



**Aeroporto Leite Lopes de Ribeirão Preto: formação e conflitos em infraestrutura**

**THIAGO PIZZO SCATENA**

Universidade de São Paulo | Instituto de Arquitetura e Urbanismo | 2022



THIAGO PIZZO SCATENA

## **Aeroporto Leite Lopes de Ribeirão Preto: formação e conflitos em infraestrutura**

**Versão Corrigida**

Dissertação apresentada ao Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

**Área de Concentração:** Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo

**Orientador:** Jeferson Cristiano Tavares

São Carlos

2022

AUTORIZO A REPRODUCAO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO,  
POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRONICO, PARA FINS  
DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

SS287a Scatena, Thiago Pizzo  
Aeroporto Leite Lopes de Ribeirão Preto - SP:  
formação e conflitos em infraestrutura / Thiago Pizzo  
Scatena; orientador Jeferson Cristiano Tavares. --  
São Carlos, 2022.  
145 p.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação  
em Arquitetura e Urbanismo, Teoria e História da  
Arquitetura e do Urbanismo -- Instituto de  
Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo,  
2022.

1. Aeroporto Leite Lopes. 2. Ribeirão Preto. 3.  
desenvolvimento urbano e regional. 4. conflitos. 5.  
infraestrutura. I. Tavares, Jeferson Cristiano,  
orient. II. Título.

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:  
Brianda de Oliveira Ordonho Sígolo - CRB - 8/8229

## FOLHA DE JULGAMENTO

Candidato: **Thiago Pizzo Scatena**

Título da dissertação: “Aeroporto Leite Lopes de Ribeirão Preto: formação e conflitos em infraestrutura”.

Data da defesa: **05/10/2022**

Orientador: Prof. Dr. Jeferson Cristiano Tavares

### Comissão Julgadora:

### Resultado:



---

**Prof. Dr. Jeferson Cristiano Tavares**  
(IAU/USP)

**Não votante**



---

**Profª Drª Cibele Saliba Rizek**  
(IAU/USP)

---

APROVADO



---

**Profª. Drª. Gisela Cunha Viana Leonelli**  
(UNICAMP)

---

APROVADO



---

**Profª Drª Carolina Margarido Moreira**  
(UFV)

---

APROVADO

Coordenador e Presidente da Comissão de Pós-Graduação do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo: **Prof. Dr. João Marcos de Almeida Lopes.**



## Agradecimentos

O resultado deste trabalho somente foi possível devido aos bons encontros que o autor teve a fortuna de topar pelo percurso. Do início do ingresso na pós-graduação à finalização da escrita, pude contar com amigos, conhecidos, servidores públicos, personagens da cidade, conversas com a bibliografia viva, entre outros inúmeros componentes que contribuíram para este trabalho. O trabalho intelectual nunca é formado individualmente, ele só é possível através de uma construção coletiva.

Agradeço à universidade pública, gratuita e de excelência na figura da Universidade de São Paulo, ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos e aos professores do IAU que atravessaram minha formação na pós. Agradeço aos servidores públicos da universidade, em especial aos responsáveis pela Biblioteca do IAU e ao serviço de pós. Aos colegas de pós do IAU que mesmo com o pouco contato devido à pandemia do Coronavírus tive o prazer de conversar e trabalhar. Agradeço à Iole Almança de Moraes por insistir em prestar a pós-graduação do IAU.

De Ribeirão Preto, agradeço a minha bibliografia viva, que me antecedeu e que inaugurou trabalhos sobre a história urbana da cidade e que tanto debateram e esclareceram questões da cidade. Obrigado Ana Luisa Miranda, Adriana Capretz Silva, Ana Claudia Mauer dos Santos, Carolina Margarido Moreira, Daniel Deminice, Danilo Brich dos Santos, Débora Prado Zamboni, Helena Rizzatti, Rodrigo de Faria, Tatiana de Souza Gaspar, Vera Lucia Blat Migliorini.

Agradeço aos meus amigos que leram e opinaram o texto, mesmo sem ter proximidade da área. Obrigado à soberana Anna Paula Moreira Araujo, pela inteligência e amor à pesquisa e ao estudo. Agradeço ao Herbert Mora pela sua precisão na leitura e apontamentos perspicazes.

Aos arquivos pesquisados, agradeço ao Arquivo do Estado de São Paulo, ao Arquivo da Câmara Municipal de Ribeirão Preto, ao Arquivo do Aero clube de Ribeirão Preto, e especialmente agradeço ao Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto (APHRP), que mesmo depreciado, abandonado pelo Poder Público Municipal, permanece como a estrutura de memória e pesquisa mais importante da cidade. Obrigando à pessoa do Maurinho do APHRP, o arquivo em pessoa.

Agradeço à banca que aceitou o convite para ler e discutir este trabalho. Obrigado Professora Tit. Cibele Saliba Rizek, Professora Dra. Carolina Margarido Moreira e Professora Assoc. Gisela Cunha Viana Leonelli. Externo agradecimentos ao meu orientador, Jeferson Cristiano Tavares, pela seriedade com o trabalho acadêmico, pela sua profunda paciência e compreensão com o meu modo de trabalho e pelo seu rigor e dedicação. Este trabalho não sairia do campo das ideias sem a persistência do meu orientador.

Agradeço à minha família que me deu o suporte material e emocional para os estudos. E agradeço a minha avó, Celina Bernardi Pizzo (*in memoriam*), que devido a pandemia, tive o privilégio de cuidar, conhecer e me apaixonar durante o longo ano de 2020.

Agradeço às comunidades Nazaré Paulista e João Pessoa, que despertaram as questões levantadas neste trabalho e a vontade de respondê-las. Espero que este trabalho sirva como instrumento de luta social em prol dos oprimidos pelo “progresso”.

Peço desculpas àqueles que não mencionei aqui, como disse, este trabalho é um resultado coletivo e de uma forma ou de outra todas as pessoas que de alguma maneira cruzaram o meu percurso intelectual e acadêmico são co-autores deste trabalho.

Botas... as botas apertadas são uma das maiores venturas da terra, porque, fazendo doer os pés, dão azo ao prazer de as descalçar. (Memórias póstumas de Brás Cubas. Machado de Assis)



## Resumo

O objeto desta dissertação é a infraestrutura e sua relação com as questões fundiárias, tomadas pelo estudo do Aeroporto Leite Lopes de Ribeirão Preto - SP por sintetizar relações interescares de planejamento, sociais, de poder, econômicas e de desenvolvimento. O objetivo foi, a partir de questões contemporâneas da metropolização da cidade brasileira, investigar as origens e percursos da sua formação relacionada ao desenvolvimento urbano e regional. E, como resultado, constrói algumas questões sobre a relação infraestrutura-cidade que estão na base do processo de urbanização que se verifica no século XXI. Devido ao projeto de ampliação e internacionalização do aeroporto, iniciado nos anos 2000, ocorreu um aumento dos conflitos envolvendo a infraestrutura e com sua região, questão de grande relevância para o debate público na cidade. Utiliza-se metodologia baseada em análise e sistematização de fontes primárias, no período entre 1915 e 2022, além de diálogo com bibliografia específica, com emprego de ferramentas conceituais e teóricas, tais como; espaço intra-urbano; eixos estruturantes; conflitos urbanos; metropolização; periferização; e planejamento conflitual. Na primeira parte da dissertação, investiga-se o processo de formação da aviação civil na cidade de Ribeirão Preto, a consolidação do aeroporto no período de 1915 a 1956 e a intermediação, promovida pela elite local, nesta formação, por meio de políticas e ações do Estado nas escalas estadual e nacional. Na sequência, o trabalho revela como a infraestrutura aeroportuária é acionada através do planejamento de Estado, nas escalas municipal e estadual, no período de 1935 a 2022. Por fim, o trabalho analisa os conflitos sociais, ambientais e intra-institucionais relacionados ao projeto de ampliação e internacionalização do aeroporto, entre as décadas de 2000 a 2020, decorrentes do processo de metropolização da região, com especial atenção aos assentamentos precários do seu entorno, que cristalizam décadas de conflitos. A dissertação conclui que os conflitos são resultados do processo histórico de formação do Aeroporto Leite Lopes e da sua relação com o desenvolvimento urbano e regional, e que, atualmente, em um momento histórico de metropolização, o projeto de ampliação e internacionalização acentua tais conflitos, exemplificados na intensificação de reintegrações de posse de assentamentos precários.

**Palavras-chave:** Aeroporto Leite Lopes; Ribeirão Preto; desenvolvimento urbano e regional; conflitos; infraestrutura.

## **Abstract**

The object of this dissertation is the infrastructure and its relationship with land issues, taken by the study of Leite Lopes Airport in Ribeirão Preto - SP for synthesizing interscale planning, social, power, economic and development relationships. The objective was, from contemporary issues of the metropolization of the Brazilian city, to investigate the origins and paths of its formation related to urban and regional development. And, as a result, it builds some questions about the infrastructure-city relationship that are at the base of the urbanization process that takes place in the 21st century. Due to the airport expansion and internationalization project started in the 2000s, there was an increase in conflicts involving infrastructure and its relationship with urban and regional development, an issue of great relevance for the public debate in the city. Through the analysis of the historical formation of the infrastructure and its relationship with urban and regional development. A methodology based on analysis and systematization of primary sources is used, in the period between 1915 and 2022, in addition to dialogue with specific bibliography, using conceptual and theoretical tools, such as: theory of National Formation; intra-urban space; structuring axes; urban conflicts; metropolization; peripheralization; and conflict planning. In the first part of the dissertation, we investigate the process of formation of civil aviation in the city of Ribeirão Preto, the consolidation of the airport in the period from 1915 to 1956 and the intermediation, promoted by the local elite, in this formation, through policies and actions state at the state and national scales. Subsequently, the work reveals how the airport infrastructure is activated through State planning, at the municipal and state scales, from 1935 to 2022. Finally, the work analyzes the social, environmental and intra-institutional conflicts related to the expansion and internationalization of the airport, between the decades of 2000 to 2020, resulting from the process of metropolization of the region, with special attention to the precarious settlements in its surroundings, which crystallize decades of conflicts. The dissertation concludes that the conflicts are the result of the historical process of formation of the Leite Lopes Airport and its relationship with urban and regional development, and that, currently, in a historic moment of metropolization, the expansion and internationalization project accentuates such conflicts, exemplified in the intensification of repossessions of precarious settlements.

**Keywords:** Leite Lopes Airport; Ribeirão Preto; urban and regional development; conflicts; infrastructure.

## Lista de ilustrações

- Figura 01** | Foto de satélite do Aeroporto Leite Lopes, em março de 2022
- Figura 02** | Localização do Aeroporto Leite Lopes, na Zona Norte do município de Ribeirão Preto, com destaque para a área central da cidade
- Figura 03** | Município de Ribeirão Preto e sua localização no Estado de São Paulo, com demarcação da Região Metropolitana de Ribeirão Preto e indicação de outras cidades paulistas
- Figura 04** | Alberto Santos Dumont na chegada da viagem de São Paulo à Ribeirão Preto em 1916
- Figura 05** | Mapa com a localização dos Campos de Aviação na cidade de Ribeirão Preto e os anos que foram utilizados
- Figura 06** | Registro de imóvel do terreno no qual se encontra o atual Aeroporto Estadual Leite Lopes.
- Figura 07** | Foto aérea do Campo de Aviação Tanquinho, data provável década de 1940
- Figura 08** | Foto dos hangares Marincek com detalhe ao fundo da Usina Tanquinho. Data da foto desconhecida.
- Figura 09** | Foto do batismo de aeronave doada por Sinhá Junqueira, no ano de 1942.
- Figura 10** | Foto do ofício solicitando auxílios para a construção do aeroporto local e a sede do Aeroclube, de agosto de 1949.
- Figura 11** | Foto da finalização da obra da sede do Aeroclube de Ribeirão Preto no ano de 1949
- Figura 12** | Foto aérea do sítio aeroportuário no ano de 1949, com foco na construção da futura sede do Aeroclube de Ribeirão Preto.
- Figura 13** | Documento original da lei nº 225 de 1952, assinada pelo prefeito Alfredo Condeixa Filho.
- Figura 14** | Digitalização do documento do Congresso Nacional Decreto-Lei nº 2506 de 1956 que nomeou o Aeroporto de Ribeirão Preto como Aeroporto Leite Lopes
- Figura 15** | Luiz Leite Lopes à esquerda e Getúlio Vargas à direita, no ano de 1941 na entrega de aeronaves para o Aeroclube de Ribeirão Preto.
- Figura 16** | Mappa Geral Prefeitura de Ribeirão Preto Directoria de Obras de 1935.
- Figura 17** | Destaque para área do Campo de Aviação da planta intitulada Mappa Geral Prefeitura de Ribeirão Preto Directoria de Obras de 1935.
- Figura 18** | Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto em 1945
- Figura 19** | Mapa Geral de Ribeirão Preto, 1949.
- Figura 20** | Mapa Viário Geral de 1954.

