mais pela migração; de 1950 a 1960 aumentou de 24,6% por nascimento e 81,7% pela migração por

isso e que em 1970 pela primeira vez constatou-se que a população das cidades brasileiras tinha se tornado maior que a população rural. (RIBEIRO, 1995, p.65)

Esse grande contingente de mão-de-obra especializada, na região, contribuiu para a instalação de indústrias estrangeiras.

O grande desenvolvimento industrial do município iniciou-se no final do governo de Vargas, estendendo-se durante o período dos presidentes General Dutra, Vargas novamente, e Juscelino Kubitschek, de 1940 a 1960.

Como discorreu Pietá,

há motivos de fundo na situação internacional para essa industrialização. No início da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) houve no país a chamada “substituição de importações”. A Europa em guerra e o envolvimento posterior dos Estados Unidos interromperam bastante os fornecimentos de produtos industriais dos outros países para o Brasil. A situação estimulou a abertura de fábricas para produzi-los no país e até destina-los aos países em guerra. A maior parte do dinheiro empregado nessas indústrias teve origem nos capitais acumulados na agricultura, no comércio, na prestação de serviços ou na especulação de terras. Esses novos capitalistas cresceram muito rapidamente,

enquanto o povo sofria com a falta de alimentos e com a inflação” (PIETÁ, 1993, p. 30).

Anteriormente, a olaria era um dos ramos produtivos mais importantes dessa região (em 1942 foram registradas 100 olarias no município, que extraíam areia do Rio Tietê e alimentavam o setor da construção na capital), a agricultura baseava-se na produção de cana-de-açúcar, arroz, feijão, milho, tabaco e uvas, abastecendo uma parte da população da capital e o mercado local.

Havia importantes indústrias de extração de areia, pedregulhos, caulim, lenha, carvão e algumas pequenas indústrias de tecidos, couro e alimentos, que, durante alguns anos, transformaram-se em grandes fábricas como: Forest, De Maio Gallo entre outras, conforme verificado por Ribeiro (1995).

Após a Segunda Guerra Mundial, continuou o impulso de criação de indústrias, pois a Europa se encontrava no início da fase de reconstrução, invadida pelos capitais norte-americanos, através do *Plano Marshall*.

No governo de Juscelino Kubitschek, abriram-se totalmente as portas do país à penetração dos capitais dos Estados Unidos e da Europa, de que são exemplos a “*Pfizer, Asea, Phillips, Ray-o-Vac, Olivetti, Toddy e Mannesman*” (PIETÁ, 1993). Foto 8.

O crescimento industrial do município de Guarulhos continua até o início dos anos 90, diversificando e ampliando no sentido Arujá e Itaquaquetuba.



Foto 9: Prédio da antiga Olivetti, sendo preparado para as instalações do *Internacional Shopping Guarulhos* – Vista aérea. Rodovia Presidente Dutra ao fundo.

Pires, A. M – T.G.I.

Fonte: Arquivo do Internacional Shopping Guarulhos.

Guarulhos, a partir da capital e outros municípios da Grande São Paulo, principalmente na década de 1950, foi uma região muito procurada pelas novas indústrias em expansão. Tinha a vantagem de ficar perto do imenso mercado consumidor da região, além de estar na rota do Rio de Janeiro e de Minas Gerais. Os terrenos eram comercializados a preços mais acessíveis, por ser periferia da capital. O escoamento dos produtos era facilitado por se situar às margens da Rodovia Presidente Dutra – BR 116, pavimentada em 1951. “Os donos das indústrias também levavam vantagem com isenção de impostos locais por 15 anos, conforme Leis aprovadas em 1951, 52, 57 e 61” (PIETÁ, 1993, p. 32).

De acordo com Langenbuch (1971), em meados de 1940 o município conhece uma certa industrialização e a ferrovia praticamente nada mais tem a ver com desenvolvimento e a industrialização de Guarulhos, não era transportado carga nesta ferrovia em virtude do seu traçado e também margeava o centro político e administrativo do Município que encontrava em um sítio na forma de acrópole, os viajantes desciam da estação e precisavam subir uma ladeira.

Tinhámos também a deficiência de trens, horário e morosidade, sendo o novo percurso feito por ônibus até Penha, usando o caminho que hoje é a avenida Guarulhos, tornando-se a principal via de ligação com a capital, mas apresentava dificuldade de acesso ao centro de São Paulo em decorrência do grande tráfego na Celso Garcia e na Rangel Pestana.

Com a abertura da Rodovia Presidente Dutra a ligação com a capital e o seu centro torna-se muita mais rápido e cria novas perspectivas para Guarulhos tanto do ponto de vista do crescimento residencial e industrial.

No município, essas indústrias ocupavam toda a margem da Rodovia Presidente Dutra, inclusive terras de antigas fazendas no Bairro Itapegica. Um exemplo foram as terras da família Saraceni, próximo à divisa com a capital, fazendo com que a região passasse por uma grande transformação em sua paisagem. Os Saraceni se instalaram e iniciaram investimentos na indústria.

A atual rodovia Ayrton Senna, antiga Trabalhadores, teve o primeiro trecho São Paulo-Guararema (passando por Guarulhos) construído pela DERSA em 22 meses - de junho de 1980 a 30 de abril de 1982 - , tem 48,3 km de extensão, aos quais foram acrescentados 5 km, correspondentes à interligação com a Rodovia

Presidente Dutra. A inauguração ocorreu no dia 1º de Maio de 1982.

No mesmo também foi inaugurada a Rodovia Helio Smidt (SP-70) que faz a ligação da Airton Senna ao Aeroporto Internacional de São Paulo / Guarulhos (Foto 10), está prevista a expansão da rodovia em 4 km a ser construída simultaneamente ao Trecho Norte do Rodoanel Mário Covas, para início de 2016. A expansão permitirá a ligação do Aeroporto Internacional de São Paulo ao anel viário.



Foto 10: Rodovia Helio Smidit – Guarulhos (SP)

Fonte: Foto do autor / julho de 2012.

Atualmente e de acordo com a Análise Socioeconômica da Cidade de Guarulhos, em colaboração com a Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE), a Secretaria da Indústria,

Comércio e Abastecimento de Guarulhos (SICA), Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos (DIEESE), Secretaria de Economia e Planejamento de Guarulhos e Núcleo de Informações do SEBRAE-SP, detectaram nos anos de 1993 a 1998, que mais de 500 indústrias deixaram o município de Guarulhos, por motivos de mão-de-obra mais barata e impostos mais baixos em regiões interioranas e até mesmo em outros Estados, bem como o trânsito urbano que encarece as mercadorias em virtude do tempo de entrega e escoamento da produção e do aumento de sindicatos que pressionam patrões e governo, gerando assim milhares de demissões. (Revista Êxito – Out./1997, p. 34-37)

Portanto, Guarulhos foi um município até então predominantemente industrial: de materiais elétricos, de produtos farmacêuticos, indústrias mecânicas, de comunicações, etc.

PARTE II

A QUESTÃO DA CENTRALIDADE

CAPÍTULO 2.0 OS NOSSOS CONCEITOS DE CENTRALIDADE

Ao observarmos a espacialidade atual da cidade de Guarulhos e das leituras aqui realizadas, identifica-se algumas centralidades espaciais que foram produzidas e estão sendo produzidas através da intervenção dos setores públicos e privados que representam o interesse do grande capital. Como nos fala Borja (2001), “a ação planejadora do setor público, que se expressam em documentos como os planos territoriais e os planos setoriais (de transportes, de acesso, de equipamentos diversos, etc.) e os que derivam de decisões pontuais tanto de atores públicos como privados, que muitas vezes se realizam à margem do planejamento (por exemplo, medidas relativas ao acesso ao centro da cidade, criação de um centro comercial, etc.)”. Cabe aqui anexar a construção de um aeroporto, bem como, a edificação de hotéis.

Este mesmo autor nos alerta que a criação de um conglomerado de atividades do terciário qualificado não produz automaticamente centralidade, e sim somente a existência de espaços e equipamentos públicos, acessíveis, seguros e polivalente e, não somente entendida como condensação de cidades ou encontro de fluxos.

Entremeando a questão da centralidade, Santos aponta que a espacialização dos Dois Circuitos da Economia Urbana tende a formar um espaço desigual, no qual aquele ligado ao circuito superior corresponde à área central da cidade, mais especificamente o CBD (Central Business District). Ali são adicionados maior tecnologia e o capital advindo do domínio das

técnicas, gerando uma apropriação das regiões centrais pelas classes mais altas. O circuito inferior tende a depender do superior e conviver com este espaço de desigualdades, o que pode ser visto por meio dos mercados populares ou mesmo dos ambulantes que convivem e buscam aproveitar os benefícios da centralidade, sem porém se apropriar totalmente dela, tal como fazem os bancos e os escritórios de negócios. A centralidade estaria então ligada às áreas de reprodução do circuito superior, sendo que, ocasionalmente, o circuito inferior o poderá também fazê-lo, contudo em situação de dependência em relação ao primeiro (SANTOS, 1979).

Neste contexto o circuito superior está relacionado a alta tecnologia e o circuito inferior ao trabalho, portanto, juntos entrememos a questão da centralidade.

Neste caso entendemos o aeroporto como uma nova centralidade da cidade de Guarulhos, uma vez que os elementos citados aí são encontrados.

Santos (1979) aponta que a espacialização destes dois circuitos tende a formar um espaço desigual, no qual aquele ligado ao circuito superior corresponde à área central da cidade, mais especificamente o CBD. Ali são adicionados maior tecnologia e o capital advindo do domínio das técnicas, gerando uma apropriação das regiões centrais pelas classes mais altas.

Ao observamos o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, a presença dos dois circuitos se faz presente como num importante centro de uma metrópole, os dois circuitos da economia altamente concentrados produzindo uma nova centralidade na Cidade de Guarulhos.

Maria Encarnação Sposito (1991), diz que a expansão do centro se dá de três formas; o sub-centro que *“podem ser caracterizados como áreas onde se alocam as mesmas atividades do centro principal com diversidade comercial e de serviços, mas em escala menor, e com menos incidência de atividades especializadas”* o desdobramento da área central que *“caracterizam-se pela localização de atividade tipicamente centrais, mas de forma especializada”*, os hotéis de Guarulhos estão no entorno do centro de Guarulhos ligados por importantes vias de acesso, portanto, aqui não seriam centralidades e sim um desdobramento do centro. Resumindo então, sub centro é uma reprodução em escala menor do centro. Enquanto o desdobramento do centro caracteriza-se pela expansão do centro de forma mais especializada, ou seja, é a reprodução do centro relacionado aos serviços e comércio, é uma nova espacialização.