- Figura 21** | Desenho esquemático da cidade Ribeirão Preto presente no Ribeirão Preto 2001 – Ação Estratégica para o Desenvolvimento
- Figura 22** | Desenho esquemático da região do Aeroporto Leite Lopes presente no Ribeirão Preto 2001 – Ação Estratégica para o Desenvolvimento.
- Figura 23** | Detalhe do Anexo VII, Zoneamento Industrial, da LPUOS 2007
- Figura 24** | Detalhe do Anexo IV, Zonas Especiais, da LPUOS 2007
- Figura 25** | Mapa de uso do solo da região do Aeroporto Leite Lopes, de acordo com a LPUOS nº 2.505 de 2012 na qual sofreu um ADI.
- Figura 26** | Gráfico do Plano de Ação - PAGE
- Figura 27** | Região do Aeroporto Leite Lopes
- Figura 28** | Caracterização da região do Aeroporto Leite Lopes
- Figura 29** | Localização dos assentamentos precários nos subsetores N9, N11, N12, N13 e N14 no ano de 2019.
- Figura 30** | Localização da ZEIS 1 e ZEIS 2 na região do Aeroporto Leite Lopes
- Figura 31** | Mapas comparativos da proporção de pretos ou pardos e de rendimento nominal médio mensal domiciliar por setor censitário com dados de 2010 no município de Ribeirão Preto.
- Figura 32** | Implantação final do Aeroporto Leite Lopes com lado aéreo com pista de 3.500 metros e lado terrestre com todos os equipamentos aeroportuários projetados.
- Figura 33** | Primeira e última página do convênio para execução do empreendimento RAO INTERNACIONAL de 2012.
- Figura 34** | Zona de ruído aeronáutico no ano de 2006 do Aeroporto Leite Lopes
- Figura 35** | Simulação da zona de ruído aeronáutico para o ano de 2025 após ampliação da pista do Aeroporto Leite Lopes
- Figura 36** | Mapa contendo as áreas que precisarão ser desapropriadas: área em amarelo onde se localiza atualmente o aeroporto; vermelho a primeira etapa de desapropriação; azul a segunda etapa de desapropriação.
- Figura 37** | Fotografias de Weber Sian realizadas no dia da reintegração de posse da Favela da Família no ano de 2011.
- Figura 38** | Jornal da Associação de Moradores da Nazaré Paulista, maio de 2019
- Figura 39** | Informações do cadastro dos moradores da Nazaré Paulista de novembro de 2018
- Figura 40** | Cadastro de lotes e edificações da Nazaré Paulista realizado no segundo semestre de 2018.
- Figura 41** | Fotografias da assembleia geral que anunciou a vitória em segunda instância do processo judicial, agosto de 2021

## **Lista de tabelas**

**Tabela 01** | Loteamento aprovado por data, localização no subsetor, tipo e com informações do proprietário

**Tabela 02** | Remoções de Assentamentos Precários localizados na região do Aeroporto Leite Lopes, contendo data, destino, quantidade de UH, motivos da remoção e fonte de recursos

**Tabela 03** | Assentamentos precários da região do Aeroporto Leite Lopes inseridos no REURB-S

## Lista de abreviaturas e siglas

<b>ACIRP</b>	Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto
<b>AEAARP</b>	Associação de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de Ribeirão Preto
<b>ADI</b>	Ação Direta de Inconstitucionalidade
<b>ANAC</b>	Agência Nacional de Aviação Civil
<b>APHRP</b>	Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto
<b>COMAER</b>	Comando da Aeronáutica
<b>CDHU</b>	Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo
<b>COHAB-RP</b>	Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto
<b>CEACSP</b>	Conselho Estadual Aeronáutico Civil de São Paulo
<b>CONSEMA</b>	Conselho Estadual do Meio Ambiente
<b>CAM</b>	Correio Aéreo Militar
<b>CAN</b>	Correio Aéreo Nacional
<b>DAESP</b>	Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo
<b>DAC</b>	Departamento de Aeronáutica Civil
<b>EMPLASA</b>	Empresa de Planejamento S/A
<b>E.F.SPM</b>	Empresa Ferroviária São Paulo - Minas
<b>EIA 2006</b>	Estudo de Impacto Ambiental do Aeroporto Leite Lopes de 2006
<b>EIA 2007</b>	Estudo de Impacto Ambiental do Aeroporto Leite Lopes de 2007
<b>LPUOS 2007</b>	Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de 2007
<b>LPUOS 2012</b>	Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de 2012
<b>LPUOS 2022</b>	Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de 2022
<b>NAJURP</b>	Núcleo de Assessoria Jurídica Popular da Faculdade de Direito de Ribeirão Preto da USP
<b>OACI</b>	Organização da Aviação Civil Internacional
<b>PD 2005</b>	Plano Diretor do Município de Ribeirão Preto de 2005
<b>PD 2018</b>	Plano Diretor do Município de Ribeirão Preto de 2018
<b>PDARP 2004</b>	Plano Diretor do Aeroporto de Ribeirão Preto
<b>PAGE</b>	Plano de Ação, 1959-1963
<b>PEZR</b>	Plano Específico de Zoneamento de Ruído

<b>PLHIS 2010</b>	Plano Local de Habitação de Interesse Social de 2010
<b>PLHIS 2020</b>	Plano Local de Habitação de Interesse Social de 2020
<b>PAC</b>	Programa de Aceleração do Crescimento
<b>SVOP</b>	Secretaria de Viação e Obras Públicas
<b>SAC</b>	Secretaria Nacional de Aviação Civil
<b>REURB-S</b>	Regularização Fundiária de Interesse Social
<b>RMRP</b>	Região Metropolitana de Ribeirão Preto
<b>TEAD Brasil</b>	Terminais Aduaneiros do Brasil LTDA
<b>TDA</b>	Trade Development Agency
<b>TAC</b>	Termo de Ajustamento de Conduta
<b>VASP</b>	Viação Aérea de São Paulo

# Sumário

<b>Introdução</b>	18
<b>C1</b> <b>A formação do aeroporto em Ribeirão Preto: do primeiro Campo de Aviação em 1915 à institucionalização do Aeroporto Leite Lopes em 1956</b>	24
<b>1.1</b> O acúmulo da riqueza do café e sua relação com a aviação: primeiros Campos de Aviação e o Campo de Aviação do Tanquinho no período de 1915 a 1933	24
<b>1.2</b> A Cia. Electro-Metallúrgica Brasileira S.A, o Campo de Aviação do Tanquinho e o Aeroclube de Ribeirão Preto no contexto da política de aviação da Era Vargas	30
<b>1.3</b> A política estadual aeroviária de Adhemar de Barros através da Secretaria de Viação e Obras Públicas no período de 1947 a 1951	39
<b>1.4</b> Luiz Leite Lopes e o Aeroporto na década de 1950	41
<b>C2</b> <b>O Aeroporto Leite Lopes como síntese do Planejamento Urbano e Regional no período entre 1935 e 2022</b>	48
<b>2.1</b> O Aeroporto Leite Lopes analisado através do planejamento urbano: a infraestrutura e sua inter-relação com a história do urbanismo em Ribeirão Preto	48
2.1.1 O Campo de Aviação do Tanquinho como ponto de referência na delimitação da cidade na década de 1930 e o planejamento do Esquema Plano Diretor “Oliveira Reis” de 1945	48
2.1.2 O Aeroporto e o período rodoviário nos anos de 1950 e 1960 e a estreia do zoneamento industrial associado à infraestrutura aeroportuária nos anos 1970 e 1980	54
2.1.3 O Plano Diretor de 1995 e o Ribeirão 2001 de 1996: o apaziguamento de conflitos intra-legais em torno do Aeroporto	57
2.1.4 O surgimento da questão ambiental e dos impactos sociais decorrentes do Aeroporto Leite Lopes nos anos 2000	61
2.1.5 A escala regional e metropolitana e a infraestrutura aeroportuária nos anos 2010	66



<b>2.2</b>	A ausência e a presença do Aeroporto Leite Lopes no planejamento na escala regional no período de 1952 a 2022 _____	70
2.2.1	A administração do aeroporto pelo Estado de São Paulo e a ausência do aeroporto no planejamento regional do Plano de Ação do Governo - PAGE _____	70
2.2.2	A administração do Aeroporto Leite Lopes pelo Estado de São Paulo nos anos 1960 e 1970 _____	72
2.2.3	O planejamento regional em 1978 e o planejamento metropolitano em 2016: Aeroporto Leite Lopes como equipamento de infraestrutura regional e a concessão para a iniciativa privada _____	74
<b>C3</b>	<b>A caracterização do território e a ampliação da infraestrutura aeroportuária: complexidade do Projeto de Internacionalização do Aeroporto Leite Lopes _____</b>	<b>78</b>
<b>3.1</b>	Caracterização da região do Aeroporto Leite Lopes no ano de 2022 ____	78
<b>3.2</b>	O projeto de ampliação e de internacionalização do Aeroporto Leite Lopes _____	87
<b>C4</b>	<b>A Internacionalização do Aeroporto Leite Lopes: impactos sociais e a resistência da Nazaré Paulista e João Pessoa _____</b>	<b>96</b>
<b>4.1</b>	Impactos sociais do projeto de ampliação e internacionalização do Aeroporto Leite Lopes: análise do Plano Diretor do Aeroporto de Ribeirão Preto 2004, do Estudo de Impacto Ambiental 2006 e do Estudo de Impacto Ambiental 2007 _____	97
<b>4.2</b>	Luta e resistência no território: caso Nazaré Paulista e João Pessoa ____	105
	<b>Considerações Finais _____</b>	<b>121</b>
	<b>Referências e Fontes _____</b>	<b>125</b>
	<b>Anexo _____</b>	<b>143</b>



## Introdução

Este trabalho foi motivado pela atuação do autor em projetos de assessoria técnica com moradores de assentamentos precários no entorno do Aeroporto Leite Lopes, na cidade de Ribeirão Preto - SP, realizado do ano de 2014 ao ano de 2019. A assessoria técnica tinha por objetivo auxiliar na organização interna dos assentamentos precários, assim como nas questões institucionais em relação ao Poder Público, para auxiliar os moradores na defesa contra as ações de reintegração de posse nas quais se encontravam. Devido ao movimento político de ampliação da infraestrutura aeroportuária para promover a internacionalização do Aeroporto Leite Lopes na década de 2010, o Poder Executivo Municipal desenvolveu uma política de desfavelamento, enquanto proprietários privados de terras aumentaram os pedidos de reintegração de posse dos assentamentos precários que se encontram próximos ao empreendimento.

Apesar do Aeroporto Leite Lopes ser uma infraestrutura de grande relevância no município e no debate público, não há pesquisas acadêmicas ou não acadêmicas que discorram sobre: a consolidação da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária em Ribeirão Preto; as relações do Estado, via legislação urbanística e ações de planejamento, com o Aeroporto Leite Lopes e sua região; sistematização dos impactos sociais e ambientais da infraestrutura; análise geral de conflitos que permeiam o Aeroporto Leite Lopes e a região que ele se encontra, a Zona Norte da cidade de Ribeirão Preto. Portanto, para sanar essas lacunas, o período histórico selecionado para analisar o objeto de pesquisa foi o período de formação da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária do ano de 1915, data dos primeiros campos de aviação em Ribeirão Preto, até o ano de 2022, data que a administração do Aeroporto Leite Lopes foi concedida à iniciativa privada e ano que o texto final da revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo se encontra na Câmara Municipal de Ribeirão Preto para votação.

Para preencher tais lacunas, foram amplamente utilizadas fontes primárias nas escalas municipal e estadual como: legislações; mapas e plantas; peças de planejamento urbano e econômico; atas de audiências públicas; processos judiciais; relatórios técnicos elaborados pelo Poder Público; estudos de consultorias; processos judiciais; revistas e jornais; entre outras fontes primárias encontradas em arquivos como o Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP), Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto (APHRP), Arquivo da Câmara Municipal de Ribeirão Preto e Arquivo do Aeroclube de Ribeirão Preto. O diálogo com a bibliografia nos forneceu fontes e dados importantes para a pesquisa, especialmente a bibliografia especializada sobre temas que transitam a história urbana de Ribeirão Preto. Utilizamos trabalhos de outros campos, como engenharia, história e geografia, que nos auxiliaram no percurso da investigação.

O objeto investigado se justifica devido a sua relevância no desenvolvimento urbano e regional. O Aeroporto Leite Lopes era o aeroporto de maior fluxo de passageiros

administrado pelo DAESP até a data da entrega da sua administração para a iniciativa privada em 2022 e o quarto maior aeroporto em fluxo de passageiros do Estado de São Paulo, ficando atrás dos Aeroportos de Cumbica na cidade de Guarulhos, Congonhas na cidade de São Paulo e de Viracopos em Campinas. No ano de 2015, de maior fluxo de passageiros, o Aeroporto Leite Lopes transportou 1.109.809 passageiros e no mesmo ano transportou seu recorde de carga, aproximadamente, 1.400 toneladas, com acumulado de transporte de carga de 149 mil toneladas do ano de 2004 ao ano de 2022 (SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, 2022).

Houve um movimento contínuo de crescimento do fluxo de passageiros e carga transportados nas dependências do Aeroporto Leite Lopes, com forte crescimento no primeiro quinquênio da década de 2010. Duas variáveis foram responsáveis pela diminuição do fluxo de passageiros e cargas no Aeroporto Leite Lopes, a primeira, de baixo impacto, ocorreu no ano de 2015 e é resultante da crise econômica do período e a segunda, muito mais impactante, resultante da pandemia global do novo coronavírus (SARS-CoV), iniciada em março de 2020, que obrigou a interrupção de fluxos de passageiros.

**Figura 1:** Foto de satélite do Aeroporto Leite Lopes em março de 2022.



**Fonte:** Organização do autor. Elaboração de Tatiana Gaspar a partir de imagem aérea do Google Earth 2022.

O complexo aeroportuário do Aeroporto Leite Lopes possui 15 hangares, terminais de carga<sup>1</sup>, restaurante, posto de bombeiros, postos de abastecimento de aviação da BR Aviation e AIR BP, caixas eletrônicos dos bancos Bradesco, Banco do Brasil, Banco Itaú e HSBC, torre de comando, jardim meteorológico, antena MAER, cabines de força KF, radares KC/KT e um terminal de passageiros com 5.000 m<sup>2</sup> de área coberta com dois pavimentos. A pista de pouso e decolagem possui 2.100 metros por 45 metros, com piso asfáltico tipo *grooving*, asfalto específico para proteção anti-derrapagem em épocas de chuva. Comporta aeronaves como Airbus A320<sup>2</sup>, operados pelas companhias aéreas Azul e Tam, E195, operado pela Azul, E190, operado pela TAM e o ATR72, operado pela Azul e Companhia Passaredo<sup>3</sup>.

**Figura 2:** Localização do Aeroporto Leite Lopes, na Zona Norte do município de Ribeirão Preto, com destaque para a área central da cidade.



**Fonte:** Organização do autor. Elaboração de Tatiana Gaspar a partir de imagem aérea do Google Earth 2022.

<sup>1</sup> O Terminal de carga aérea é, no aeroporto, a instalação responsável pelo preparo da carga para acesso ao transporte aéreo ou para o recebimento pelo seu consignatário. As principais funções do Terminal de Carga Aérea são: recebimento, conversão, classificação, armazenamento, despacho e documentação da carga.

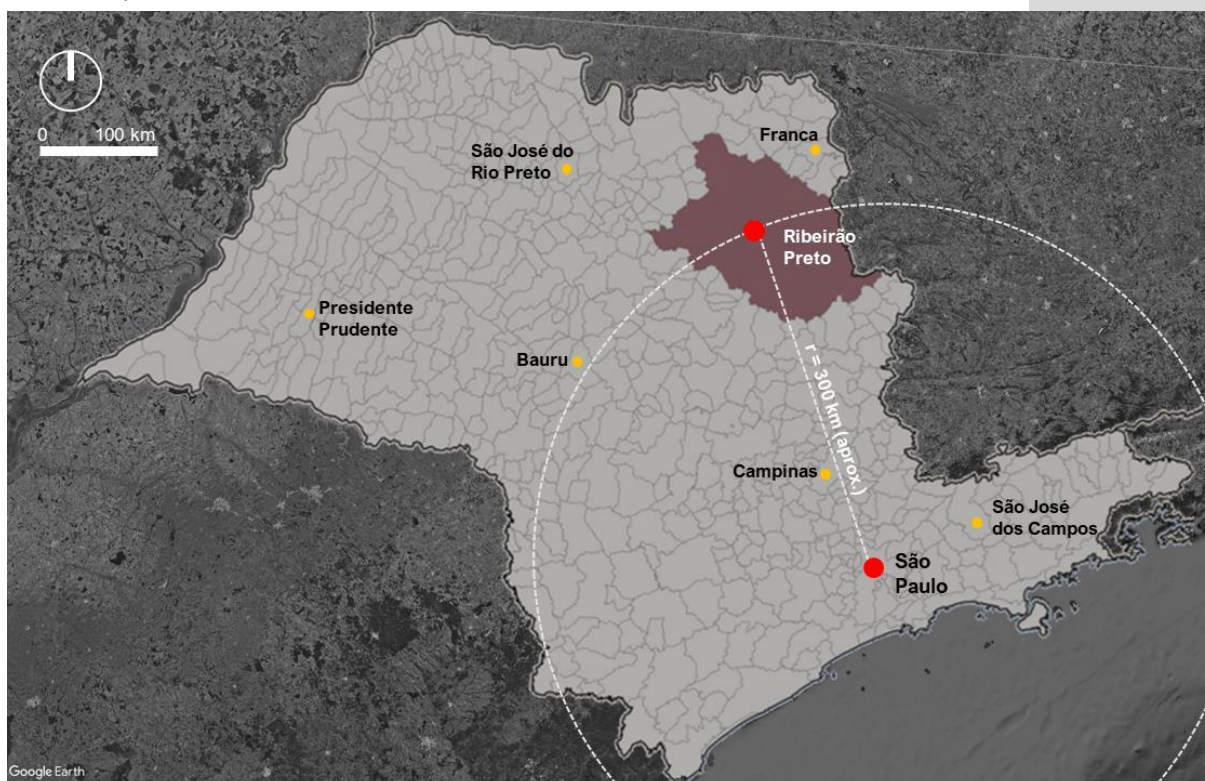
<sup>2</sup> O Airbus A320 é a maior aeronave que pousa e decola do Aeroporto, segundo informações da Latam “Com variações sutis de acordo com cada membro da família, os A320 têm apenas um corredor entre as poltronas (modelos chamados de *narrow body*), capacidade de 100 a 200 passageiros e autonomia média de voo de 6.100 km. Normalmente, são utilizados para rotas de curta ou média distância, em voos de até 5 horas. Disponível em: <https://www.latamairlines.com/br/pt/vamos/vamos-voar/aviacao/airbus-320>

<sup>3</sup> A Voepass Linhas Aéreas, fundada em 1995 e é a única companhia aérea da cidade de Ribeirão Preto. Informações disponíveis em: <https://www.voepass.com.br/empresa/site/>

O Aeroporto Leite Lopes se encontra na Zona Norte do Município de Ribeirão Preto, região que historicamente foi produzida pelo Poder Público e iniciativa privada como moradia da classe operária, onde equipamentos urbanos indesejáveis como indústrias, cemitérios, matadouros e asilo manicomial foram instalados (SILVA, 2008), onde houve uma concentração de conjuntos habitacionais, notadamente construídos pela COHAB-RP (SANTOS, 2017), além de loteamentos privados voltados para baixa renda (GOMES, 2011) e onde, hoje, se concentra a maior número de assentamentos precários (PLHIS, 2010; PLHIS 2020) e população de menor renda e autodeclarada preta ou parda da cidade (IBGE, 2010).

A Zona Norte é um território que contradiz os argumentos de pujança econômica e desenvolvimento urbano da cidade de Ribeirão Preto, um município que está localizado na região nordeste do estado de São Paulo, distante 330 quilômetros da Capital e em seu território de 651 km<sup>2</sup> residem, aproximadamente, 711.825 pessoas e a cidade possui IDH, considerado alto, de 0,800 (IBGE, 2020). O Executivo Municipal possui receitas de mais de 3,7 bilhões de reais para o ano de 2022 e o PIB per capita de R\$ 51.759,00 (IDEM, 2020). O Produto Interno Bruto (PIB) gerado em 2019 foi de, aproximadamente, 30 bilhões de reais, o equivalente a 1,47% do PIB estadual, inserindo-o na 11<sup>a</sup> posição no ranking dos municípios paulistas (SEADE, 2019). O setor de serviços é o grande motor da economia local, participando com 84,93% do valor adicionado em 2019, o setor industrial adicionou 14,63% ao PIB e a agropecuária apenas 0,44%.

**Figura 3:** Município de Ribeirão Preto e sua localização no Estado de São Paulo, com demarcação da Região Metropolitana de Ribeirão Preto e indicação de outras cidades paulistas.



**Fonte:** Organização do autor. Elaboração de Tatiana Gaspar a partir de imagem aérea do Google Earth 2022.

O município de Ribeirão Preto, além de ser a capital da Região Metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP), também possui a classificação na última edição do relatório do Regiões de Influência das Cidades (REGIC), desenvolvido pelo IBGE em 2020, como uma capital regional A. Na metodologia utilizada pelo IBGE para produzir o REGIC é calculado os fluxos de pessoas, informações, comandos, bens e serviços que articulam a cidade com outros territórios administrativos como ponto fundamental para a definição de suas zonas de influência e para a identificação da hierarquia de cada cidade (IBGE, 2018).

Portanto, o trabalho se dispôs a investigar a infraestrutura aeroportuária a partir de 4 capítulos, nos quais foram divididos mediante análise de processos históricos e elegendo o Aeroporto Leite Lopes como ponto de observação voltado para o desenvolvimento urbano-regional de Ribeirão Preto. O primeiro capítulo faz uma análise de formação do Aeroporto, o segundo capítulo foca na investigação da associação entre infraestrutura e desenvolvimento urbano e regional, o terceiro se debruça sobre a caracterização do território do Aeroporto Leite Lopes e sobre o projeto de ampliação e internacionalização da infraestrutura e, por fim, discorremos sobre os impactos sociais da internacionalização do aeroporto e a cristalização dos conflitos expostos no processo judicial de reintegração de posse de dois assentamentos precários: João Pessoa e Nazaré Paulista.

No primeiro capítulo pesquisamos a consolidação da aviação civil em Ribeirão Preto e da infraestrutura aeroportuária na Zona Norte no período de 1915 a 1956, através da utilização de bibliografia do campo da história, engenharia, ciências sociais e do campo da teoria e história do urbanismo, notadamente com pesquisas sobre Ribeirão Preto. A investigação de fontes primárias como legislações, decretos, normas, ofícios entre outras foram fundamentais para compreendermos o período histórico, e os arquivos públicos e privados forneceram grande parte dessa fonte de dados. A partir da bibliografia e fontes primárias, tentamos preencher uma questão fundamental: por que o aeroporto se localiza na Zona Norte e quais as ações de entidades públicas e privadas nesta consolidação? As respostas possuem ligações com o relacionamento de membros das elites locais, expostos por famílias que são donas de indústrias, presidentes do Aeroclube de Ribeirão Preto e atuam na política da cidade em articulação com membros da política estadual e federal, através de políticas de Estado.

No Capítulo 2, tentaremos responder qual é o papel da infraestrutura aeroportuária para o desenvolvimento urbano e regional, analisados através das ações de Estado, no período de 1930 a 2020. Para isso, fontes primárias como legislações e peças de planejamento foram utilizadas, além de diálogo com a bibliografia, em especial, àquela que se debruçou sobre o desenvolvimento urbano de Ribeirão Preto. Como resultado dessa análise, observamos que a infraestrutura aeroportuária pôde ser acionada de maneiras específicas ao longo das décadas de sua existência, especificamente em relação às reestruturações produtivas que servem de marco para analisarmos como se deu a dinâmica entre aeroporto e desenvolvimento urbano e regional.

No terceiro capítulo apresentamos como se configura nos dias atuais a região de influência do Aeroporto Leite Lopes no município de Ribeirão Preto, assim como discutimos o projeto de ampliação e de internacionalização da infraestrutura nos anos 2010. A análise sobre a configuração da região do Aeroporto Leite Lopes é importante porque comprova que a região é dotada de loteamentos e conjuntos habitacionais de uso misto voltados para a

população de baixa renda, com equipamentos sociais e alta concentração de assentamentos precários. Também há loteamentos industriais e de logísticas, equipamentos urbanos de grande porte e infraestrutura viária de hierarquia elevada. Composição urbana que gera problemas para o projeto de internacionalização, que necessitará de espaço para ampliação da infraestrutura, acarretando conflitos com a sociedade civil e em relação à disponibilidade de investimentos públicos e privados para o empreendimento.

Por fim, no quarto capítulo investigamos como os impactos sociais e ambientais, analisados através de fontes primárias como o Plano Diretor do Aeroporto e o Estudo de Impacto Ambiental, atingem a população do entorno do aeroporto, especialmente a população residente de assentamentos precários. Para complementar a análise dos impactos secundários do projeto de internacionalização sobre a população residente de assentamentos precários, analisamos como a valorização da terra oriunda do projeto de internacionalização incentivou um pedido de reintegração de posse sobre dois assentamentos do entorno do aeroporto, a Nazaré Paulista e João Pessoa. Analisamos como se deu a resistência dos moradores dos assentamentos precários que culminou em vitória na justiça de São Paulo que permitiu a permanência dos moradores.

Os capítulos possuem especificidades que podem ser lidos de modo isolado, o que pode aparentar uma desconexão entre os capítulos. Para conectar a estrutura do trabalho, a dissertação deve ser lida através do seu ponto de observação eleito, que é a infraestrutura aeroportuária e sua relação com os processos de desenvolvimento urbano e regional atravessados tanto por uma longa periodização da história urbana quanto às suas múltiplas relações escalares.

Portanto, o Aeroporto Leite Lopes serve como objeto síntese de processos históricos, permeado por diferentes escalas, do desenvolvimento urbano-regional: no período de 1930 a 1940 o aeroporto se consolidou como uma infraestrutura dentro de um tecido urbano já constituído, em uma zona de características industriais, com rede ferroviária e vizinho de moradias da classe operária; nos anos 1950 e 1960, o modelo rodoviário assume papel central para o planejamento urbano e regional, e a infraestrutura aeroportuária é associada a esse modelo; a megacefalia da metrópole paulista influencia uma descentralização ao interior do Estado e o zoneamento industrial em Ribeirão Preto é associado ao aeroporto nos anos 1970 e 1980; o surgimento de conflitos sociais em relação ao aeroporto gera legislações e projetos que disputam a cidade em um período da recepção do Neoliberalismo e do planejamento estratégico nos anos 1990; na década de 2000 é inaugurada as questões dos impactos ambientais e sociais da infraestrutura, questões que irão balizar as discussões até os dias atuais; nos anos de 2010, a questão da metropolização da cidade aparece em um período do sistema produtivo pós-fordista e de concessão do aeroporto à iniciativa privada no ano de 2021.

O objetivo do trabalho é investigar como os conflitos que ocorrem em períodos recentes possuem lastros históricos e como se deu a relação do Aeroporto Leite Lopes com o desenvolvimento urbano e regional. Esperamos que este trabalho contribua para o debate público a respeito do projeto de ampliação e internacionalização do Aeroporto Leite Lopes e que contribua para o debate científico sobre teoria e história do urbanismo e infraestruturas econômicas, no caso a infraestrutura aeroportuária.



## **A formação do aeroporto em Ribeirão Preto: do primeiro Campo de Aviação em 1915 à institucionalização do Aeroporto Leite Lopes em 1956**

### **1.1 O acúmulo da riqueza do café e sua relação com a aviação: primeiros Campos de Aviação e o Campo de Aviação do Tanquinho no período de 1915 a 1933**

Desde as primeiras ocupações, a fixação do aeroporto de Ribeirão Preto está relacionada à própria fundação do município. Ribeirão Preto tem suas origens demarcadas no ano de 1807, quando se inicia a ocupação localizadas entre os rios Pardo e Mogi-Guaçu através de doações de Sesmarias concedidas pelo capitão general da Capitania de São Simão e também por meio de posseiros que adentraram na região vindos das Minas Gerais após o fim do ciclo do ouro (LAGES, 1996). Essas extensas posses viriam a se tornar as fazendas que definiram a fundação da Vila de São Sebastião do Ribeirão Preto, no ano de 1856.

No segundo quartil do século XIX, fazendeiros proprietários das fazendas do Retiro e da Barra do Retiro disputavam com os proprietários das fazendas das Palmeiras e do Esgoto a efetivação das doações de terras e de recursos ao patrimônio eclesiástico, com a finalidade de fundar uma Vila. Essa disputa foi vencida pelos proprietários das fazendas do Retiro e da Barra do Retiro contra as tentativas dos proprietários das fazendas das Palmeiras e do Esgoto.

As fazendas das Palmeiras e do Esgoto<sup>4</sup>, apesar de não terem sido aceitas como donatárias para a fundação da Vila<sup>5</sup>, hoje estão incorporadas no limite urbano do município de Ribeirão Preto, e é onde se localiza a Zona Norte da cidade e o atual Aeroporto Leite Lopes. É importante salientar que tal disputa definiu o que viria a se tornar o município de Ribeirão Preto e sua dinâmica, em especial a Zona Norte do município e, logo, o contexto em que está firmado o Aeroporto Leite Lopes.

A urbanização de Ribeirão Preto tem sua origem atravessada pelas grandes fazendas de café, cuja força econômica possibilitou uma série de investimentos públicos e privados

---

<sup>4</sup> Os nomes das antigas fazendas, Retiro, Esgoto e Palmeiras possuíam esses nomes devido aos córregos que nelas percorriam. Os córregos do Esgoto e das Palmeiras permanecem com o mesmo nome, enquanto o córrego do Retiro hoje se chama Retiro do Saudoso.