O *Shopping Center* para Sposito é identificado como uma nova expressão de centralidade onde *“concentra um conjunto de atividade voltados ao comércio e prestação de serviços em uma nova localização com multiplicidade funcional, associadas a um novo modelo de acessibilidade, já que os Shoppings são alocados próximos as vias expressas e conjugam grandes áreas de estacionamento”*. Isto também lembra aeroporto, maior na complexidade técnica de um Shopping Center, aliás no Projeto de ampliação e remodelação do Aeroporto em questão para os Eventos de 2014, está previsto a construção de um Shopping Center ligado ao Terminal 3 (em construção).

Nos terminais de passageiros encontramos uma grande diversidade comercial e prestação de serviços público e privada, e

os aeroportos possuem grande áreas de estacionamentos e estão localizados em importantes vias de acesso.

Relacionando Sposito (1991), o Shopping Center é uma forma de expressão da centralidade urbana, quando diz “*outras formas de localização da atividades tradicionalmente centrais, que no Brasil emergiu reestruturando os espaços urbanos das metrópoles a partir dos anos 70 e se generalizou...*” (p. 12) e a autora conclui “*o centro tradicional e as outras expressões da centralidade....., Shopping Centers,são as formas espaciais através das quais se manifestam os momentos do processo de divisão técnica e social do trabalho...*” (p.15).

Amália Inés G. Lemos (1995) no trabalho intitulado *As novas Catedrais do Consumo: Os Shoppings Centers nas Metrópoles Latino-Americanas* nos fala que, “*os Shopping Centers a partir da década de 80 constituíram em importantes locais de sociabilidade, de aglutinação e encontros. Espaço privado que se faz público*” e que “*tendem a atrair público não somente dos bairros próximos mas sobretudo de várias regiões da cidade – especialmente porque alguns, os maiores, localizam-se em áreas onde o acesso se faz por automóveis*”. (p. 103)

A centralidade urbana aparece para as duas autoras quando se referem ao Shopping Center, e partir disso cabe para nós também incluir o Aeroporto em todos os aspectos levantados.

O Aeroporto é uma lugar de sociabilidade, porque tornou-se um importante *hub* da América Latina, bem como os serviços amplos e diversificados oferecidos aos passageiros e seus acompanhantes, é um espaço de aglutinação ao pensamos não somente nas altas temporadas do turismo relacionadas às férias

escolares, sendo também um local de encontro para quem chega e para quem vai.

Até os momentos de consumo, o aeroporto aparece como os grandes centros comerciais, as áreas entre os check-in e as ligações de um terminal ao outro nos remetem aos corredores dos Shopping Centers, caracterizando-o assim como um lugar de grande mobilidade de pessoas trabalhando, viajando ou simplesmente passeando.

Cito novamente Serra (1979) quando ele diz “*A importância do transporte para a nova cidade do século XIX e XX é evidenciada pela grandiosidade dos seus terminais. As catedrais do Século XIX foram as estações ferroviárias e as do Século XX são os seus aeroportos*”.

Podemos assim relacionar o aeroporto com uma grande ancora para o desenvolvimento de novas centralidades no município, aparece aí o capital público como o grande investidor. Segundo Nuno Porta, com a oferta de infraestrutura e facilidade com as novas vias, a construção deste equipamento público de grande porte, possibilita a junção de sucessivas iniciativas privadas, desde centros comerciais até os hotéis.

Pensando nos hotéis, no centro de Guarulhos e no aeroporto estamos falando de centralidades, no sentido quantitativo, ou em centralidades, tipos de centralidade – no sentido qualitativo, nas dimensões territoriais; intra- regional ou da rede urbana.

PARTE III

O AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO / GUARULHOS – GOVERNADOR ANDRÉ FRANCO MONTORO

Capítulo 3.0 - O AEROPORTO E A CIDADE DE GUARULHOS

O importante Aeroporto Internacional de São Paulo / Guarulhos – Governador André Franco Montoro, foi inaugurado em 20 de janeiro de 1985, localizado no Bairro de Cumbica, região nordeste do município.



Foto 11: Prédio da Administração Operacional do Aeroporto – Guarulhos (SP)

Fonte: Foto do autor / julho de 2012.

Construído na “*Base Aérea de Cumbica, situada a ENE de Guarulhos, a 23 km do centro da cidade de São Paulo, possui suas pistas e hangares em áreas das várzeas do rio Baquirivu-Guaçu, pequeno afluente da margem direita do rio Tietê. Ali, enquanto os quartéis, edifícios de instrução e operações militares foram*

assentados em suaves colinas e terraços fluviais, a gigantesca pista internacional foi construída em trechos enxutos da própria várzea” (Ab’ Saber, A. N. em Azevedo, A. - p. 220). Na figura 12 observamos as pistas mencionadas.

Administrado pela Infraero, “atualmente o Aeroporto de Guarulhos opera com dois terminais com capacidade para movimentar 17 milhões de passageiros/ano. São 44 empresas aéreas nacionais e internacionais, regulares, cargueiras e charters que utilizam 260 balcões de check-in”. (Infraero)

“Mais de 40 diferentes modelos de aeronaves utilizam as duas pistas do aeroporto, uma com 3.700 metros e outra de 3 mil metros de extensão, que recebem, em média diária, 475 operações de pouso e decolagem”. (Infraero)



Foto 12: Vista aérea do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos

Fonte: Google Earth acessado em 23.03.09

“De Guarulhos partem e chegam vôos procedentes e com destino a 26 países e 117 cidades nacionais e estrangeiras. A rede comercial dos terminais de passageiros é formada por 177 pontos comerciais” (INFRAERO, 2009).

Em 6 de fevereiro de 2012 o Governo Federal realizou o leilão dos Aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília. O Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos foi arrematado por mais de R\$ 16 bilhões - um acréscimo de 373% sobre o valor mínimo, pelo consórcio Invepar ACSA, que reúne as empresas Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A – Invepar e a Airports Company South África SOC Limited.

Em 20 anos de concessão, os investimentos terão de ser de R\$ 4,6 bilhões. A primeira obra foi um novo terminal para 7 milhões de passageiros (figura 13 e 14).



Foto 13: Terminal 4 do Aeroporto – Guarulhos (SP)
Fonte: Foto do autor / julho de 2012.



Foto 14: Área de Embarque do Terminal 4 do Aeroporto – Guarulhos (SP)

Fonte: Foto do autor / julho de 2012.

A Infraero é acionista das três concessões, com 49% do capital social de cada uma e participa da governança dos aeroportos na proporção de sua participação acionária nas concessionárias, com poder de decisão em temas relevantes, que foram estabelecidos em acordos de acionistas firmados entre as partes.

Vale a pena ressaltar que, o Aeroporto Governador André Franco Montoro, mais conhecido como Aeroporto Internacional de Guarulhos, está a caminho de se tornar referência na América Latina e um dos principais aeroportos do mundo. O trabalho começou após a assinatura do contrato de concessão de 20 anos, entre Governo Federal e o Consórcio Grupar, no dia 14 de junho de 2012, criando a Concessionária do Aeroporto Internacional de

Guarulhos S.A., formada pelo Grupo Invepar, referência no setor de infraestrutura em transportes na América do Sul; a ACSA (Airports Company South Africa), que opera alguns dos aeroportos mais eficientes do mundo em suas categorias, como o de Johannesburgo (África do Sul) e Mumbai (Índia), e a Infraero, com experiência na operação de 63 aeroportos domésticos e internacionais no Brasil.

Com as mudanças, o aeroporto ganhou uma nova logomarca e passou a ser conhecido como **GRU Airport - Aeroporto Internacional de São Paulo**, uma marca que já vem batizada com a grandiosidade que o aeroporto significa para Guarulhos, São Paulo, para o Brasil, América Latina e para o mundo. Com a nova identidade corporativa, o aeroporto demonstra os atributos já concentrados em toda sua história, além de tudo que se tornará com a evolução do trabalho.

De acordo com *front Page* da Gru Airport, “o aeroporto atende cerca de 35 milhões de passageiros por ano, em três terminais de passageiros (TPS1 TPS2 e TPS4). Para atender a demanda de crescimento da população que viaja no país, o aumento do número de estrangeiros que visitam o Brasil e os próximos eventos que acontecerão nos próximos anos, como Copa das Confederações da FIFA/2013, Copa do Mundo da FIFA/2014 e os Jogos Olímpicos Rio 2016, o GRU Airport passará por uma grande reforma e modernização, além da construção de um novo terminal de passageiros, o TPS3”. (<http://www.gru.com.br/pt-br/Institucional> - acessado em 11.09.2013)

Com capacidade para atender 12 milhões de pessoas por ano, o TPS3 terá um hotel com cerca de 50 quartos, localizado na área restrita antes da imigração para os passageiros em conexão que precisam passar a noite antes do voo no dia seguinte. A obra

será feita pela Concessionária, que depois negociará com redes de hotéis para definição da bandeira de administração do prédio. Além do hotel, o novo terminal terá: Terminal de ônibus; Esteira de locomoção entre os terminais 1 e 2 e o T3; Shopping Center com lojas de grifes nacionais e internacionais e restaurantes e sistema automatizado que permite check-in e despacho de bagagem fora do balcão”. (Infraero)


Neste aspecto discordamos de Marc Augé (2004) quando descreve aeroporto como um “*não lugar*”.

O Aeroporto Internacional de São Paulo / Guarulhos é um importante “*hub*” (plataforma giratória de voos e centro de conexão) no Brasil. Isto faz com que a permanência seja cada vez maior no aeroporto, promovendo o surgimento de serviços de hospedagem, tornando um “lugar” para muitos passageiros.