<sup>5</sup> Segundo Miranda (1971), o principal proprietário da Fazenda Palmeiras, o senhor José Matheus dos Reis doou para o patrimônio eclesiástico, em 2 de novembro de 1845, 40 mil réis de terras com a condição de se erguer no local uma capela com o nome de São Sebastião das Palmeiras. Decorridos 7 anos dessa doação, a área para o patrimônio da capela foi aumentada, com novas doações de terras feitas em 1852 por outro condômino da Fazenda das Palmeiras. Apesar disso, as doações não foram eclesiasticamente aprovadas, pois não atingiram o valor em terras doadas em número de cento e vinte mil réis, condição, à época, imposta pela Igreja. Além do valor das doações que não foram atingidas, Miranda aponta que os posseiros da Fazenda das Palmeiras não conseguiram provar, judicialmente, a posse das terras da fazenda, outra condição exigida pela comunidade eclesiástica.



sobre o território, tais como a abertura de linhas férreas e a vinda de imigrantes através dessas ferrovias. Neste território foram fixadas a Colônia Antônio Prado e as principais indústrias na cidade no período dos anos 1920<sup>6</sup>.

Segundo Silva (2008), o Núcleo Colonial Antônio Prado foi empreendido por Martinho Prado Junior e instalado em terras devolutas no ano de 1887, período do processo da abolição da escravatura e início da imigração branca européia, notadamente italiana, em um contexto de modernização brasileira.

Silva (Ibidem) demonstra como a Colônia Antônio Prado foi um dos fatores geradores da dinâmica de segregação socioeconômica do território urbano de Ribeirão Preto entre a Zona Norte, onde se localizava o Núcleo Colonial e a moradia dos operários, e onde foram alocados os equipamentos urbanos indesejados e onde se situa, hoje, o Aeroporto Leite Lopes. Enquanto a Zona Central e a Zona Sul da cidade, encontra-se a região que concentrou os setores sociais de maior renda e onde foram realizados melhoramentos urbanos e de embelezamento (FARIA, 2003), além de infraestrutura como redes de água e esgoto nos anos 1930 (DEMINICE, 2015).

É nesse contexto de acúmulo de capitais oriundos da posse de terras e do sistema produtivo cafeeiro que se produzem os primeiros protótipos de aeronaves motorizadas. Com a concentração de riqueza do cafeeiro Henrique Dumont<sup>7</sup>, considerado o primeiro Rei do Café (SILVA; ROSA; SILVA; REGISTRO; 2010), que foi possível promover uma estrutura material para as descobertas do seu filho Alberto Santos Dumont.

Santos Dumont passou sua infância e adolescência em Ribeirão Preto. Entre 1879 e 1892, o jovem aviador residiu na fazenda Arindeúva, adquirida do proprietário José Bento Junqueira por Henrique Dumont no ano de 1879 (COSTA, 2006). Henrique Dumont foi atraído, em grande medida, pelas riquezas publicizadas pelo agrônomo Luís Pereira Barreto, que apresentava artigos em jornais sobre o solo rico propício ao cultivo de café e a Terra Roxa. À época, a Fazenda Arindeúva fazia parte do município de Ribeirão Preto vindo a se emancipar como município de Dumont em 1965. Através da acumulação de riquezas oriunda da plantação e comercialização internacional do café, Henrique Dumont proporcionou estrutura material para seu filho estudar em Paris, conforme podemos constatar no prefácio do livro *Dans L'air* escrito por Santos Dumont, no qual fica evidente a relação do acúmulo de riquezas de seu pai e a possibilidade de residir na França:


Vai para Paris, o lugar mais perigoso para um rapaz. (...) Em Paris, com o auxílio de nossas primas, você procurará um especialista em Física,

<sup>6</sup> Vários autores têm se dedicado a explicar a origem do capital investido na diversificação neste período, dentre eles Caio Prado Jr. (1992) que aponta os investimentos em outros setores, como a indústria e o transporte, deveu-se pela transferência do excesso de Capital da cafeicultura. Wilson Cano (1983), ao estudar o processo de concentração industrial em São Paulo compartilha com Furtado a ideia de que os capitais investidos na indústria advêm do setor agro-exportador.

<sup>7</sup> Henrique Dumont, ao ano de 1879, já possuía considerável capital, o que propiciou a aquisição de terras, benfeitorias de melhoramento do café, além de possuir um número de 80 pessoas escravizadas, vindo-os a substituir por mão de obra imigrante no processo de abolição (SILVA; ROSA; SILVA; REGISTRO; 2010).

Química, Mecânica, eletricista, etc. (...) Você não precisa pensar em ganhar a vida; eu lhe deixarei o necessário para viver. (DUMONT, 1904, *apud* CARDOSO, 2000, p. 19)

Recursos públicos municipais também auxiliaram no desenvolvimento pessoal de Santos Dumont. Em 1903, foi aprovada a Lei nº 100 na Câmara Municipal de Vereadores de Ribeirão Preto que autorizava o município a conceder 1 Conto de Réis, valor expressivo à época, para auxiliar na pesquisa de Alberto Santos Dumont sobre dirigíveis em Paris<sup>8</sup>:



Fica concedido um conto de réis ao aeronauta Alberto Santos Dumont, para auxiliar a continuação de suas experiências, sobre o aproveitamento da dirigibilidade dos balões como meio de transporte (ARQUIVO CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, 1903).

As linhagens familiares supracitadas apresentam uma característica discutida por autores da Formação Nacional, como Sérgio Buarque de Holanda e Raymundo Faoro. Estes autores apresentam o patrimonialismo como o sistema de exercício de poder fundante na história brasileira. Os laços de afeto entre famílias que exercem o poder através do capital econômico e capital político, com presença em cargos do Estado, são evidentes na história de Ribeirão Preto e da aviação civil local. Os efeitos desse emaranhado famílias-política-economia-Estado produziram uma elite<sup>9</sup> capaz de incentivar um de seus membros, Santos Dumont, a investir seu tempo e habilidades em um dos mais importantes feitos da época: a invenção da aeronave.

O exercício de poder da elite em questão pode ser exemplificado com fatos ocorridos no ano de 1916. É nesta data que acontece a primeira viagem de automóvel de São Paulo à Ribeirão Preto realizada por Santos Dumont, acompanhado por Antônio Prado Júnior, futuro prefeito do Rio de Janeiro, além dos empresários e cafeicultores Conde Armando Álvares Penteado, seu irmão Conde Silvio Penteado e do presidente da Câmara Municipal de São Paulo, Major Luiz Fonseca.

Apesar de Ribeirão Preto ter tido relação com o inventor das aeronaves, não foi Santos Dumont que efetuou o primeiro voo sobre a cidade. Esse título é do aviador Luiz Bergmann, que em maio de 1915 alçou voo a partir do Campo de Aviação localizado no bairro Vila Tibério (APHRP, *Jornal A CIDADE*, 1916). Bergmann trouxe a aeronave desmontada de trem, via ferrovia Mogiana<sup>10</sup>, a qual foi remontada em uma oficina, decolando de um Campo de Aviação improvisado em uma chácara de propriedade do Major Quirino Alves. O Campo de

---

<sup>8</sup> Santos Dumont iniciou suas pesquisas de transportes aéreos com balões e dirigíveis, posteriormente produzindo aeromodelos, como as atuais aeronaves, no ano de 1905, e finalmente realizou o voo supervisionado do 14 Bis em 1906, em Paris (COSTA, 2006).

<sup>9</sup> Utilizaremos o conceito de Elite proposto pelo sociólogo Wright Mills (1981). De acordo com este autor, a noção serve para designar pessoas e famílias que acumulam tanto capital econômico quanto capital político e policial (exército), emaranhados em redes familiares, que muitas vezes são conflitantes, mas tendo como similaridade sua presença em postos de comando no Estado.

<sup>10</sup> A inauguração da Cia. Mogiana de Estrada de Ferro data do dia 23 de novembro de 1883. Foi a partir das linhas férreas que o escoamento da produção de café ganhou escala para a exportação, podendo assim incluir a região de Ribeirão Preto como pólo exportador e possibilitar a chegada e fixação de imigrantes europeus. Para informações da rede ferroviária em Ribeirão Preto, acessar a dissertação de Zamboni (2012).

Aviação no bairro Vila Tibério foi o primeiro Campo de Aviação de que se tem relato na cidade de Ribeirão Preto e foi construído de maneira improvisada justamente para promover o voo do piloto Luiz Bergmann.

**Figura 4:** Alberto Santos Dumont na chegada da viagem de São Paulo à Ribeirão Preto em 1916



*A viagem histórica – a 1ª. Viagem de automóvel de São Paulo a Ribeirão Preto, em 7 de junho de 1916, vendo-se Santos Dumont, Conde Silvio A. Penteado, Antonio Prado Junior, Major Luiz Fonseca e Sebastião Penteado.*

**Fonte:** CIONE, 1989.

O segundo Campo de Aviação de que se tem registro é o da Vila de Bonfim Paulista. Localizado na estrada entre Ribeirão Preto e Vila de Bonfim Paulista, na Zona Sul da cidade, o Campo de Aviação ficava no setor Sul da cidade em uma localização não demarcada, mas apontada pelo memorialista Rubens Cione (1989) como a área onde hoje se encontra o shopping center Ribeirão Shopping, cuja função também foi de promover voos tipo espetáculo no ano de 1919 até 1928.

O terceiro Campo de Aviação se localizava próximo à região central, mais precisamente na Zona Norte da cidade, nas proximidades do Cemitério da Saudade e do Asilo de Mendicidade. Esse terceiro Campo de Aviação também foi construído de maneira a atender voos para vendas de ingressos a espectadores e operou por pouco tempo, somente no ano de 1921 (CARDOSO, 2000).

Esses três Campos de Aviação têm em comum o fato de terem sido construídos em propriedades privadas sem auxílios de investimentos públicos e com objetivos de proporcionar espetáculos aéreos. Nos anos de 1910 a 1920 não existia aviação civil

tampouco aeroportos com infraestruturas urbanas consolidadas no Brasil, foi somente nas décadas de 1930 e 1940 que a tecnologia da aviação civil foi disseminada no Brasil e ocorreram as formulações de legislações internacionais<sup>11</sup> que orientaram as legislações nacionais sobre as constituições da infraestrutura aeroportuária.

Por infraestruturas, e no caso uma infraestrutura aeroportuária em Ribeirão Preto, este trabalho coaduna com o entendimento de Tavares em relação ao conceito:

Originalmente vinculada a uma parte da estrutura para a qual lhe dá base e sustentação, como instalações fixas do solo ou no subterrâneo, a ideia de infraestrutura passou da função militar de recursos materiais e humanos ao conjunto de meios técnicos (instalações e equipamentos, bens ativos físicos) e suas ações com impacto no desenvolvimento econômico (nos campos produtivo ou não produtivo), nas obras ou serviços públicos necessários às atividades humanas e propiciadoras de facilidades. (TAVARES, 2020. Pg 3)

Mesmo que na década de 1930 aeroportos não possuíssem uma função primordial para o sistema produtivo da época, foi nesse período que os aeroportos começaram a aumentar sua relevância estratégica tanto em relação às questões militares (FAY & FONTES, 2017) quanto em relação à comunicação e integração de territórios (CAMBESES, 2008). Isto se deu nas escalas regional, nacional e internacional, aumentando sua influência na medida que ocorreram aprimoramentos tecnológicos das aeronaves e dos aeroportos (PEREIRA, 2014). Como resultado, houve uma indução da infraestrutura em relação ao processo econômico local e, conseqüentemente, no processo de urbanização das cidades (REIS, 2010).

Foi no quarto Campo de Aviação da cidade de Ribeirão Preto que a infraestrutura aeroportuária foi fixada no contexto urbano e econômico, com abrangência na morfologia através de legislação e investimentos públicos. O Campo de Aviação do Tanquinho<sup>12</sup>, datado em 1933, serviu como local de pouso e decolagem para aeronaves militares e civis (CARDOSO, 2000) e foi sede do Aeroclub de Ribeirão Preto, contou com investimentos públicos e privados para prover uma infraestrutura aeroportuária mais complexa, onde se aplicavam aulas de treinamento de pilotos para tirar o brevê<sup>13</sup>, com estrutura de hangares<sup>14</sup> e a maior pista de pouso e decolagem de Ribeirão Preto à época.

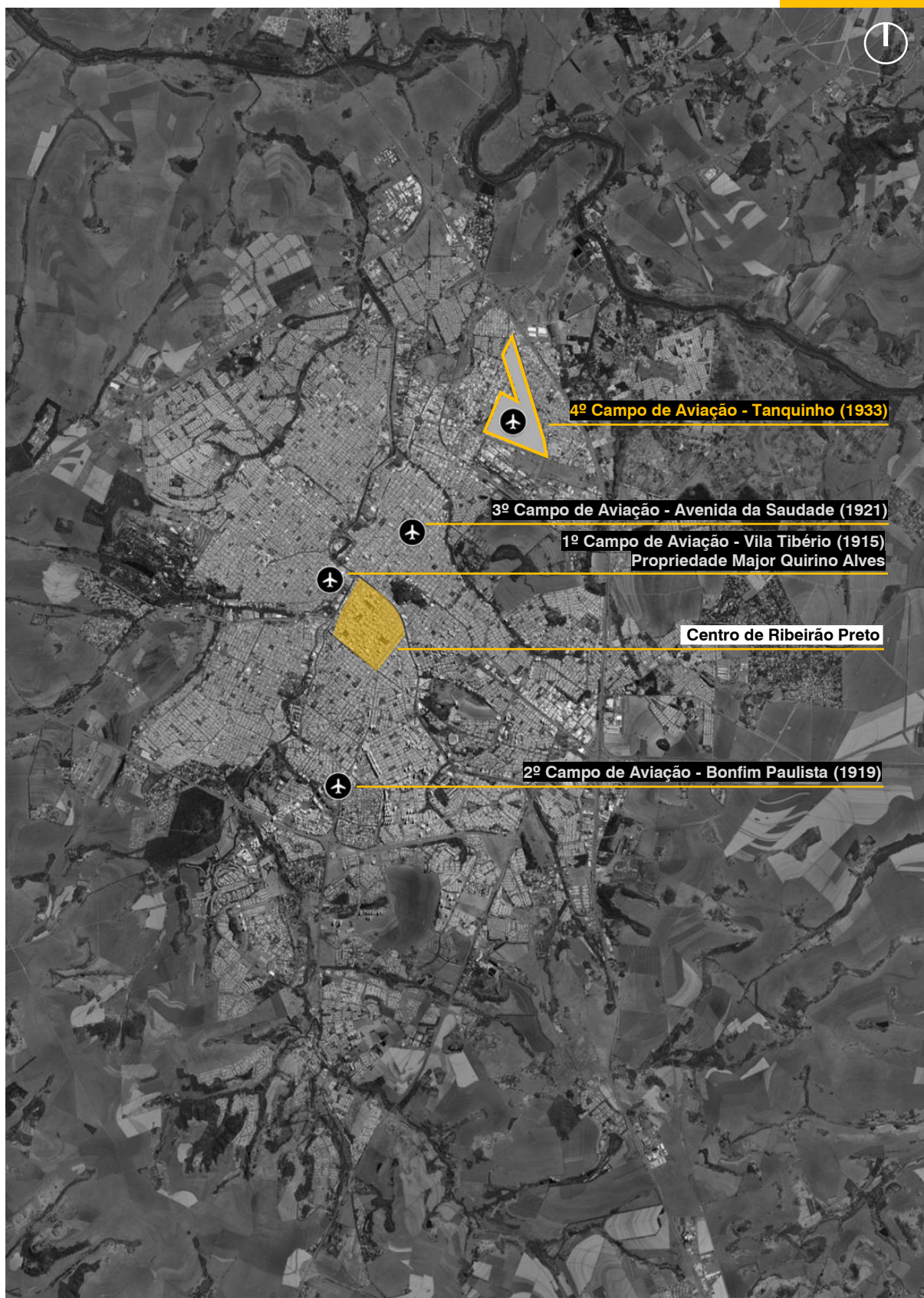
<sup>11</sup> As primeiras convenções da aeronáutica internacional datam de 1944, pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). O Brasil assinou a Convenção de Chicago em 29 de maio de 1945, na cidade de Washington. Sua promulgação deu-se somente em 27 de agosto de 1946, com o Decreto nº 21.713, tornando-o um Estado signatário até os nossos dias (FERREIRA, 2012).

<sup>12</sup> O nome Tanquinho é devido ao córrego que corta essa região, o córrego do Tanquinho, que deságua no córrego Ribeirão Preto que por sua vez deságua no Rio Pardo. O Aeroporto Leite Lopes se encontra entre os córregos Tanquinho e o córrego Palmeiras.

<sup>13</sup> Brevê é um termo de origem francesa que representa o documento de permissão para pilotar aviões, sendo dividido nas vertentes civil e militar.

<sup>14</sup> Hangar é o local onde se abrigam ou se alojam as aeronaves para protegê-las de intempéries climáticas e possíveis roubos, pode também ser denominado de galpão ou de dique seco (ANTAS, 1979 in ANACPédia no site: [https://www2.anac.gov.br/anacpedia/por\\_ing/tr1557.htm](https://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_ing/tr1557.htm)).

**Figura 5:** Mapa com a localização dos Campos de Aviação na cidade de Ribeirão Preto e os anos que foram utilizados



**Fonte:** Organização do autor. Elaboração de Tatiana Gaspar a partir de imagem aérea do Google Earth 2022.

## 1.2 A Cia. Electro-Metallúrgica Brasileira S.A, o Campo de Aviação do Tanquinho e o Aero clube de Ribeirão Preto no contexto da política de aviação da Era Vargas

O quarto campo de aviação, intitulado Campo de Aviação do Tanquinho, que veio a se consolidar como Aeroporto Leite Lopes nos dias atuais, foi fixado no terreno devido às relações da família Uchôa com o Aero clube de Ribeirão Preto em área remanescente da massa falida da Cia. Electro-Metallúrgica Brasileira S.A. adquirida pela Fazenda do Estado de São Paulo em setembro de 1933.

**Figura 6:** Foto aérea do Campo de Aviação Tanquinho, data provável década de 1940



**Fonte:** Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto – APHRP.

A fixação do atual aeroporto possui relação com a família Uchôa, tendo em vista que um dos proprietários da Cia. Electro-Metallúrgica Brasileira S.A., Flávio de Mendonça Uchôa, era parente do primeiro presidente do Aero clube de Ribeirão Preto, Leovegildo Mendonça Vilela Uchôa. Vale ressaltar que, mesmo que a área tenha sido adquirida pelo Estado de São Paulo, seu uso se manteve com a família Uchôa, agora como Campo de Aviação Tanquinho e por meio do Aero clube de Ribeirão Preto.

**Figura 7:** Registro de imóvel do terreno no qual se encontra o atual Aeroporto Estadual Leite Lopes.

fls 49

**1º OFICIAL DE REGISTRO DE IMÓVEIS**  
Rua José Leal, 1340 - CEP 14025-260 - Ribeirão Preto SP ☎ (16) 391139 90 - E-mail: 1cartorioarea@netsite.com.br  
CNPJ: 51.801.264/0001-85

*Dulce Gonçalves Foz - Oficiala Interina*

---

**PROTOCOLO Nº 344.853**  
**CERTIDÃO**

159621

**DULCE GONÇALVES FOZ, Oficiala Interina do 1º Oficial de Registro de Imóveis, da cidade de Ribeirão Preto, Estado de São Paulo, na forma da lei,**

**CERTIFICO**, a pedido verbal de pessoa interessada, que revendo neste Registro, a meu cargo, os livros e fichas de Registro de Imóveis, deles, no de **TRANSCRIÇÃO DAS TRANSMISSÕES**, de nº 3 "B", fls. 056, verifiquei constar uma de Arrematação, feita em 27 de Setembro de 1.933, sob nº de ordem 2.902, TA 11.483, por Carta de Arrematação, extraída em 04 de Janeiro de 1.933, pelo Escrivão do 2º Ofício do Juízo Federal de São Paulo, Agostinho Netto Leme, e assinado pelo MM. Juiz Federal em exercício Dr. Rubens Mariano da Rocha, figurando como **ADQUIRENTE**: Fazenda do Estado de São Paulo, e como **TRANSMITENTE**: Massa Falida da Companhia Electro Metalúrgica Brasileira, referente ao seguinte imóvel: Um terreno com uma área de ~~1.208.388,00~~ metros quadrados com as seguintes características: Fica à margem da Estrada do Quirino que de Ribeirão Preto vai ao Rio Pardo, e tem o marco de origem de suas confrontações a cerca de 1.340,00 metros ao Norte da ponte sobre o Córrego Tanquinho; a partir desse ponto na divisa com terras da Fazenda do Tanquinho de propriedade de Cândido Alves Teixeira, que é confrontante a SW segue a linha divisória o rumo 60º 30' SE, numa extensão de 361,25 metros, confrontando depois ao Sul com Francisco Orlando, pelos alinhamentos de 193,70 metros, aos 72º 10' SE, 551,40 metros, aos 72º 40' SE e 175,00 metros, aos 75º 7' NE, começa aqui a confrontação com João Pedro de Miranda, ao Sul ainda, em 73,50 metros, aos 84º 19' SE, e a Leste, em 95,50 metros aos 9º 21' SE, em 130,50 metros, aos 11º 21' NE, em 152,20 metros, aos 65º NE, e 232,80 metros, aos 35º 24' NE, a Nordeste, fica divisa com Cândido Alves Teixeira, limitada pelos três alinhamentos de 125,00 metros, aos 5º 54' NW, de 40,00 metros, aos 21º 26' NE, e 1.177,50 metros, aos 56º 50' NW, até alcançar a Estrada do Quirino, para onde tem frente a Noroeste, esta propriedade numa extensão de 1.096,10 metros, aos 33º 10' NW, até o marco inicial das confrontações, com seus bens, benfeitorias e pertences devidamente descritos no título. **CERTIFICO FINALMENTE** que, parte da área descrita passou a pertencer ao 2º Registro de Imóveis desta Comarca, a partir de 1.945. **CERTIFICO MAIS** que, dos mesmos livros, porém no de nº 3 "F", fls. 076, verifiquei constar uma de Venda, feita em 18 de Dezembro de 1.940, sob nº de ordem 7.127, TA 2.902, por Escritura Pública de 10 de Dezembro de 1.940, lavrada nas Notas do 21º Tabelião de São Paulo, em que figura como **ADQUIRENTE**: Sociedade Anônima Moinho Santista, com sede e foro jurídico na Capital do Estado de São Paulo, e como **TRANSMITENTE**: Fazenda do Estado de São Paulo, referente ao seguinte imóvel: Um terreno com cerca de ~~325.120,00~~ metros quadrados, confrontando com a Estrada de Rodagem Ribeirão Preto-Rio Pardo, esquerdo com uma avenida projetada, e pelos fundos com terrenos da outorgante ocupados pelo aeroporto de Ribeirão Preto, seguindo as divisas o seguinte caminhamento: Partindo de um ponto "A" à margem da Estrada de Rodagem Ribeirão Preto-Rio Pardo, distante 37,35 metros à Noroeste do eixo da estrada de ferro São Paulo-Minas e percorrendo paralelamente aos eixo da primeira estrada 935,50 metros, até o ponto "B", fazendo uma deflexão de 90º para a direita 347,536 metros, até o ponto "C", fazendo novamente uma deflexão de 90º à direita 935,50 metros, até o ponto "D", de onde com uma nova deflexão de 90º à direita, atinge novamente o ponto "A" com 347,356 metros, com sua benfeitorias devidamente descritas no título. O referido é verdade e dou fé. Ribeirão Preto, 30 de Agosto de 2005. Eu, Fernando Boscaia, Escrevente Autorizado, a conferi e assino.

**ESCREVENTE AUTORIZADO**

**1º OFICIAL DE REGISTRO DE IMÓVEIS DE RIBEIRÃO PRETO**  
Rua José Leal, 1.340 - P.O.N.R.: 3911-39-90  
**Dulce Gonçalves Foz - Oficiala Interina**  
Paulo César Alves - Substituto  
Fernando Boscaia - Escrevente Autorizado  
Bel. André Agº Alves Siqueira - Esc. Autorizado  
José Luis Maranhá Alves - Esc. Autorizado  
RIBEIRÃO PRETO - ESTADO DE SÃO PAULO

Caratulo	Nº Documento	C.R.I.
159621	344853	159621
159621	344853	159621

Ok

**Fonte:** Câmara Municipal de Ribeirão Preto (Requerimento nº 571 de 2022).

Informações importantes podem ser extraídas do registro do imóvel, como a área original do terreno do Campo de Aviação do Tanquinho, com 1.208.388,00 m<sup>2</sup>, suas divisas originais com nomes dos proprietários de terra, além da venda de uma área do terreno original no tamanho de 325.120,00 m<sup>2</sup> no ano de 1940 para Sociedade Anônima Moinho Santista, com sobra de área para o Campo de Aviação de 883.263,00 m<sup>2</sup>. Os proprietários de terra lindeiros ao Campo de Aviação também são apontados no documento, assim como os pontos de referência que demarcaram a área, como a Estrada do Quirino e a Fazenda do Tanquinho. Portanto, podemos afirmar que a questão fundiária do atual aeroporto tem ligação com uma iniciativa mal sucedida da instalação de uma indústria de base nos anos 20-30 de propriedade das elites locais e nacionais, vinculados com a disponibilidade de terra pública, de propriedade do Estado de São Paulo, para o Campo de Aviação Tanquinho e ao Aeroclube de Ribeirão Preto, cuja diretoria era composta por essa mesma elite.

Leovegildo Mendonça Vilela Uchôa era também bacharel em direito e investiu em terrenos em bairros nobres da cidade de São Paulo, como na Consolação e em Higienópolis, onde construiu prédios que lhe asseguraram um acréscimo em sua fortuna mesmo após a crise de 1929 e o fim do ciclo do café. Com mais de 80% de sua fortuna alocada em imóveis na cidade de São Paulo (SANTOS, 2003), além de proprietário de terras, cafeicultor e empresário, Leovegildo Mendonça Vilela Uchôa foi vereador do ano de 1890 ao ano de 1892 em Ribeirão Preto (CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, 2015).

Leovegildo era parente de primeiro grau de Flávio de Mendonça Uchôa, empresário e cafeicultor que idealizou a Cia. Electro-Metallúrgica Brasileira S.A., a primeira siderúrgica a utilizar energia elétrica para produzir aço na América Latina<sup>15</sup> (LARA; ROSA, 2009). A siderúrgica contava com a participação de capitais de João Alves Meira Júnior<sup>16</sup> e da família Prado (IDEM). A Cia. Electro-Metallúrgica Brasileira S.A. funcionou de 1921 a 1931 e o Campo de Aviação do Tanquinho foi aberto em 1933, sendo os dois equipamentos vizinhos e localizados na Zona Norte da cidade, estando próximos à infraestrutura de transporte como a linha férrea pertencente à Empresa Ferroviária São Paulo - Minas (E.F.SPM) e à Rodovia Anhanguera, conforme **Figura 6**.

Na **Figura 6** é possível observarmos: a Cia. Electro-Metallúrgica Brasileira S.A., que na época da fotografia era uma tecelagem chamada Usina do Tanquinho (LARA & ROSA, 2009); moradias operárias próximas à Usina do Tanquinho localizadas no loteamento Vila Elisa aprovado em 1929; ao sul da fotografia a linha férrea São Paulo - Minas (SPM), sem ser possível observar na fotografia a Estação Ferroviária Usina, ambas inauguradas em 1928 (ZAMBONI, 2012); no entorno norte da infraestrutura aeroportuária, podem ser vistas as demarcações dos loteamentos residenciais que seriam construídas; ao norte da fotografia a Rodovia Anhanguera<sup>17</sup>. Dentro da infraestrutura aeroportuária é possível notar as pistas de pouso e decolagem, no centro o Aeroclube de Ribeirão Preto e ao sul da infraestrutura

---

<sup>15</sup> A Cia. Electro-Metallúrgica Brasileira S.A. forneceu o aço para a construção do maior edifício da América do Sul no ano de 1924, o Edifício Martinelli em São Paulo. (LARA & ROSA, 2009. Pg 11)

<sup>16</sup> Meira Júnior era bacharel em direito, foi delegado de polícia, político eleito e empresário, proprietário da Cervejaria Paulista fundada no ano de 1913 e da Cia. Força e Luz, Água e Esgotos de Ribeirão Preto no ano de 1919. (LARA & ROSA, 2009)


<sup>17</sup> Em 1920 foi iniciado o trecho de Campinas até Ribeirão Preto; 1978 (duplicação Porto Ferreira - Ribeirão Preto); 1980 (duplicação Ribeirão Preto - Igarapava). Disponível em: <http://www.rodoviaanhanguera.com.br/tudo-sobre-a-rodovia-anhanguera.php>



hangares de aeronaves. É interessante notarmos que a configuração da infraestrutura aeroportuária, em seu polígono característico, já estava formada e continua com tal configuração até os dias atuais.