Conforme o Jornal de Folha de São Paulo de 26 de novembro de 2012, as reformas prometidas pela concessionária estão indicadas na figura nº 1 abaixo;

CUMBICA REFORMULADO

Veja as principais mudanças que devem ocorrer até a Copa de 2014

 Estação de trem suspenso, como o monotrilho

NOVA DIVISÃO



ESTACIONAMENTO

Terá mais 2.600 vagas, em 7 pisos (2 subsolos e 5 andares). Vagas mais perto dos terminais serão mais caras

SEGURANÇA

Novo esquema de segurança proibirá entrada de mendigos e pedintes

SINALIZAÇÃO E ILUMINAÇÃO

Terminais 1 e 2 terão a iluminação trocada por LED. Sinalização será feita em preto e amarelo, padrão internacional

Divulgação



PAINÉIS

Serão trocados para atender o padrão internacional. Voos serão exibidos na ordem do horário de partida (e não por empresas)

De acordo com a Revista AeroMagazine Edição 221 de julho de 2013; “As obras de terraplanagem no local onde será erguido o terceiro terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de São Paulo - Guarulhos já começaram, e estão em ritmo acelerado. Agora, será uma verdadeira corrida contra o tempo. Isso porque a concessionária que venceu o leilão para administrar o terminal aeroportuário mais importante da América Latina passa a ter como missão, quase impossível, deixar o terceiro terminal de passageiros (TPS-3) pronto até o início dos jogos da Copa do Mundo de 2014. Além disso, terá de entregar outras obras de infraestrutura igualmente importantes, que incluem a construção de um terminal

rodoviário para 22 ônibus, um edifício-garagem com capacidade para atender 2.386 veículos e ainda melhorias substanciais nos terminais de passageiros mais antigos e na área de movimentação de aeronaves” (Figura 2 e 3)

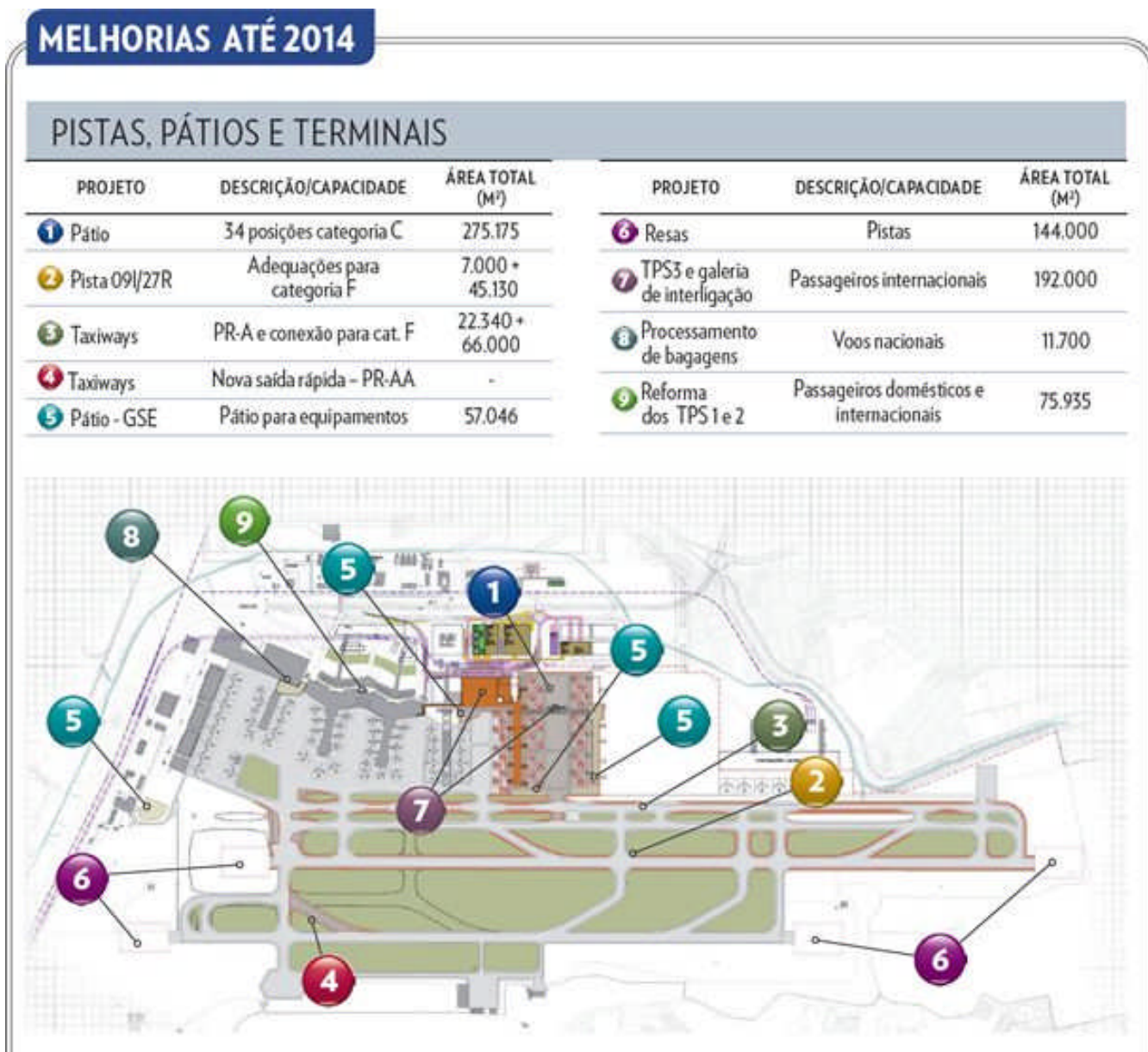


Figura 2

Fonte: Revista AeroMagazine, Julho de 2013

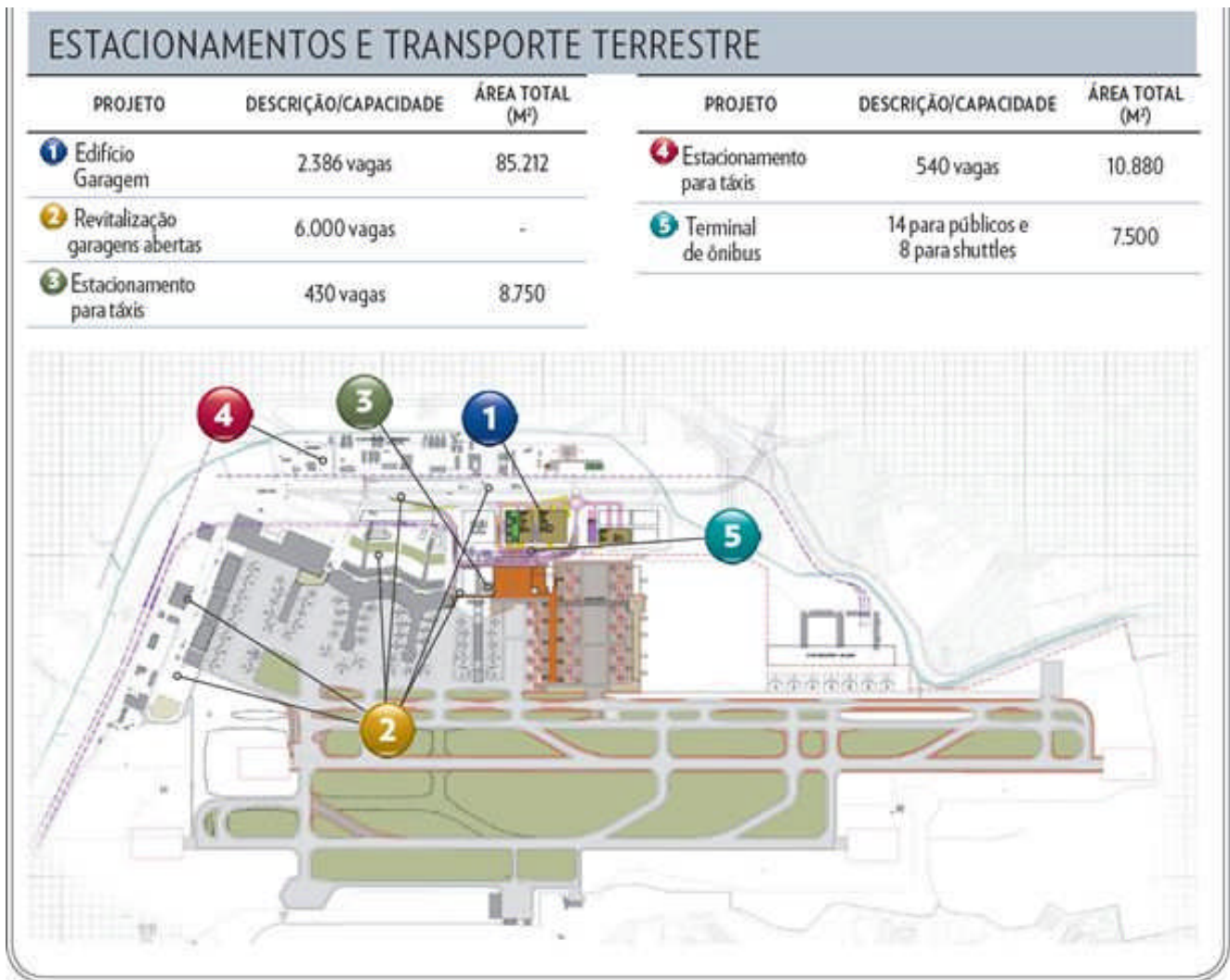


Figura 3

Fonte: Revista AeroMagazine, Julho de 2013

De acordo com a Revista o investimento inicial será da ordem de R\$ 3 bilhões de reais.

Se todas essas amplexões e melhorias sair do papel o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro, passará a despontar como um dos maiores e mais confortáveis aeroportos da América Latina. "Estaremos, inclusive, executando obras na pista 09L/27R com o objetivo de deixar Guarulhos pronto para receber aviões de classe F, em especial, os Airbus A380" (Foto 15), destaca Antônio Miguel

Marques, presidente da Concessionária Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.. Hoje, essas aeronaves só não voam para o Brasil em função das restrições aeroportuárias, lembrando que a Lufthansa, a Air France e a Emirates já demonstraram intenção de trazer o superjumbo ao país em linhas regulares.



Foto 15: Pouso do A380 em Guarulhos em dezembro de 2007, esta aeronave faz parte do World Tour – Latin America, evento promovido pela Airbus para exibição e testes operacionais de compatibilidade.

Fonte: <http://blogdomrcondes.blogspot.com.br/2007/12/pousou-esta-manha-em-guarulhos-o-maior.html> - acessado em 06.02.13

O TPS-3 deverá ocupar uma área de 192 mil metros quadrados com capacidade para movimentar 12 milhões de passageiros ao ano.

A seguir apresento sistematizado e através de tabelas, alguns dados que caracterizam esse importante equipamento urbano que produz novas centralidades para Guarulhos e São Paulo. O tamanho e a necessidade de acumulação de muitos outros serviços justifica a atração de grandes fluxos de pessoas, informações, carros, ônibus, comércio.

Pela grandiosidade do Aeroporto em estudo, elencarei alguns dados que comprovam a importância deste empreendimento à nível local, regional, nacional e internacional.

Para esta demonstração usarei tabelas que apresentam dados que justificam a nossa discussão feita neste presente trabalho.

Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos Governador André Franco Montoro

Abaixo nomenclatura para caracterizar oficialmente o Aeroporto;

IATA: GRU - ICAO: SBGR

Tipo Público/Militar

Administração INFRAERO

Serve São Paulo -

Região Metropolitana de São Paulo

Inauguração 20 de janeiro de 1985 (26 anos)

Altitude 749 m (2 457 ft)

Possui duas pistas





Cabeceiras	Comprimento	Superfície
09L/27R	3 700 m (12 139 ft)	Asfalto
09R/27L	3 000 m (9 843 ft)	Asfalto

De acordo com o anuário do transporte aéreo – ANAC, no ano abaixo o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, registrou;

<p>Movimento em 2010 26.774.546 passageiros 357.847.389 t de carga 250.492 aeronaves</p> <p>Capacidade anual 16,5 mi de passageiros</p>

Maiores rotas domésticas saindo de São Paulo/Guarulhos(2009).

Rank	Cidade	Passageiros	Companhias
1	 Salvador, BA	755.658	Avianca, GOL, Passaredo, TAM, Webjet;
2	 Recife, PE	698.613	Avianca, GOL, TAM;
3	 Porto Alegre, RS	634.100	Avianca, GOL, TAM, TRIP, Webjet;
4	 Rio de Janeiro, RJ (GIG)	474.412	Avianca, GOL, TAM;
5	 Fortaleza, CE	445.341	GOL, TAM;
6	 Brasília, DF	440.918	Avianca, GOL, TAM, Webjet;

7		Curitiba, PR 371.019 Avianca, GOL, TAM, TRIP, Webjet;
8		Belo Horizonte, MG (CNF) 295.602 Avianca, GOL, TAM, Webjet;
9		Natal, RN 275.766 GOL, TAM;
10		Manaus, AM 248.920 GOL, TAM, TRIP.

Chegadas de turistas em São Paulo, por via aérea, segundo países de residência permanente (2009)


Rank	País	Passageiros	Companhias
1		Estados Unidos 346.376	American Airlines, Delta Airlines, Continental, United, Korean Air, TAM;
2		Argentina 190.730	Aerolineas Argentinas, TAM Mercosur, Qatar Airways, British Airways, LAN Argentina;
3		Alemanha 112.943	Lufthansa, TAM;
4		Itália 103.883	Alitalia, TAM;
5		Inglaterra 77.930	British Airways, TAM;
6		França 75.399	Air France, TAM;
7		Espanha 71.802	Iberia, Air China, Singapore Airlines, TAM;
8		Chile 68.091	LAN Chile, TAM;
9		Portugal 63.942	TAP Portugal, TAM;
10		México 52.445	Aeromexico.

Apresento as características dos dois mais importantes Terminais do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, sendo o Terminal 1 com duas asas A e B e o Terminal 2 também com duas asas C e D;

Terminal 1 (TPS1)

Asa A



Companhias e destinos do Terminal 1 (Asa A)	
Companhias	Destinos
 Aerolíneas Argentinas	Buenos Aires (Aeroparque) e (Ezeiza) - Córdoba - Bariloche (a partir de 1 de julho de 2011)
 Aeroméxico	Cidade do Mexico
 Air France	Paris (Charles de Gaulle)
 Air China	Beijing - Madri
 Alitalia	Roma (Fiumicino)
 Avianca	Bogotá
 British Airways	Londres (Heathrow)
 Delta Air Lines	Atlanta - Nova Iorque (JFK) - Detroit
 Iberia	Madri (Madrid-Barajas) - Barcelona
 Singapore Airlines	Barcelona (El Prat) Singapura (Changi)
 KLM	Amsterdã
 Korean Air	Los Angeles - Seul
 Passaredo	Brasília - Cuiabá - Franca - Goiânia - Ribeirão Preto - São José do Rio Preto - Vitória da Conquista - Salvador - Barreiras - Uberlândia
 Puma Air	Belém - Macapá
 TRIP	Belo Horizonte (Confins) (aguardando autorização) -

	Bonito - Campinas - Cascavel - Campo Grande - Cuiabá - Curitiba - Londrina (aguardando autorização) - Manaus - Marília - Maringá - Montes Claros (aguardando aprovação da ANAC) - Petrolina (aguardando aprovação da ANAC) - Porto Alegre (aguardando autorização) - Porto Velho - Presidente Prudente - Navegantes - Joinville - Criciúma
 United Airlines	Chicago (O'Hare) - Washington, DC (Dulles)

Asa B

Companhias e destinos do Terminal 1 (Asa B)



Companhias	Destinos
 El Al	Tel Aviv (Ben Gurion)
 Avianca Brasil	Alta Floresta - Bogotá - Brasília - Campo Grande - Juazeiro do Norte - Florianópolis - Passo Fundo - Petrolina - Porto Alegre - Recife - Rio de Janeiro (Aeroporto Santos Dumont e Galeão) - Salvador
 Pantanal	Araçatuba - Bauru - Belo Horizonte (Confins) - Cabo Frio - Fortaleza - Ilhéus - Juiz de Fora - Marília - Presidente Prudente - Recife - Ribeirão Preto - São José do Rio Preto - Teresina e Uberaba
 TAM	Aracaju - Belém - Belo Horizonte (Confins) - Brasília - Campo Grande - Cuiabá - Curitiba - Florianópolis - Fortaleza - Foz do Iguaçu - Goiânia - Ilhéus - João Pessoa - Londrina - Maceió - Manaus



	- Natal - Porto Alegre - Porto Seguro - Recife - Rio de Janeiro (Galeão) - Salvador - Vitória
 TAM (Internacionais)	Bogotá - Buenos Aires (Ezeiza) - Buenos Aires (Aeroparque) - Caracas - Frankfurt - Lima - Londres (Heathrow) - Madri - Miami - Milão (Malpensa) - Montevideu - Nova Iorque (JFK) - Orlando - Paris (Charles de Gaulle) - Santiago do Chile
 TAM Airlines	Assunção - Ciudad del Este

Terminal 2 (TPS2)

Asa C

Companhias e destinos do Terminal 2 (Asa C)

Companhias	Destinos
 GOL/VARIG	Belo Horizonte (Confins) - Brasília - Campo Grande - Campina Grande - Caxias do Sul - Chapecó - Cuiabá - Curitiba - Fernando de Noronha - Florianópolis - Fortaleza - Foz do Iguacu - Goiânia - Ilhéus - João Pessoa - Londrina - Macapá - Maceió - Manaus - Maringá - Natal - Navegantes - Petrolina - Porto Alegre - Porto Seguro - Rio de Janeiro (Galeão) - Recife - Salvador - Teresina - Vitória
 GOL/VARIG (internacionais)	Assunção - Bogotá - Philipsburg (Aeroporto Princesa Juliana)(em 2011) - Buenos Aires (Aeroparque e Ezeiza) - Bridgetown - Caracas - Curaçao - Cidade do Panamá - Montevideo - Santo Domingo - Santiago do Chile

 Pluna	Montevideu - Punta del Este - Buenos Aires - Santiago [Sazonal]
 Webjet	Brasília(Juscelino Kubitschek) - Foz do Iguacu (a partir de 01 de agosto de 2011) - Maringá (a partir de 9 de maio de 2011) - Fortaleza - Navegantes (27/03), Natal - Porto Alegre - Recife - Salvador - Ribeirão Preto - Rio de Janeiro (Galeão e Santos Dumont)

Asa D

Companhias e destinos do Terminal 2 (Asa D)

Companhias	Destinos
 AeroSur	La Paz - Santa Cruz de la Sierra (Viru Viru)
 Air Canada	Toronto (Pearson)
 American Airlines	Dallas (Fort Worth) - Miami - Nova Iorque (JFK)
 Boliviana de Aviación	Cochabamba
 Continental Airlines	Houston (Intercontinental) - Newark
 Copa Airlines	Cidade do Panamá
 Emirates	Dubai
 LAN Airlines	Santiago
 LAN	Buenos Aires (Ezeiza)

Argentina	
 LAN Express	Santiago
 LAN Perú	Lima - São Francisco
 Lufthansa	Frankfurt - Munique - Santiago
 Qatar Airways	Buenos Aires - Doha
 South African Airways	Joanesburgo(Oliver Tambo)
 Swiss	Zurique
 TAAG	Luanda(Luanda)
 TACA Perú	Lima - Quito
 TAP Portugal	Lisboa(Portela) - Porto
 Turkish Airlines	Istambul

Ao discutirmos o aeroporto como centralidade urbana, não podemos deixar de lado a papel exercido pelas empresas áreas que operam no Brasil. São através delas com suas aeronaves, frequência e destinos, onde observamos os fluxos de passageiros e mercadorias que justificam suas atuações em determinados aeroportos e não em outros.

No Brasil destacam-se as empresas aéreas Tam e Gol, ambas operando com aeronaves de fabricantes diferentes, a

primeira com a *Airbus* (Franco-Inglesa) e a segunda com a Boeing (Norte- Americana) e os aeroportos de São Paulo, Guarulhos e Congonhas aparecem em 2002, em números de passageiros transportados, respectivamente na primeira e segunda posição de acordo com a Infraero. (Théry, 2003)

Para justificar a importância da centralidade exercida pelo nosso objeto urbano, mostramos na tabela abaixo as empresas que atuam em Guarulhos, distribuídas pelos terminais;

Empresas Aéreas do Aeroporto Internacional de São Paulo-
Guarulhos (Cumbica)

Empresas Aéreas da Asa A do Terminal 1 do Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos (Cumbica)

- Air France
- Aeroméxico
- Aerolíneas Argentinas
- Avianca Brasil (ex-OceanAir)
- Alitalia
- British Airways
- Delta Airlines
- Iberia - Líneas Aéreas de España
- KLM
- United Airlines
- TRIP Linhas Aéreas
- Puma Air Linhas Aéreas

Empresas Aéreas da Asa B do Terminal 1 do Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos (Cumbica)

- EL AL
- Korean
- Pantanal Linhas Aéreas
- Passaredo Linhas Aéreas
- TAM Linhas Aéreas

Empresas Aéreas da Asa C do Terminal 2 do Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos (Cumbica)

- Gol Transportes Aéreos
- Pluna
- Turkish
- TAAG
- WebJet Linhas Aéreas
- Air China

Empresas Aéreas da Asa D do Terminal 2 do Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos (Cumbica)