Segundo Cardoso (2000), o Campo de Aviação do Tanquinho foi roçado no ano de 1933 e recebeu seu voo inaugural, em pista de terra batida, no ano de 1934, pela aeronave vinda do Campo dos Afonsos<sup>18</sup> do Rio de Janeiro, estreando a linha aérea intitulada Linha de Goiás<sup>19</sup>. As primeiras aeronaves que pousaram no Campo de Aviação do Tanquinho, vindas da Linha de Goiás, eram as aeronaves do recém criado Correio Aéreo Militar (CAM)<sup>20</sup>, o primeiro serviço aerpostal brasileiro inaugurado no ano de 1931, que se configurou como uma das primeiras funções desempenhadas pelo transporte aéreo brasileiro. No ano de 1934, a Viação Aérea de São Paulo (VASP) inaugurou sua linha aérea em direção ao interior nordeste do estado de São Paulo por meio da linha aérea São Paulo - Ribeirão Preto - Uberaba<sup>21</sup>, esta última cidade já no estado de Minas Gerais.

Tais funções do Campo de Aviação do Tanquinho que serviu, ainda no ano de 1934, como correio aéreo e transporte para um pequeno e privilegiado grupo de pessoas, demonstra que o campo já se configurava como uma infraestrutura que proporcionou fluxo de ideias e informações em uma rede de comunicação de escala regional, nacional e internacional mesmo que em caráter embrionário. Neste momento histórico havia forte interdependência entre o transporte e comunicação, que se dava via jornais e cartas por meio de trens e aviões, fato que segundo Villaça foi superado com o desenvolvimento tecnológico do setor de comunicação:



Esta metáfora, muito utilizada, se aplica bem a essa situação: as comunicações, tal como os transportes, têm feito com que o mundo se “encolha”. As comunicações, a certa altura da história da técnica, se libertaram dos transportes. Elas dependiam - pelo menos a grandes distâncias - do transporte da mensagem: transporte de jornal, transporte de carta. (VILLAÇA, 2001, p. 21)

Distintamente dos outros três Campos de Aviação, o Campo de Aviação do Tanquinho foi instalado em um setor da cidade com baixa urbanização, distante seis quilômetros e meio

<sup>18</sup> O Campo de Aviação dos Afonsos, localizado até os dias atuais no aeródromo militar de Campo dos Afonsos, na cidade do Rio de Janeiro, foi sede do primeiro aeroclube do Brasil, o Aero Club Brasileiro, datado de 1912, com inspiração no *Aéro-Club de France*, fundado em 1898. E foi no Campo dos Afonsos que a primeira escola de aviação brasileira foi fundada no ano de 1914 (FAY & FONTES, 2017).

<sup>19</sup> A Linha de Goiás foi uma das primeiras rotas aéreas do Brasil que tinha como origem o Campo dos Afonsos, na cidade do Rio de Janeiro, indo em direção ao Campo de Marte na cidade de São Paulo, com parada em Campinas, em Pirassununga, no Campo de Aviação do Tanquinho, em Ribeirão Preto, todas cidades do estado de São Paulo, e depois passagem nas cidades de Uberaba e Araguari, ambas cidades de Minas Gerais, com parada em Leopoldo Bulhões e, finalmente, chegava na cidade de Goiás, ambos no estado de Goiás.

<sup>20</sup> O Correio Aéreo Militar (CAM), fundado em 1931, foi unificado ao Correio Aéreo Naval (CAN) em 1941, ano de criação do Ministério da Aeronáutica, cuja unificação fundou o Correio Aéreo Nacional (CAN). Os Correios Aéreos visavam integrar regiões brasileiras consideradas isoladas e foram um importante incentivo aos governos municipais para investirem em Campos de Aviação e, posteriores, aeroportos (CAMBESES, 2008).

<sup>21</sup> Segundo Bielschowsky & Custório (2011) A VASP, criada por um grupo de empresários nacionais, começou a voar em 1933, operando as linhas entre São Paulo, Ribeirão Preto, Uberaba, São Carlos e Rio Preto. Após dificuldades financeiras, a VASP foi absorvida pelo estado de São Paulo ainda em 1934. A VASP foi privatizada no ano de 1990 e solicitou judicialmente a falência em 2005.

do centro da cidade e instalado em uma região de altitude<sup>22</sup> elevada quando comparada ao centro da cidade e dos outros Campos de Aviação. Sua topografia plana também era favorável aos pousos e decolagens de aeronaves e com ventos compatíveis<sup>23</sup> com os modelos de aeronaves da época.

Foi no Campo de Aviação do Tanquinho que os primeiros investimentos públicos foram aprovados na forma de legislação específica e dotados no orçamento municipal. Associa-se o fato de o planejamento urbano municipal inserir o Campo de Aviação do Tanquinho na legislação de zoneamento urbano, nas plantas e mapas oficiais municipais e na produção do espaço urbano. Tais questões serão melhor atendidas no próximo capítulo. Contudo, outro fator foi fundamental para o Campo de Aviação do Tanquinho se tornar o local da instalação da infraestrutura aeroportuária em Ribeirão Preto: o aeroclube da cidade.

Os aeroclubes são associações civis de direito privado que agregam membros que têm como interesse comum o ensino e prática de pilotagem de aeronaves no contexto da aviação civil, possuindo como estrutura organizativa uma diretoria eleita por seus membros (BRASIL, 1967)<sup>24</sup>. Por meio dos aeroclubes se iniciou a primeira política nacional de promoção e desenvolvimento da aviação civil e militar (FAY & FONTES, 2017).

Em Ribeirão Preto as primeiras infraestruturas aeronáuticas instaladas no Campo de Aviação do Tanquinho foram a pista de terra batida em 1933 e os hangares para aeronaves privadas em 1938. Os hangares pertenciam à Família Marincek, mas foram adquiridos pelo Aeroclube de Ribeirão Preto em 1940 (CARDOSO, 2000). Na **Figura 8** podemos observar o hangar pertencente à Família Marincek que viria a ser adquirido pelo Aeroclube de Ribeirão Preto, com detalhe ao fundo para a chaminé da Usina Tanquinho. Ainda em 1939, Antônio Marincek funda a primeira escola de pilotagem de Ribeirão Preto, local que possibilita treinos aéreos para tirar o Brevê assim como cursos de mecânicos de aeronaves, fundada antes da escola de pilotagem do Aeroclube de Ribeirão Preto.

O Aeroclube de Ribeirão Preto foi, institucionalmente, fundado no dia 2 de abril de 1939 por membros da elite da cidade, tendo como contexto histórico a política nacional de promoção da aviação civil desenvolvida pelo Estado Novo (FAY & FONTES, 2017). A ata de fundação do Aeroclube de Ribeirão Preto aponta que a reunião fundadora aconteceu na região central de Ribeirão Preto, especificamente na rua Álvares Cabral nº 24<sup>25</sup>, tendo como

---

<sup>22</sup> A altitude média da cidade de Ribeirão Preto é de 544 metros de altura, com a região central localizada no fundo de vale com altura de 525 metros. Enquanto a região do Campo de Aviação Tanquinho, que veio a se tornar o Aeroporto Estadual Leite Lopes tem 552 metros de altura. Informações extraídas do <https://pt-br.topographic-map.com/maps/s25o/Setor-Aeroporto/>.

<sup>23</sup> Mesmo que na época da instalação do Campo de Aviação do Tanquinho não existissem parâmetros legais e técnicos sobre as questões geofísicas e climáticas como padrões de condições básicas para instalações de Campos de Aviação e aeroportos, essas questões foram consideradas, segundo Cardoso (2000). Hoje existe uma série de legislações e normas técnicas que regulam as instalações de aeroportos a partir de critérios geofísicos, topográficos, climáticos e outros, desenvolvidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) (FAY, 2001).

<sup>24</sup> O Decreto-Lei nº 205 de 1967 é uma regulamentação que “Dispõe sobre a organização, funcionamento e extinção de aeroclubes, e dá outras providências”, e que entrou em vigor posteriormente à fundação dos aeroclubes apontados neste capítulo, mas que são contemplados pelo teor do Decreto-Lei nº 205 devido a sua estrutura jurídica-organizacional e pelos seus objetivos principais.

<sup>25</sup> A sede do Aeroclube de Ribeirão Preto funcionou nesse endereço até o fim da década de 40, mais especificamente no Edifício Diederichsen, quando foi transferida para o edifício da nova sede localizado no Aeroporto do Tanquinho em 1949.

fundadores membros da elite local, como é o caso do primeiro presidente do Aero clube de Ribeirão Preto, Leovegildo Mendonça Vilela Uchôa (ARQUIVO AEROCULUBE DE RIBEIRÃO PRETO, 1939).

**Figura 8:** Foto dos hangares Marincek com detalhe ao fundo da Cia. Electro-Metalúrgica Brasileira. Data da foto desconhecida.



**Fonte:** Arquivo Aero clube de Ribeirão Preto.

A configuração da região do Campo de Aviação do Tanquinho possuía então, linhas ferroviárias, indústrias e vila operárias<sup>26</sup> que influenciaram na dinâmica da urbanização de Ribeirão Preto e, particularmente, na região do futuro aeroporto. Portanto, na região havia tanto uma dinâmica local caracterizado pelo estabelecimento de indústrias e moradias operárias, com seus deslocamentos de produção e força de trabalho pela cidade (VILLAÇA, 2001), como também um movimento em escala regional, nacional e internacional representada pelo setor de transporte, apresentado pelos trens e Estação Usina da E.F.SPM<sup>27</sup> (ZAMBONI, 2012), de maior relevância à época, mas também por aeronaves e o Campo de Aviação do Tanquinho.

Outras famílias da elite da cidade fizeram parte da fundação do Aero clube, como membros da família Junqueira, os pioneiros na ocupação das terras de Ribeirão Preto. Tendo em vista a necessidade de pagamento de 100\$000 (cem mil Réis) para ingresso no Aero clube de Ribeirão Preto, o recorte de renda aos novos membros foi um fator de seletividade imposto pelo Estatuto Social do Aero clube de Ribeirão Preto. Segundo LAGES (2016) a família Junqueira chega na região de Ribeirão Preto no período anterior à Lei de Terras (Lei nº 601

<sup>26</sup> A Vila Brasil loteada em 1925, a Vila Elisa de 1929, a Vila Operária de 1940 e a Vila Esmeralda de 1949 são exemplos de vilas operárias localizadas no entorno próximo do Campo de Aviação do Tanquinho e que possuíam morfologias de loteamentos unifamiliares voltados à classe operária (SILVA, 2008)

<sup>27</sup> Segundo Zamboni (2012) o ramal da Empresa Ferroviária São Paulo - Minas (E.F.SPM) foi inaugurado em 1928, mesmo ano da inauguração da Estação Usina, nome devido ao serviço que a estação e ferrovia prestavam para a Cia. Electro-Metalúrgica Brasileira S.A., tendo em vista que a construção de ambos foi para servir como transporte de matérias primas para a Cia. e para escoar a produção de aço para a cidade de São Paulo e o Porto de Santos (LARA & ROSA, 2009).

de 1850), assume grandes porções de terra que vieram a se tornar fazendas de gado, primeira forma de produção da região, e em 1870 começam a investir na produção cafeeira. Membros da família Junqueira foram influentes políticos ribeirãopretanos, ocupando cargos como vereadores e presidentes da Câmara Municipal desde da época do Império até o fim do período da República Velha (CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, 2015).

Na ata de fundação se evidencia a ligação do Aeroclub de Ribeirão Preto com a política nacional de aviação civil do início da Era Vargas (1930-1937), e com o recém criado Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas<sup>28</sup>. Outra ligação com o Aeroclub de Ribeirão Preto se deu com o Aeroclub do Rio de Janeiro<sup>29</sup>, o primeiro aeroclube do Brasil localizado no Campo dos Afonsos que influenciou a promoção e desenvolvimento da aviação civil e militar:

(...) se fundar nesta cidade de Ribeirão Preto, como tem sido feito em muitas cidades do interior, um Aero Club Civil, associação que procuraria incrementar o gosto e o aperfeiçoamento dos nossos pilotos civis e que deveria ser organizado nas bases do Aero Club do Rio de Janeiro (ARQUIVO AERoclube DE RIBEIRÃO PRETO, 1939).

Contudo, foi outra política que promoveu a aviação civil no território nacional e que desempenhou uma promoção da cultura da aviação civil em Ribeirão Preto. A Campanha Nacional da Aviação ou, como era conhecida popularmente, *Deem Asas a um Sonho* vigorou entre os anos de 1940 até 1949 no contexto do governo do Estado Novo até o começo período democrático do governo Gaspar Dutra e localiza-se, historicamente, em um contexto de industrialização e urbanização do Brasil influenciado pela II Guerra Mundial (FERREIRA, 2012).

O desenvolvimento e promoção da aviação no Brasil foi uma política nacional estratégica pois estava inserida em um contexto histórico de urbanização e instalação de indústrias nacionais de base, mas teve a sua finalidade delimitada no âmbito militar, com o objetivo de defesa e da segurança do território nacional no período da II Guerra Mundial (FAY, 2001). Apesar de inserido sobre a lógica militar e de proteção do território nacional, podemos questionar se essa política de aviação civil do período se caracterizou como parte do bojo das ações de planejamento e modernização características das reformas da Era Vargas, período resumido a seguir:

Ao longo do primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-1945), em meio à disputa de poder entre as oligarquias rurais e as classes urbanas, as reformas no Estado incentivaram o desenvolvimento, a industrialização e a proteção dos recursos naturais, complementados no seu segundo governo (1951-1954) pelo incentivo a um capitalismo nacional com base nos investimentos na geração de energia (carvão, petróleo e eletricidade)

<sup>28</sup> O decreto que funda o DAC é o Decreto nº 19.902, de 22 de abril de 1931, assinado pelo então Presidente da República Getúlio Vargas, com interesses na integração nacional do período (FAY & FONTES, 2017)

<sup>29</sup> O Aeroclub do Rio de Janeiro foi fundado em 1911, em 1918 filiou-se à Federação Aeronáutica Internacional (FAI) podendo emitir brevês e em 16 de março de 1932 seu nome foi alterado para Aeroclub do Brasil, como até os dias atuais é conhecido (SOUZA, 1944 *apud* FAY & FONTES, 2017).

e no sistema de transportes ferroviário, rodoviário e marítimo (IANNI, 1971). (TAVARES, 2020, p. 5)

Mesmo que a Campanha Nacional da Aviação tenha tido um caráter militar e de interligação do extenso território nacional, o resultado foi a promoção, na escala urbano, da aviação civil, com participação das elites da época e desenvolvimento de uma infraestrutura que viria a ser fundamental para o capitalismo pós-fordista (HARVEY, 2012), representado pelos aeroportos hiper-conectados em escala global.

A Campanha Nacional da Aviação foi uma política nacional com forte apoio da imprensa, notadamente do empresário Assis Chateaubriand, proprietário da cadeia jornalística Diários Associados, composto por jornais como o Correio da Manhã, O Jornal e O Cruzeiro, que funcionava como veículo de propaganda do Estado Novo<sup>30</sup>. Segundo Ferreira (2012), a Campanha Nacional da Aviação apoiava-se:

(...) em doações de empresas, empresários particulares, associações de indivíduos e pessoas físicas. As doações poderiam ser feitas em espécie – usualmente cheques de cinquenta a oitenta contos de réis, podendo chegar a quantias mais vultosas - ou os doadores compravam o próprio avião a ser entregue. Havia também outra orientação: o dinheiro recebido poderia ser utilizado para beneficiamento do aeroclube ao qual se destinava, com o devido consentimento dos doadores (FERREIRA, 2012, p. 80)

Mesmo que o esquema de doações em dinheiro e em aeronaves tivesse um aspecto de iniciativa privada, o governo do Estado Novo exercia controle das doações privadas tanto no sentido da sua ligação com a imprensa de Assis Chateaubriand que orientava e incentivava as doações, quanto por meio da obrigatoriedade de todos os aeroclubes brasileiros serem filiados ao Aeroclube do Brasil, obedecendo ao Decreto-Lei nº 1.683 de 1939. O decreto orientava que a presidência do Conselho Diretor do Aeroclube do Brasil seria indicada pelo Presidente da República e três dos sete membros do Conselho Diretor seriam compostos por militares do Ministério da Viação, do Ministério da Guerra e um do Ministério da Marinha.

As doações privadas só poderiam ser feitas de acordo com as orientações e destinos do Aeroclube do Brasil, e, portanto, do governo. É importante destacar os conflitos das políticas regionais oriundos das diferenças numéricas das doações tanto na escala intermunicipal quanto interestadual, devido aos recursos para investimentos nas pistas e aeroclubes disputados pelos municípios e estados, e em relação às doações da Campanha

---

<sup>30</sup> Outro movimento político que serviu para criar uma cultura aeronáutica nacional foi a criação da figura de Santos Dumont como herói nacional, assumindo contornos militares a fim de compor uma identidade militar em construção no Brasil (FAY & FONTES, 2017). Exemplos de propaganda do governo Getúlio Vargas em relação à figura de Santos Dumont como herói nacional e militar podem ser observadas na criação do Dia do Aviador e da Semana da Asa, comemorados ao longo de uma semana do mês de outubro, para relembrar o primeiro voo de Santos Dumont, ocorrido no dia 23 de outubro de 1906. “Tais datas foram criadas pela Comissão de Turismo Aéreo do Touring Club do Brasil, em 1935, e oficializadas pelo governo federal em lei apenas no ano seguinte”. (FRAGA, 2014, apud FAY & FONTES, 2012, p. 20).

## Nacional da Aviação:

Até 1949, serão 107 aeroclubes em São Paulo, cerca de 67 em Minas Gerais e 45 no Rio Grande do Sul. Chama atenção a liderança de São Paulo e Minas Gerais na manutenção de aeroclubes. Mesmo que cada aeroclube destes estados tenha recebido apenas um avião durante a campanha, e há registros de que aeroclubes como o de São Paulo e o de Juiz de Fora tenham recebido mais de cinco aviões cada, percebe-se que na ordem das políticas regionais ainda “mandavam” os estados da Federação que tivessem grupos sociais com maior poder aquisitivo (FERREIRA, 2012, p. 81)

Em Ribeirão Preto, a Campanha Nacional da Aviação influenciou no desenvolvimento do Aeroclube de Ribeirão Preto e na fixação do aeroporto na sua localização atual, devido ao incentivo que a Campanha Nacional da Aviação promovia tanto à iniciativa privada, por meio de doações em espécie e em aeronaves, quanto ao poder público municipal e estadual, por meio de investimentos públicos em dotações orçamentais. A participação de políticos e empresários municipais, estaduais e nacionais na Campanha Nacional da Aviação era corrente em Ribeirão Preto, e famílias da elite local, como a família Junqueira, doaram quantias significativas de dinheiro e aeronaves para o aeroclube<sup>31</sup>.

**Figura 9:** Foto do batismo de aeronave doada por Sinhá Junqueira, no ano de 1942.



**Fonte:** Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto - APHRP.

<sup>31</sup> Segundo Ferreira (2012), a cadeia jornalística Diários Associados, de Assis Chateaubriand, tinha a função de propagandear a Campanha Nacional da Aviação além de publicar em seus jornais as famílias e personalidades que fizeram doações privadas em espécie e em aeronaves, um importante incentivo para famílias abastadas que queriam demonstrar seu poder econômico em escala nacional.

### 1.3 A política estadual aeroviária de Adhemar de Barros através da Secretaria de Viação e Obras Públicas: período de 1947 a 1951

A promoção das infraestruturas aeroviárias na escala estadual foi baseada em auxílio aos aeroclubes e seus respectivos Campos de Aviação por meio da entidade estadual chamada de Secretaria de Viação e Obras Públicas (SVOP). A SVOP foi fundada em 1927<sup>32</sup>, depois do desdobramento da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo que, por sua vez, foi desdobrada em distintas diretorias em 1963<sup>33</sup>, uma delas o Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (DAESP) (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO)<sup>34</sup>.

A SVOP era a secretaria responsável por avaliar o destino dos auxílios estaduais aos Campos de Aviação através de aprovação baseada na análise técnica do Conselho Estadual Aeronáutico Civil de São Paulo (CEACSP). O CEACSP foi criado a partir da resolução nº 167, de 16 de abril de 1947, e possuía em seu conselho um representante da SVOP, um representante do Instituto de Pesquisas Tecnológicas, um da diretoria da Aeronáutica Civil do Ministério da Aeronáutica, um da diretoria de obras do Ministério da Aeronáutica, um representante da 4ª zona aérea, um representante da aviação comercial e um representante do Aeroclube de São Paulo. O objetivo dessa política era auxiliar na promoção estadual de aeroportos e suas infraestruturas, conforme a própria legislação aponta:

Considerando a importância atual dos problemas referente ao transporte aéreo, relativos não só à necessidade da **criação e manutenção de uma rede estadual de aeroportos e infraestrutura adequada**, como também do fomento e desenvolvimento da aviação comercial e civil; (ESTADO DE SÃO PAULO, 1947. Grifo nosso)

Dentre as atribuições do CEACSP estavam a emissão de estudos e pareceres sobre as obras relativas à construção e reforma de aeroportos estaduais, quando os mesmos solicitassem a participação de financiamento do Estado de São Paulo. Tinha também como atribuição, emitir estudos e pareceres que visassem estimular e consolidar as iniciativas referentes aos Aeroclubes da Capital e do interior. Além disso, visavam incentivar a aviação particular de turismo e táxi-aéreo, assim como o reparo e manutenção de aviões e fomento às pesquisas científicas e tecnológicas. A legislação que funda o CEACSP aponta para uma política direcionada ao desenvolvimento do interior do Estado de São Paulo, sendo o governo do estadual a entidade promotora e de exploradora das linhas de penetração:

Elaborar um programa de expansão e desenvolvimento do transporte aéreo, de carga e passageiros, **no interior do Estado e zonas limítrofes**, sugerindo as medidas convenientes, que no que se refere a exploração direta pelo Estado em linhas de penetração, que no estímulo conveniente

<sup>32</sup> Instituída pela Lei Estadual nº 2.196 de 3 de setembro de 1927.

<sup>33</sup> Desdobro previsto na Lei Estadual nº 7.833, de 19 de fevereiro de 1963.

<sup>34</sup> Para mais informações da história do SVOP acessar a página do Arquivo Público do Estado de São Paulo em <http://icaatom.arquivoestado.sp.gov.br/ica-atom/index.php/secretaria-de-viac-ao-e-obras-publicas:isaar>

às empresas particulares interessadas. (IDEM. Grifo nosso)

Não podemos afirmar que essa política de descentralização por meio de investimentos em aeródromos do interior do Estado de São Paulo se configure como um planejamento regional desenvolvido pelo Governo do Estado de São Paulo. Tampouco podemos equiparar a política aeroportuária da SVOP com os Planos Rodoviários estaduais de 1941 e de 1951 (TAVARES, 2018). Contudo, essa política serviu, mesmo que involuntariamente, como ação de descentralização de investimentos em direção ao interior paulista - talvez pelo fato da metrópole possuir apenas dois aeroportos, o Congonhas e Campo de Marte-, o que resultou em um dinâmica de atração de indústrias e empresas, nos anos subsequentes.

Políticos, tais como vereadores, prefeitos e deputados estaduais, representavam os municípios solicitantes dos auxílios, enviando seus pedidos ao então governador Adhemar de Barros<sup>35</sup> que, por sua vez, os encaminhava à análise técnica do CEACSP. Os auxílios solicitados ao Estado de São Paulo eram majoritariamente recursos financeiros, mas também equipamentos e maquinários, como tratores e equipes técnicas estaduais, tanto que doações de aeronaves compunham as solicitações dos auxílios.

Os ofícios solicitaram auxílios para os Campos de Aviação de cidades do interior do Estado de São Paulo e entre os anos de 1947 a 1951, solicitações de diferentes municípios podem ser apontados por ordem cronológica: Jundiaí, Presidente Prudente, São José dos Campos, Bragança Paulista, Cunha, São Pedro, Santa Bárbara do Rio Pardo, Guariba, Pradópolis, Palestina, Pariquera Açu, Araraquara, Agudos, Regente Feijó, Pinhal, Garça, Eldorado, Campos Novos Paulista, José Bonifácio, Taquaritinga, Nova Odessa/Americana, Avaré, Pompéia, Caraguatatuba, Eldorado, Mirassol, Presidente Bernardes, Amparo, Brotas, Ituverava, Cruzeiro, Nova Granada, Monte Alto, Ribeirão Preto, Santo Anastácio, Tiête, Caçapava, Catanduva, São Manuel, Barretos e Sorocaba.


Quase a totalidade dos pedidos foi indeferida. Os argumentos para que as solicitações não fossem atendidas, em geral, baseavam-se na falta de recursos, por parte do Estado de São Paulo, para tal fim. Este argumento revela que o Estado desconsiderava a importância regional de aeroportos localizados em municípios que não possuíam poder político ou regiões de baixa intensidade econômica. Os auxílios aprovados pelo CEACSP, foram destinados a municípios como Sorocaba, Barretos, Araraquara, Catanduva e Ribeirão Preto. Um desses pedidos aprovados foi requerido pelo ex-presidente do Aeroclube de Ribeirão Preto, o Luiz Leite Lopes, que ocupou uma cadeira na Câmara Municipal de Ribeirão Preto entre 1949 e 1951.

Conforme descrito, as relações da elite com o Estado, cujas políticas econômicas de investimentos em infraestruturas foram condição *sine qua non* para a urbanização das cidades paulistas, se deram de maneira constante. Chico de Oliveira em entrevista concedida à Duarte (2013) descreve esse processo histórico através do exemplo das ferrovias:

---

<sup>35</sup> Adhemar de Barros foi Interventor Federal de 1938 a 1941 e governador eleito entre 1947 a 1951 e entre 1963 a 1966. Para esta pesquisa, a política estadual de investimentos nas infraestruturas aeronáuticas está localizada no ano de 1947 a 1951, no primeiro Governo Adhemar de Barros.





As cidades no interior de São Paulo são todas invenções do Estado. Através de quê? De novo, através de ligação com a exportação, em primeiro lugar. Hoje as melhores cidades de São Paulo estão todas ligadas às ferrovias. Eram ferrovias privadas, sobretudo inglesas, mas logo foram estatizadas. E são elas que explicam o desenvolvimento urbano do interior de São Paulo. Vamos pegar essa história, o rosário de cidades ligadas pela Mogiana, pela Sorocabana, tudo ligado ao café, às atividades de exportação e ao subsídio que o Estado dava, mesmo quando as ferrovias eram privadas. Esse é um forte fator de urbanização. (DUARTE, 2013, p. 11)

A comparação com o transporte ferroviário é interessante. Apesar das distinções dos dois sistemas de transporte em relação ao momento histórico, pautado pelo seu estágio dentro do sistema produtivo Capitalista e, apesar dos distintos estágios de urbanização em que os sistemas de transporte estão localizados, ambos os sistemas de transportes foram estabelecidos pelo Estado de São Paulo. Mesmo que tenham tido aportes de origem privada, era o Estado que orientava, via normativas e planos, os investimentos para cada região e município.

## **1.4 Luiz Leite Lopes e o Aeroporto na década de 1950**

Após o término do mandato do primeiro presidente do Aero clube de Ribeirão Preto, Leovegildo Mendonça Vilela Uchôa, outro membro da elite local assumiu a presidência da instituição no ano de 1940, o médico e político Luiz Leite Lopes. Nascido em 1890 em São Luís do Maranhão, formou-se em Medicina no Rio de Janeiro, mudando-se para Ribeirão Preto em abril de 1916 (VIARTE, sem data). Também entusiasta da aviação, tirou o brevê em novembro de 1940, sob as instruções de Antônio Marincek pela Escola de Aviação Marincek.