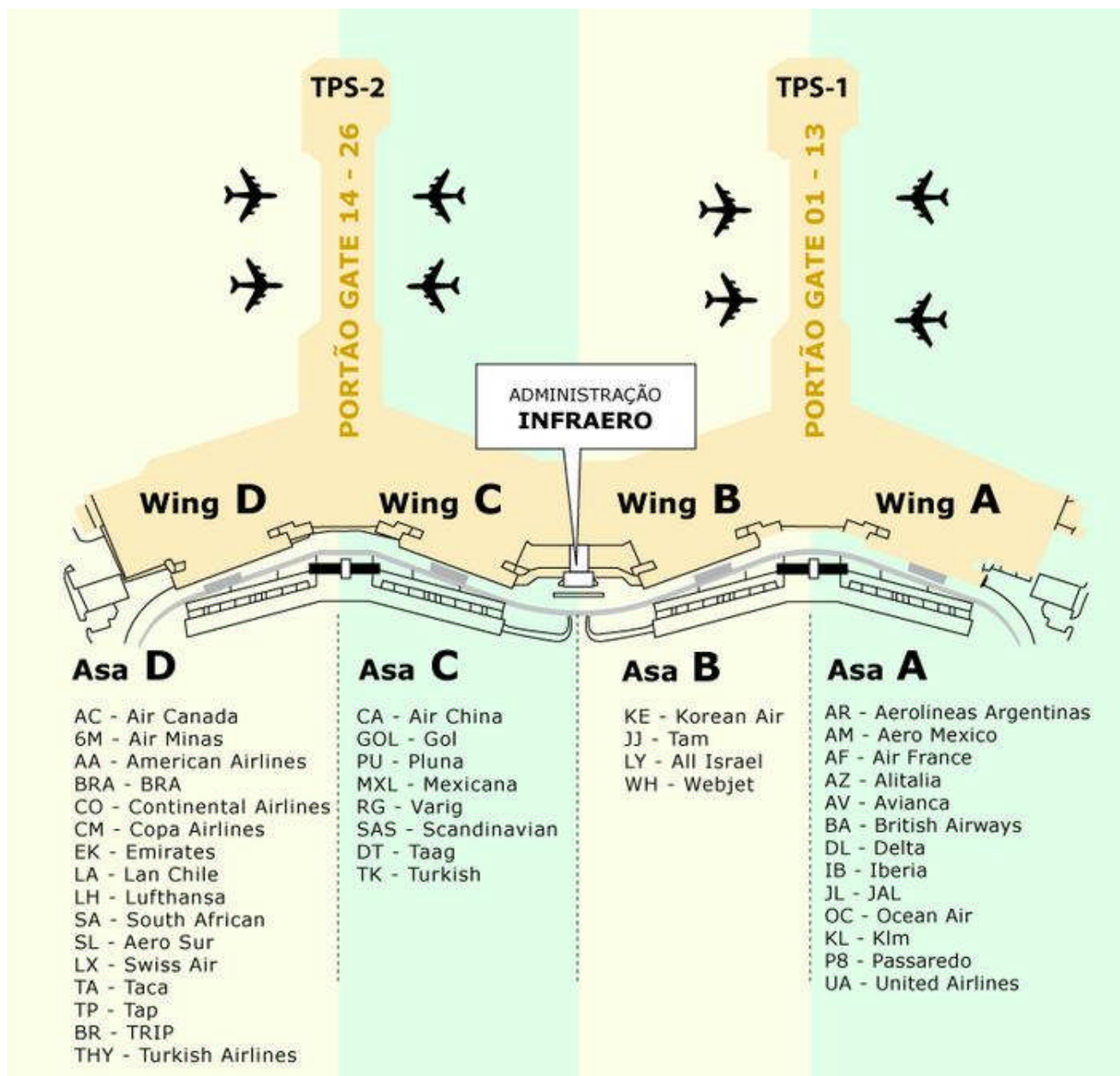
- American Airlines
- Air Canada
- Copa Airlines
- Continental
- Lufthansa
- LAN (Lan Chile / Lan Peru / Lan Argentina / Lan Express)
- Aerosur
- South African
- Swiss
- TAP Portugal
- TACA
- Emirates
- Qatar

Empresas Aéreas de cargas do Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos (Cumbica)

- ABSA
- Air Brasil
- Beta Cargo
- Master Top
- Total Express
- Varig Log

Fonte: <http://www.sopassagemdeaviao.com/aeroportos/aeroporto-internacional-de-sao-paulo-guarulhos-cumbica.htm> - acessado em 25/05/11 13:34

Na figura nº 4, observamos a distribuição das empresas nos Terminais I e II;



Fonte: <http://passagem-promocao.com/aeroporto-de-guarulhos-serie-especial-aeroportos-do-brasil/> - acessado em 28.10.2013

Em 1986 operavam as empresas Aerolineas Argentinas (Boeing 727 e 737), Aeroperu (Douglas DC-8), Air France (Boeing 747), British Airways (Lockheed Tristar), Cruzeiro, Ladeco (Boeing

727), Lan Chile (Boeing 707 e Boeing 737), Lineas Aereas Paraguayas (Boeing 707), Lloyd Aereo Boliviano (Boeing 727), Panam (Boeing 747), Pluna (Boeing 737), TAP Air Portugal (Lockheed Tristar), Transbrasil, Varig e Vasp. (http://www.aviacaobrasil.com.br/wp/noticias/materias/aeroporto_de_guarulhos_25_anos_ja_operar_alem_da_capacidade_projetada - acessada em 25/05/11 16:14)

Atualmente o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos opera com aeronaves de grande porte que transportam até 470 passageiros, conforme Foto 16 e 17;



Foto 16 Boeing 747-400 da British Airways Airways no hangar do Terminal Internacional

Fonte : O Autor em Setembro de 2013



Foto 17 Boeing 777 estacionado no pátio para aeronaves

Fonte : O Autor em Setembro de 2013

Terminais do Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos

(Cumbica)

- Terminal 1 - concluído em 1985
- Terminal 2 - primeira etapa concluída em 1991 e a última em 1993
- Terminal 3 - a ser inaugurado
- Terminal 4 – primeira etapa concluída no início de 2013 e o término previsto para 2020 (Esta área do aeroporto encontra-se mais distante de dos outros terminais)

- O mercado de trabalho da comunidade aeroportuária de Guarulhos é formado por, aproximadamente, 1.700 empresas prestadoras de serviços que empregam um total de 28,2 mil profissionais que trabalham em escala de revezamento durante as 24 horas de funcionamento do aeroporto. (<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos/sao-paulo/aeroporto-internacional-de-sao-paulo.html> - acessado em 25/05/11)
- O Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos) possui os sistemas ILS CAT I e CAT II. Com isso ele é preparado para uma aproximação de pouso de aeronaves com precisão por instrumentos, em condições restritas de teto e visibilidade, desde que as aeronaves possuam tais equipamentos. Em categoria I (CAT I) é possível realizar pousos com visibilidade entre 800m e 1100m e teto de 200 a 500 pés. Em categoria II (CAT II) é possível realizar pousos com visibilidade entre 400m e 700m e teto de 100 pés. Abaixo dessas condições o Aeroporto está impraticável (fechado), até que seja instalado o sistema CAT III que permite trazer a aeronave com visibilidade zero, para pousos via instrumentos. O ILS (Instrument Landing System) é um sistema que permite à aeronave, desde que possua instrumento de bordo, orientação segura de alinhamento e ângulo de descida, a aproximação para o pouso. É necessário que a aeronave seja homologada e a tripulação habilitada para este tipo de procedimento.

Para Milton Santos (2001) de acordo com os critérios estabelecidos pela Infraero relacionados à estrutura operacional, o ILS, coloca a região Sudeste como a única possuidora de aeroportos especiais, no caso Guarulhos em São Paulo e o Galeão no Rio de Janeiro.

- Mais de 40 diferentes modelos de aeronaves utilizam as duas pistas do aeroporto, uma com 3.700 metros e outra de 3 mil metros de extensão, que recebem, em média diária, 475 operações de pouso e decolagem.
- No setor de carga aérea internacional, a Infraero dispõe do maior terminal de logística da América do Sul com área de 93.216 metros quadrados, contando com serviços de recepção, despaletização, unitização, movimentação e armazenagem de mercadorias oriundas dos setores de importação e exportação.

De acordo os dados apresentados e o adventos desses fluxos mais densos, *“não se dá sem uma re-hierarquização dos nós do sistema aéreo. O exemplo paradigmático é a inversão na posição do Rio de Janeiro e de São Paulo. O primeiro Estado, que em 1945 tinha primazia nacional, é ultrapassado, em 1995, pelo movimento de São Paulo”*. (Santos, 2001, p. 168)

O mesmo autor nos mostra que em 1995 o número de passageiros transportados foi de 5.305.049 que, corresponde a cerca de 30% do volume total do país, consolidando São Paulo como centro de comando do território nacional. *“Mas sobretudo também ao crescimento e à diversificação das rotas entre a capital paulista e sua hinterlândia, a partir, sobretudo, da modernização agropecuária”* Santos, 2001)

- Sítio Aeroportuário
Área: 13.774.086,00 m²
Pátio das Aeronaves
Área: 468.110 m²
Terminal de Passageiros
Capacidade/Ano:
Área(m²): TPS I: 87.850 e TPS II: 91.940
Estacionamento:
Capacidade: 3.098 vagas



Foto 18 - Pátio de Estacionamento de Veículos e do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos
Fonte: Infraero acessado em 02.06.11

- Estacionamento de Aeronaves

Nº de Posições: 61 posições*

*as posições podem ser alteradas conforme o mix de aeronaves.

(<http://www.aviacaobrasil.com.br/wp/aeroportos/aeroporto-internacional-de-sao-pauloguarulhos> - acessado em 25/05/11)

Os principais produtos movimentados são:

- Importados:

Autopeças

Químicos farmacêuticos

Confecções (têxteis)

Alimentícios

Eletrônicos

Aeronáuticos

Informática

Flores

- Exportados:

Frutas

Autopeças

Eletrônicos

Confecções

Têxteis em Geral

Calçados

Carnes

Flores

Acabamento metalúrgico

Fonte: <http://fatecgru.forumeiros.com/t12-terminal-de-cargas-de-guarulhos>

Aeroporto de Guarulhos (SBGR)					
Ano	Passageiros	Nacionais	Internacionais	Cargas (t)	Aeronaves
2003	11.581.034	4.652.676	6.928.358	-	-
2004	12.940.193	5.583.877	7.356.316	-	-
2005	15.834.797	7.257.196	8.577.601	218.592.000	154.339
2006	15.759.181	7.548.583	8.210.598	419.848.126	154.948
2007	18.795.596	10.346.742	8.448.854	424.156.583	187.960
2008	20.400.304	11.554.548	8.845.756	425.884.098	194.184
2009	21.727.649	13.268.119	8.459.530	351.787.564	209.636
2010	26.774.546	16.413.457	10.361.089	357.847.389	250.492
2011 (Até Abril)	9.770.097	6.035.131	3.734.966	-	-

Fonte:

<http://1guiaguarulhos.com.br/?conteudo=40&PHPSESSID=70e4531a2ea7eeec6e932c73dc99d350>

Nos anexos I e II encontramos croquis que demonstram a distribuição de alguns dados apresentados.

Serra diz que “a interação do sistema de transportes com a urbanização e a metropolização é estreita”. A sinergia de Guarulhos e o Aeroporto, transforma a dinâmica, a circulação e a reprodução do espaço urbano da cidade de tal forma que, o aeroporto é cidade e a cidade é o aeroporto.

A cidade ganhou reconhecimento mundial por causa do seu aeroporto, este equipamento urbano tornou-se um grande indutor de desenvolvimento econômico e de problemas para a cidade; “o

avião ao aparecer, encontrou a cidade cheia de problemas de transporte, e como os demais veículos que tinham antecedido, ele também constituiu-se inicialmente numa promessa de solução final e a seguir numa fonte infindável de novos problemas” (Serra, 1979, p. 4).

Podemos aqui citar o aumento da poluição do ar e sonora na cidade, bem como, a diminuição dos espaços do entorno para a ocupação de moradia para a população que, cada vez mais desloca-se para lugares mais distantes das áreas centrais.

Esses lugares estão nas proximidades do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos mas, sem acesso ao mesmo e ocupam as áreas elevadas da Serra da Cantareira (figura 19 e 20), aí notamos o crescimento urbano da Cidade de Guarulhos em áreas de Mata Atlântica e de encosta.

São as populações de baixa renda que, não tendo onde morar acabam se afastando das áreas mais valorizadas, isso nos lembra Élisée Reclus;

*“É só um meio-bem transformar os bairros insalubres, se os
infelizes que outrora os
habitavam são expulsos de seus antigos
casebres para ir em busca de outros
no subúrbio...”*



Foto 19 - Patió de aeronaves do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos e ao fundo a ocupação desordenada da Serra da Cantareira

Fonte: O autor em Agosto de 2012

Outro efeito percebido também é o efeito barreira criado pelas vias de acesso ao aeroporto, Nicolau Gualda afirma que a criação de novas acessibilidades atreladas aos sistemas de transporte tende dividir a cidade através de suas vias de acesso rápido.

Como diz Reclus (2010);

“Fossem os edis de uma cidade, sem exceção, homens de um gosto perfeito; ainda que cada restauração ou reconstrução de

edifício fizesse-se de uma maneira irrepreensível, nem por isso todas as nossas cidades deixariam de oferecer o deplorável e fatal contraste do luxo e da miséria, consequência necessária da desigualdade, da hostilidade que separam em dois o corpo social”. (p. 26)



Foto 20 – Torre de Controle em destaque e o Bairro Presidente Dutra nas encostas da Serra da Cantareira. O acesso a este Bairro é feito contornando quase todo o Aeroporto do lado da pistas.

Fonte: O autor em Agosto de 2012

Verificamos a partir da leitura de Santos (1979) que, os dois circuitos da economia o superior e o inferior estão atuando junto

mas produzindo espaços desiguais, e que quando as cidades crescem, a humanidade progride, quando elas diminuem (pensado aqui, a cidade com função e estrutura que privilegia somente alguns que, podem usufruir e se beneficiar do altos serviços que a cidade oferece, deixando à margem o outro restante privado dessas realizações), o corpo social ameaçado regride à barbárie.

PARTE IV

A REDE HOTELEIRA E O CENTRO DE GUARULHOS

A presença no município de Guarulhos do Aeroporto Internacional de São Paulo / Guarulhos – Governador André Franco Montoro, é de suma importância para o desenvolvimento sócio-econômico e cultural da cidade e das regiões vizinhas. O aeroporto representa um indutor e gerador de novos negócios e oportunidades, além de ser um dos mais importantes centros de ofertas de empregos. Cerca de 50% dos postos de trabalho do aeroporto são de profissionais que residem na cidade de Guarulhos.

O desenvolvimento observado na cidade de Guarulhos após a inauguração do Aeroporto Internacional, gerou a diversificação das atividades trabalhistas principalmente no setor de prestação de serviços.

A quantidade de mão de obra necessária, bem como o fornecimento de serviços a esse grande empreendimento demanda a instalação de prestadoras, indústrias e outros serviços na proximidade. A função urbana da cidade de Guarulhos gira em torno do aeroporto e dos hotéis que se instalaram na cidade, possibilitado com a desindustrialização industrial na primeira década do século XXI. A quantidade de empregos gerados é tão grande que, não faz sentir a quantidade de desemprego gerada pela saída das indústrias que, procuram novos incentivos fiscais em regiões em desenvolvimento do nosso país.

No centro de Guarulhos, principalmente no Calçadão Dom Pedro, verifica-se uma grande concentração comercial (Foto 21), vinculada as necessidades e convergência da população da cidade que, vêem o centro ainda como o lugar de importância na dinâmica cotidiana. Mesmo, com uma área total de 319,1 quilômetros quadrados, e considerado o segundo município com maior número

de habitantes do Estado de São Paulo (1.221.979 hab., conforme estimativa de 2010 do IBGE), perdendo a primeira posição para a capital. A relação do centro da Cidade com o aeroporto é percebida com muita intensidade através das linhas de ônibus que partem de vários bairros para fazerem baldeação para o aeroporto.



Foto 21 - Centro de Guarulhos – Calçada Dom Pedro. Ao fundo a Igreja Matriz da Cidade de Guarulhos

Fonte: O autor – Dezembro de 2010

Este aeroporto movimenta uma quantidade muito grande de passageiros que de alguma forma utilizam os serviços existentes no aeroporto, desde restaurantes, bagagens, farmácia, conveniência e outras coisas; o fluxo de carros na Rodovia Helio Smidt não para nas 24 horas do dia, trazendo e levando passageiros para todos os

cantos da região metropolitana de São Paulo, Baixada Santista e Interior.

Ficar em Guarulhos e sair para encontros, reuniões, atendimentos, entrevistas na cidade de São Paulo, possibilita maior tranquilidade para se preparar ao chegar em São Paulo, bem como maior facilidade de retorno ao aeroporto antes do vôo previsto de volta. Fator essencial do surgimento e ampliação os hotéis na cidade, atrelado também as dificuldades de transporte, de congestionamento. Na foto 15 observamos também nas proximidades do centro uma grande verticalização da cidade. A cidade vem atraindo profissionais aéreos operacionais (pilotos, copilotos, engenheiros de voos e comissários de bordo) para residir e ficarem próximos ao local de trabalho.



Foto 22 Explosão da verticalização da região central de Guarulhos
Fonte : O Autor em Dezembro de 2010











Atualmente as congestionadas vias de chegada e saída do aeroporto, transforma a viagem em terra ao aeroporto em um grande problema, como diz Bianca; *O aeroporto internacional André Franco Montoro, centraliza vôos internacionais e também nacionais, não existindo concorrência com outro aeroporto, aqui no caso de Congonhas e Viracopos - esse último muito longe da região metropolitana de São Paulo, criando menos interesse aos passageiros.*

Para se chegar em Guarulhos saindo de São Paulo a marginal do rio Tietê é o único caminho mais rápido e expresso que possibilita o acesso à Rodovia Presidente Dutra e Ayrton Senna, com grande fluxo de carros em horário de pico e principalmente em vésperas de feriado e nas sexta-feira a noite. Tudo torna-se complicado.

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o município é o nono em potencial de consumo, despertando investidores principalmente do setor hoteleiro, como podem ser observados nas vias de ligação ao aeroporto e no centro de Guarulhos.

Dentro desse contexto, um bom exemplo disso, é o crescimento do setor hoteleiro de Guarulhos que reúne, atualmente, 19 hotéis (tabela abaixo), totalizando mais de 2,7 mil apartamentos, transformando o espaço urbano da cidade.

Tabela 3 - Os principais hotéis na cidade de Guarulhos

	Hotel Panamby End.: Rod. Presidente Dutra, km 223,8 (pista SP-RJ)
	Cumbipar King Hotel End.: Avenida Santos Dumont, 2.646 - Cumbica
	Cesar Park International Airport São Paulo End.: Rodovia Hélio Schmidt, s/nº
	Comfort Guarulhos End.: Rua Dr. Ramos de Azevedo, 100
	Bristol Dobby International Hotel End.: Rua José de Andrade, 63
	Express Inn Hotel End.: R. XV de Novembro, 63 - Centro
	Guaru Plaza Hotel End.: Av. Emílio Ribas, 189 - Centro
	Ibis Guarulhos End.: Rua General Osório, 19 – Centro
	Ipê Guarú End.: Avenida Emílio Ribas, 113 - Centro
	Sables Hotel End.: Av. Salgado Filho, 1.176 - Jardim Maia



Marriot

End.: Av. Monteiro Lobato, s/nº - CEP: 07190-000



Matiz Guarulhos - Aeroporto

End.: Rua Pedro de Toledo, 1.000 – Jd. São Geraldo - CEP: 07140-000



Slaviero Executive Guarulhos

End.: Rua Rafael Balzani, 32 - Centro



Mercure Apartments

End.: Rua Barão de Mauá, 450 – Centro



Monaco Center Inn

End.: Praça Tereza Cristina, 41 - Centro



Monaco Convention & Hotel

End.: Rua Diogo de Faria, 137 - Centro



Hotel Fazenda Santa Helena

End.: Estrada do Saboo, s/nº - Bairro Marmelo



Santa Mônica Eventos

End.: Estrada Davi Corrêa, 900 (antiga Estrada do Cabuçu) - Recreio São Jorge



Foto 23 – Hotel de Alto Luxo – Caesar Bunisses em Guarulhos (SP)
na Rodovia Helio Smidt
Fonte : O Autor em Julho de 2012

Pesquisando sobre o município de Guarulhos, foram pouquíssimas as obras encontradas na Geografia, o que torna relevante essa pesquisa para a nossa ciência e para o entendimento da reprodução do espaço urbano de Guarulhos, com a instalação dos hotéis atrelado ao aeroporto e a proximidade com a grande capital do nosso Estado.



Foto 24 – Hotel da Rede Marriott em Guarulhos (SP) na Rodovia Helio Smidt
Fonte : O Autor em Julho de 2012



Foto 25 – Hotel da Rede Bristosl nas proximidades do Centro de Guarulhos (SP).
Fonte : O Autor em Julho de 2012



Foto 26 – Hotel da Rede Ibis e da Rece Mercure nas proximidades do Centro de Guarulhos (SP).

Fonte : O Autor em Julho de 2012

Guarulhos que anteriormente caracterizou-se como cidade industrial as margens da Rodovia Presidente Dutra, torna-se agora uma cidade de serviços, ou seja, a espacialidade e a centralidade de Guarulhos ganham novas dinâmicas com a presença deste importante aeroporto.



Foto 27 – Hotel da Slaviero nas proximidades do Centro de Guarulhos (SP).

Fonte : O Autor em Julho de 2012

A Geografia torna-se importante aqui, para entender, compreender e registrar esse importante momento para a cidade de Guarulhos.

Nesta primeira década do século XXI, o município vem atraindo outros equipamentos urbanos e diversificando os setores de serviços, em especial para o comércio, hotéis e convenções, com destaque para o centro de Guarulhos e as vias de acesso ao Aeroporto Internacional.



Foto 28 – Hotel Monaco no Centro de Guarulhos (SP).
Fonte : O Autor em Julho de 2012

Harvey ao discutir a renda monopolista diz que; *“para o capitalismo comercial, a versão localizacional seria a centralidade em relação, por exemplo, a rede de transportes e comunicação, ou a proximidade (para a rede hoteleira) de alguma atividade muito concentrada (como um centro financeiro).”* (Harvey, 2005, p. 222), justificando a presença e expansão das redes hoteleiras nas proximidades do aeroporto, pois nas palavras de Harvey, *“os atores sociais controlam recurso natural mercadoria ou local de qualidade especial em relação a certo tipo de atividade, permitindo-lhes extrair renda monopolista daqueles que desejam usar tal recurso, mercadoria ou local.”*

Em outubro de 2012 foi lançado o Sistema Brasileiro de Classificação de Meios de Hospedagem (SBClass), uma iniciativa que autoriza o uso de estrelas para classificar os sete tipos de empreendimentos de hospedagem estabelecidos: hotel urbanos, hotel fazenda, cama e café, resort, hotel histórico, pousada e flat/apart-hotel.

O sistema é uma parceria do Ministério do Turismo com o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), a Sociedade Brasileira de Metrologia (SBM) e a sociedade civil.

Deixamos de mencionar a classificação acima, porque muitos hotéis em Guarulhos ainda não se cadastram no *cadasturb* para obterem as estrelas.

“De acordo com Pesquisa de Serviços de Hospedagem realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), existem cerca de 3.435 hotéis nas regiões metropolitanas das capitais do País. A expectativa é que este seja o meio de hospedagem mais utilizado pelos turistas durante a Copa do Mundo Fifa 2014” (<http://www.brasil.gov.br/turismo/2012/10/sistema-utiliza-estrelas-para-classificar-tipos-e-servicos-de-hospedagem-no-pais> - acessado em 30.09.13).

PARTE V

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A instalação do Aeroporto Internacional de São Paulo / Guarulhos, no município de Guarulhos e nas proximidades na Base Área de São Paulo, possibilitou grandes transformações na estrutura da metrópole e do município.

A Centralidade da Cidade foi reforçada com o surgimento no entorno do centro de uma quantidade considerável de hotéis que agregam outros serviços que o centro possibilita, portanto, no nosso entendimento, verificamos a reprodução de centralidades em Guarulhos, a partir da inauguração do aeroporto.

E pensamos também como centralidade o próprio aeroporto por agregar uma infinidade de serviços, comércio e fluxos de circulação na região, como a produção de uma nova centralidade dentro no município de Guarulhos e até mesmo na importante Cidade de São Paulo.

E em virtude dos eventos que o nosso país irá sediar nos anos de 2014 e 2016, esta centralidade produzida ao longo do tempo acaba sendo reforçada, não só no contexto regional mas, também no contexto nacional e internacional.

No momento atual acreditamos que os terminais intermodais de transporte, num mundo cada vez mais globalizado e com o ápice da mobilidade, torna-se lugares importantes e reforça as centralidades em nossas cidades.

Milton Santos em *a Natureza do Espaço*, nos diz que “*a atualidade é a unidade do universal e do particular: este aparece como se fosse separado, existindo por si, mas é sustentado e contido no todo. O particular se origina no universal e dele depende*”.

Pode estar aí uma nova maneira de entender a Geografia dos Transportes.

A contuidade para pensarmos o Aeroporto e a Centralidade exercida por algumas Cidades, poderá nos remeter do particular para o universal, ampliando não só o caso de Guarulhos e sim outras cidades do Brasil, da América Latina e até do mundo.

PARTE VI

BIBLIOGRAFIA UTILIZADA

AB'SABER, Aziz Nacib. **A Estrutura Metropolitana e o Novo Aeroporto de São Paulo**. São Paulo, Geografia e Planejamento – 18, 1975. (Xerox)

AB'SABER, Aziz Nacib. **O sítio urbano de São Paulo**. In; Azevedo, Aroldo. A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – Volume I - A região de São Paulo. São Paulo, São Paulo Editora S.A., 1958.

Anuário do Transporte Aéreo. Dados Estatísticos e Econômicos de 2012. ANAC. Brasília, 2013.

ALVES, Bianca Bianchi . **A Importância da Variabilidade do Tempo de Viagem no acesso terrestre a Aeroportos: Estudo de Caso do Aeroporto Internacional André Franco Montoro**. Dissertação de Mestrado, Escola Politécnica da USP, 2005.

ARROYO, Mónica. **São Paulo e os fluxos internacionais de mercadorias: A espessura de uma região metropolitana**. In: Carlos, Ana Fani Alessandri & Oliveira, Ariovaldo U. (Org.) Geografias de São Paulo – 2 A metrópole do século XXI. São Paulo. Contexto, 2004. p. 85-103.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas: 4ª Edição, Papirus Editora, 2004.

AZEVEDO, Aroldo. **São Paulo, Cidade Trimilionária**. In; Azevedo, Aroldo. A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – Volume I - A região de São Paulo. São Paulo, São Paulo Editora S.A., 1958.

BELTRÃO SPOSITO, Maria Encarnação. **O Centro e as Formas de Expressão da centralidade urbana**. In: Revista Geografia, Unesp, n 10, São Paulo, 1991, p1-18.

_____. **Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana.** In: Presidente Prudente; Textos e Contextos para a leitura geográfica de uma Cidade Média, Presidente Prudente, 2001, p 235-253.

_____. **A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana.** In: Revista Território, ano III, n 4, jan.jun. 1998, São Paulo, p 27-37.

BORJA, Jordi. **Urbanização e Centralidade.** In: Os Centros das Metrôpoles – Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo Imprensa Oficial do Estado, Editora Terceiro Nome, Viva o Centro, 2001.

BORJA, Jordi. **Grande projetos metropolitanos: mobilidade e centralidade.** In: Os Centros das Metrôpoles – Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo Imprensa Oficial do Estado, Editora Terceiro Nome, Viva o Centro, 2001.

CORRÊA, Roberto Lobato et al. **O sistema urbano brasileiro: Uma Análise através dos fluxos aéreos de passageiros.** In: Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, 1977, p. 92-111.

DUARTE, Ronaldo Goulart. **Centralidade, acessibilidade e o processo de reconfiguração do sistema de transporte na metrópole carioca dos anos de 1960.** In: Revista Território – Rio de Janeiro, Ano VII , n 10, 11 e 13 – set./out., 2003, p 91-106.

FRÚGOLI JR., Heitor. **Centralidade em São Paulo: Trajetórias, conflitos e negociações na metrópole.** São Paulo: EDUSP, 2006.

GUALDA, Nicolau Dionísio Fares. **Terminais de Transportes: Contribuição ao Planejamento e ao Dimensionamento**

Operacional. Tese de Livre Docência, Departamento de Transportes – Escola Politécnica da USP, 1995.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço.** São Paulo: AnnaBlume Editoray, 2005.

HASSENPFUG, Dieter. **Sobre a Centralidade Urbana.** In: arquitextos 085.00, vitruvius, acessado em 27.09.11.

INFRAERO – AEROPORTOS BRASILEIROS. Disponível em: www.infraero.gov.br/ Acessado em: 27.05.2011

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A Estruturação da Grande São Paulo.** Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1971.

LASALVIA, Liliana. **A Cidade de Guarulhos e o Aeroporto.** Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 2006.

LEITE, Rogério Proença. **Consumo Mix da Tradição: a reinvenção de um lugar.** In: Contra-usos da Cidade – lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. Campinas: Ed. Unicamp, Aracaju: Ed. UFS, 2ª Edição, 2007. p.157-211.

LEMOS, Amália Inés Geraiges de. **Um Exemplo de Processo de Metropolização recente na periferia da Grande São Paulo: O Município de Itaquaquecetuba.** Tese de Doutorado, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, 1980.

LEMOS, Amália Inés Geraiges de. **São Paulo: MetrÓpole Financeira da América do Sul.** In: Carlos, Ana Fani Alessandri & Oliveira, Arioaldo U. (Org.) Geografias de São Paulo – 2 A metrÓpole do século XXI. São Paulo. Contexto, 2004. p. 105-121.

_____. **As novas catedrais do Consumo: Os Shopping Centers das MetrÓpoles Latino-**

Americanas. In: Revista do Departamento de Geografia, USP, n 9, São Paulo, 1995, p 101-106.

LOBATO, Roberto Lobato et al. **O Sistema Urbano Brasileiro: Uma Análise através dos Fluxos Aéreos de Passageiros.** In: Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, 1977, p. 92-111.

MACHADO, José Roberto. **As diferentes centralidades urbanas em Maringá: As especificidades da área da Saúde.** In: I Simpósio de Estudos Urbanos: Desenvolvimento Regional e Dinâmica Ambiental – 29 a 31 de agosto de 2011. Geografia, Unesp, n 10, São Paulo, 1991, p1-18.

MELO, Luciana. **Incentivo que gera lucro e desenvolvimento.** Revista Êxito, Guarulhos. Dezembro, 1997.

PANSANI, Andréa & RUIZ, Mirian T. **O Novo parque das Compras.** Revista SIGA, Ano XVII – nº 139, Guarulhos. Abril de 1998.

PIETÁ, Elói. **Revirando a história de Guarulhos.** São Paulo: Cajá, 1993.

PEREIRA, Ana Paula Camilo. **Configuração Territorial do Transporte Aéreo Paulista: Novas Territorialidades e Desenvolvimento.** In: Boletim Goiano de Geografia, v. 29, n 2, jul./dez. 2009, p. 157-170.

PORTAS, Nuno. **As políticas de reforço das centralidades.** In: Os Centros das Metrôpoles – Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo Imprensa Oficial do Estado, Editora Terceiro Nome, Viva o Centro, 2001.

PREFEITURA DE GUARULHOS. Disponível em: www.guarulhos.gov.br/ Acessado em: 15.05.2011

RANALI, João. **História Guarulhos Estatística.** Guarulhos, 1944.

- RECLUS, Élisée. **Renovação de Uma Cidade - Repartição dos Homens**. São Paulo: Editora Imaginário, 2010.
- RIBEIRO, Silvio. **Guarulhos – Uma Explosão; Uma breve história**. São Paulo: Maitiry, 1995.
- ROMÃO, Gasparino José & NORONHA, Adolfo de Vasconcelos. **Guarulhos 1880 a 1980**. Edição Histórica comemorativa do I Centenário de Emancipação Política de Guarulhos – Homenagem da Prefeitura Municipal de Guarulhos e da Academia Guarulhense de Letras. Guarulhos, 1980.
- SANTOS, Carlos José Ferreira dos. **Identidade urbana e globalização – A formação dos múltiplos territórios em Guarulhos /SP**. São Paulo: AnnaBlume, 2006.
- SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: EDUSP, 6ª Edição, 2008.
- _____. **Espaço & Método**. São Paulo, Nobel. 1985.
- _____. **A natureza do Espaço**. São Paulo, EDUSP, 4ª Edição, 5ª reimpressão, 2009.
- _____ & SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: Território de sociedade no início do século XXI**. São Paulo, RECORD. 2001.
- SANTOS, Rubens Rodrigues dos. **Aeroportos: Do campo de aviação à Área Terminal**. São Paulo: Editora CONTAR, 1985.
- SERRA, Geraldo Gomes. **A Cidade e o Aeroporto**. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 1979.
- SOUZA, Sergio Magno Carvalho de & CIDADE, Lucia Cony Faria. **O Centro e a Centralidade Urbana: Um Debate teórico**. In; Anais XVI Encontro Nacional de Geógrafos, Porto Alegre, 2010.

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. **Revitalização dos Centros Urbanos**. Revista Polis, São Paulo, 1994, nº 19, p. 11 a 18. Situação Geral.

THÉRY, Hervé. **O Transporte aéreo no Brasil: Asas da Centralidade**. In. Mercator. Fortaleza: [s.n], ano 2, n. 3, 2003.

VAINER, Carlos B. **Pátria, empresa e mercadoria**. In: ARANTES, Otília, VAINER, Carlos B. e MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único. Petrópolis: Ed. Vozes, 2002. p. 75-103

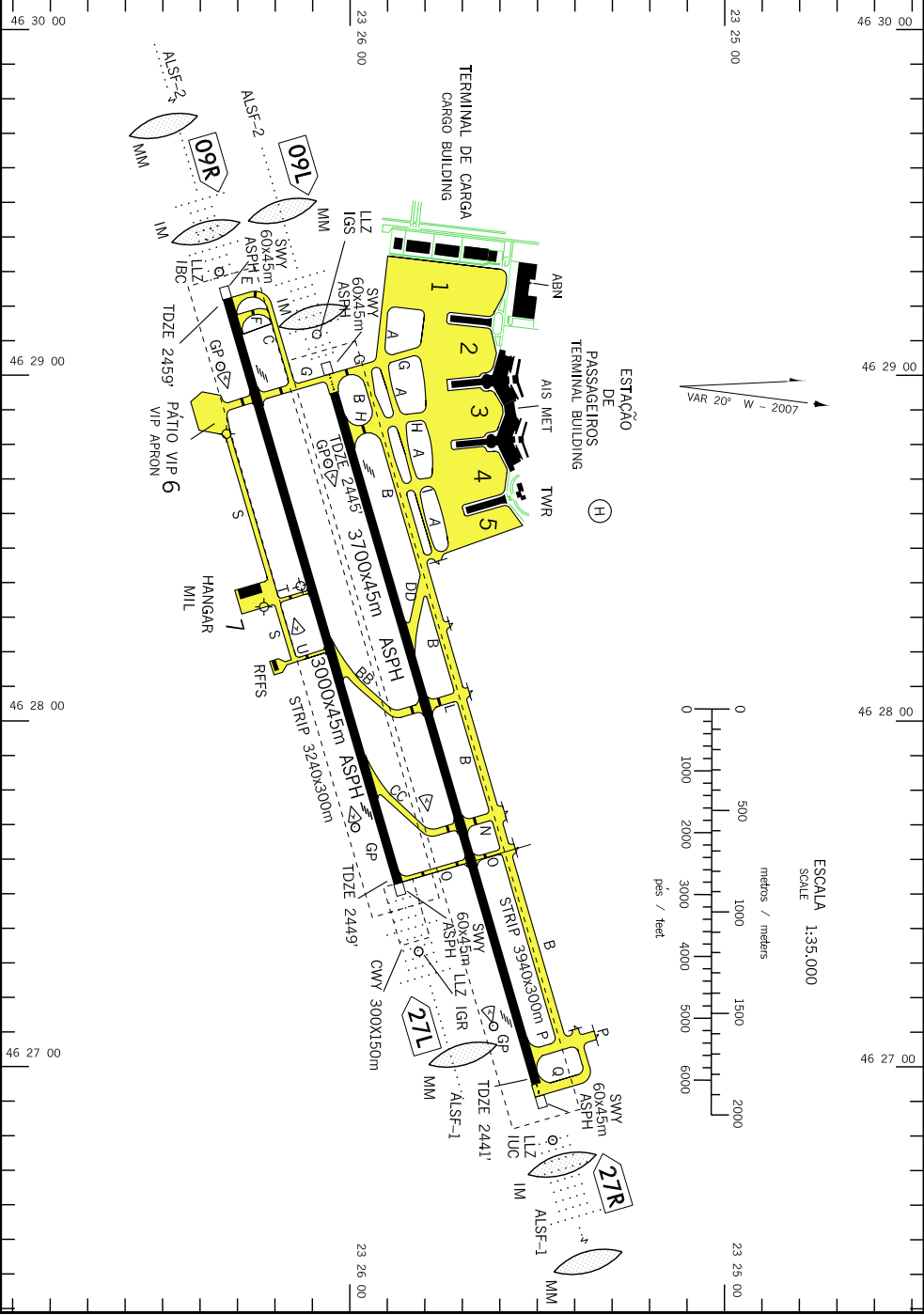
ANEXO I

SÃO PAULO / GUARULHOS - GOV. ANDRÉ FRANCO MONTORO, INTL
 SP-BRASIL
ELEV 2459'

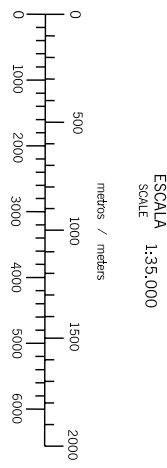
ADC - SBGR
78-83M

ARP S23 26 08 W046 28 23

ATIS	127.75	CLRD	121.00	GNDC	121.70 126.90	TWR	118.40 132.75 135.20 121.50
-------------	--------	-------------	--------	-------------	---------------	------------	--------------------------------



VAR 20° W - 2007



ESCALA 1:35,000
 SCALE

ANEXO II

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS / PHYSICAL CHARACTERISTICS												
PISTA RUNWAY				DIMENSÕES(m) DIMENSIONS(m)					PCN		TIPO DE SUPERFÍCIE SURFACE KIND	
RWY	BRG MAG	Tipo Type	RCD	RWY	SWY	CWY	STRIP	RESA	RWY	RWY	SWY	
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	
09R	093	PA-2	4	3000X45	60X45	300X150	3240		PCN 85/F/B/W/T	ASPH	ASPH	
27L	273	PA-1	4		60X45		X 300					
09L	093	PA-2	4	3700X45	60X45		3940		PCN 85/F/B/W/T	ASPH	ASPH	
27R	273	PA-2	4		60X45		X 300					

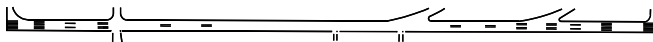
DISTÂNCIAS DECLARADAS, AUXÍLIOS VISUAIS E COORDENADAS DAS CABECEIRAS
DECLARED DISTANCES, VISUAL AIDS AND THRESHOLD COORDINATES

RWY	TORA(m)	ASDA(m)	TODA(m)	LDA(m)	AUXÍLIOS / AIDs	ALTAURA GEOIDAL(m) GEIOD HEIGHT(m)	COORDENADAS COORDINATES
09R	3000	3060	3300	3000	PAPI	ALS CAT2	S23 26 20 W046 29 13
27L	3000	3060	3000	3000	PAPI	ALS CAT1	S23 25 52 W046 27 32
09L	3700	3760	3700	3610	PAPI (2.97°)	ALS CAT2	S23 26 03 W046 29 00
27R	3700	3760	3700	3640	PAPI	ALS CAT2	S23 25 30 W046 26 55

SERVIÇO DE SALVAMENTO E CONTRA – INCÊNDIO / RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE: RFFS CAT – 9

RWY 09R / 27L

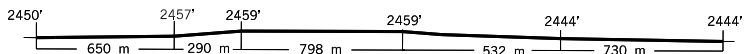
Sinalização horizontal / Marking Aids



Auxílios luminosos / Lighting Aids

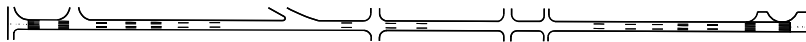


Perfil longitudinal / Longitudinal Profile

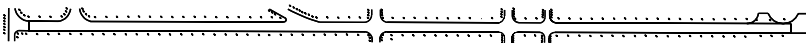


RWY 09L / 27R

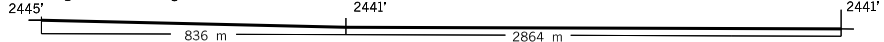
Sinalização horizontal / Marking Aids



Auxílios luminosos / Lighting Aids



Perfil longitudinal / Longitudinal Profile



RMK:

- GROOVED: RWY 09R/27L; 09L/27R; TWY BB; CC; DD.
- MEHT : PAPI – RWY 09R: 63' ; RWY 27L : 71' ; RWY 09L : 57' ; RWY 27R : 61'.
- HIRT : RWY 09R/27L ; 09L/27R.
- TWY SIERRA, TANGO E UNIFORM NO AVBL PARA ACFT COM DIMENSÕES ACIMA DE B-707 TAX POR MEIOS PRÓPRIOS.
- SIERRA, TANGO AND UNIFORM TWY NO AVBL FOR ACFT DIMENSIONS ABV B-707 TAX BY THEIR OWN MEANS.