Apesar da família Marincek ter inaugurado a Escola de Pilotagem e Aviação de Ribeirão Preto e ter tido relações políticas e de amizade com Getúlio Vargas (CARDOSO, 2000), foi o Luiz Leite Lopes que promoveu atividades políticas, na escala municipal, estadual e federal, que visava angariar recursos para o aeroporto de Ribeirão Preto na década de 1940 e início de 1950. Promovia eventos com a elite da cidade com a finalidade de angariar fundos para construção da sede do aeroclube de Ribeirão Preto e para doações de aeronaves, e contava com um importante aliado na divulgação e promoção da aviação civil, o jornalista Antônio Machado Sant'Anna, que também exerceu a função de Presidente da Comissão de Obras da sede do Aero clube de Ribeirão Preto.

Antônio Machado Sant'Anna, influente membro da elite em Ribeirão Preto nos anos de 1930 ao final dos anos 1960, foi jornalista, político e empresário, tinha a função editor-chefe da sucursal ribeirão-pretana do Diário de São Paulo, foi proprietário e diretor dos jornais locais A Tarde e Diário da Manhã, fundador e diretor do Rotary Club de Ribeirão Preto, membro-diretor da Academia Ribeirãopretana de Letras e participava nas ações municipalistas como secretário da Associação Paulista de Municípios e conselheiro da Associação Brasileira de Municípios (CARVALHO, 2019).

**Figura 10:** Foto do ofício solicitando auxílios para a construção do aeroporto local e a sede do Aero clube, de agosto de 1949.

*ant. 32.645*

*148/10*

SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA  
DELEGACIA AUXILIAR DA 6.ª DIVISÃO POLICIAL  
DEPARTAMENTO DE COMUNICAÇÕES E SERVIÇO DE RÁDIO PATRULHA  
DIRETORIA TÉCNICA  
RADIOTELEGRAMA

AGO 30 1949

Ribeirão Preto nr 601 pls 90 dt 26.8.49 hrs 16,20.

ENDEREÇO: Dr. Eduardo Celestino Rodrigues  
DD Secretario Viação e Obras Publicas.  
São Paulo.

*SECRETÁRIO DA V. DIVISÃO*  
*Eucamim H. de*  
*31 8 1949*  
*[Assinatura]*  
Secretário

TEXTO  
E  
ASSINATURA

No entendimento havido em Araraquara vg entre a Diretoria do Aereo clube de Ribeirão Preto e o Sr Dr. Adhemar de Barros Dignissimo Governador de São Paulo vg o aereo clube de Ribeirão Preto espera a cooperação de V.Excia., para poder inaugurar ainda este ano o aereo porto local vg cujas obras já iniciadas e bem adiantadas pelo aereo clube constituirão uma honra para S.Paulo pt

Atenciosas saudações.

Dr. Luiz Leite Lopes.

Presidente Bolivar Barbanti, Diretor Social.  
Antonio Machado Santana, Presidente Comissão de Obras.

29819

29819

DU AD 16,36.

Secretaria da Viação e Obras Públicas  
Protocolo Geral  
AGO 31 1949  
ENTRADA  
5070

*[Assinatura]*  
*29 de Agosto*

Para maior facilidade da transmissão, esta fórmula deve ser datilografada

**Fonte:** Foto feita pelo autor, Arquivo Público do Estado de São Paulo

Luiz Leite Lopes tinha acesso regular aos governos estaduais como o do Adhemar de Barros e viajava para a Capital Federal, no Rio de Janeiro, para solicitar recursos públicos para a aviação civil local. Nessas viagens conheceu o jornalista Assis Chateaubriand e contactou o então ministro do recém inaugurado Ministério da Aeronáutica, o político e militar Joaquim Pedro Salgado Filho. Salgado Filho foi o primeiro ministro do Ministério da Aeronáutica, do ano da sua fundação em 1941 até 1945 e é hoje patrono da mesma instituição. Sua relação com Ribeirão Preto tem ligação com Luiz Leite Lopes e veio à cidade

para fazer entregas de aeronaves, além de ter sido homenageado quando nomearam o edifício da sede do Aeroclub de Ribeirão Preto, inaugurado em 1949. Além de ser homenageado concedendo nome a um loteamento limítrofe ao aeroporto, o Jardim Salgado Filho em 1967.

**Figura 11:** Foto da finalização da obra da sede do Aeroclub de Ribeirão Preto no ano de 1949



**Fonte:** Arquivo Aeroclub de Ribeirão Preto

**Figura 12:** Foto aérea do sítio aeroportuário no ano de 1949, com foco na construção da futura sede do Aeroclub de Ribeirão Preto.

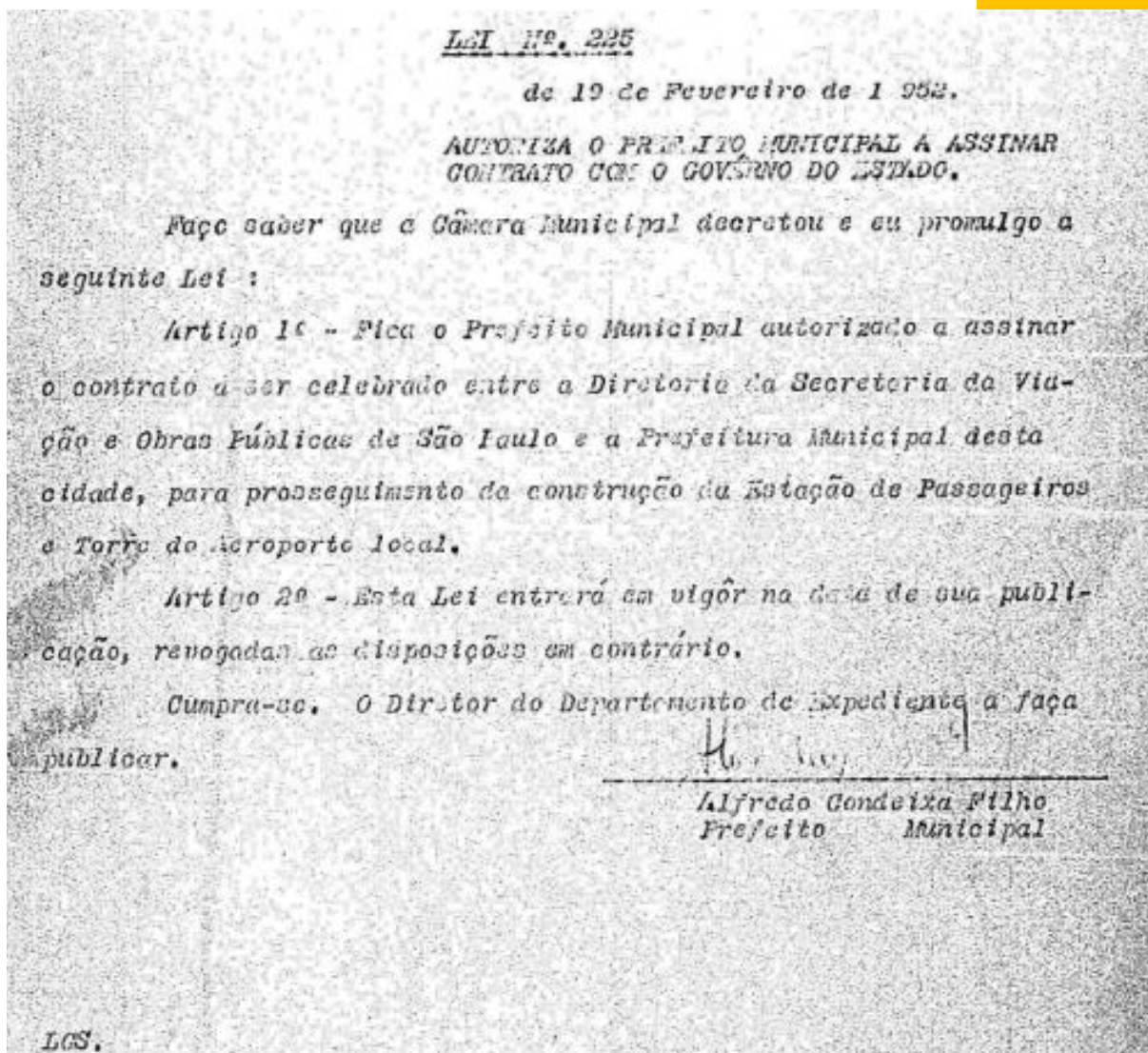


**Fonte:** Arquivo Aeroclub de Ribeirão Preto

Na **Figura 12** é possível observar a construção do Aeroclube de Ribeirão Preto, provavelmente no próprio ano de 1949, devido ao estado avançado da obra do aeroclube. A imagem é interessante porque podemos observar o interior do sítio aeroportuário em uma época na qual não existia edifícios dentro do sítio, assim como podemos observar a vegetação do local, predominantemente de mata de cerrado. Existia somente a futura sede do aeroclube, a pista de terra batida do aeroporto e os hangares que não podem ser vistos pelo ângulo da fotografia, mas que existiam no sítio aeroportuário.

Devido a suas ações políticas de solicitação de auxílios públicos e privados para a sede do Aeroclube de Ribeirão Preto e para obras de melhoramentos na pista de pouso e decolagem, como a construção do terminal de passageiros e da torre de controle aéreo<sup>36</sup>, Luiz Leite Lopes foi homenageado concedendo seu nome ao aeroporto da cidade.

**Figura 13:** Documento original da lei nº 225 de 1952, assinada pelo prefeito Alfredo Condeixa Filho.



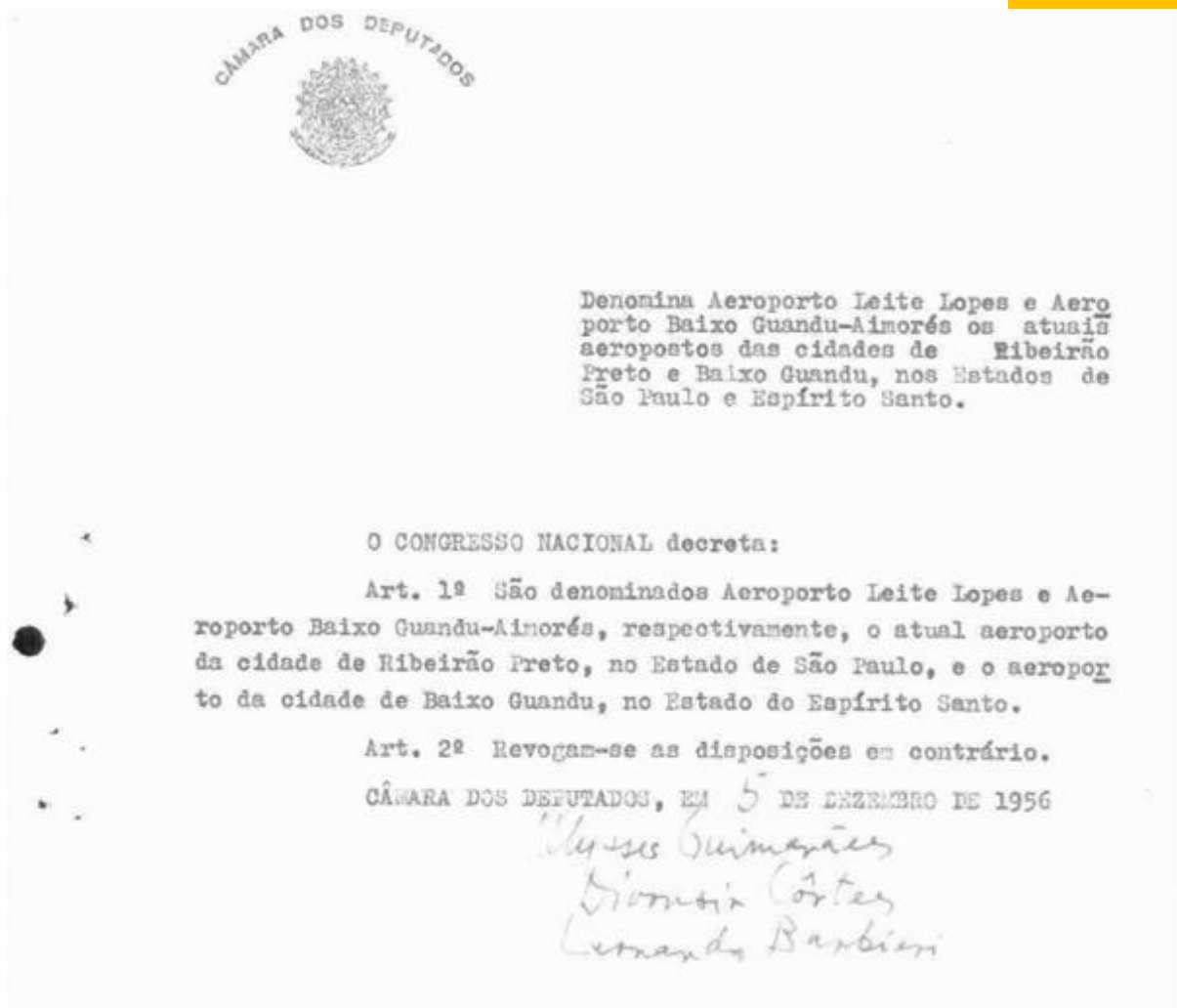
**Fonte:** Câmara Municipal de Ribeirão Preto

<sup>36</sup> Nos anexos deste trabalho se encontram fotos da planta original da obra do terminal de passageiros com torre de controle aéreo, sem data e sem autoria.

Pode-se afirmar que apesar dos primeiros vôos da VASP em 1934, da Escola Marincek de pilotagem e aviação civil ter inaugurado a aviação civil na cidade no ano de 1939 e a inauguração da sede do Aeroclube de Ribeirão Preto ter ocorrido em 1949 no sítio aeroportuário, a constituição do que se hoje compreende como uma infraestrutura aeroportuária tem data de inauguração em 12 de outubro de 1952, quando foi inaugurado o terminal de passageiros e torre de controle aéreo utilizando-se presença de auxílios públicos, através da Lei Municipal nº 225 de 1952 que autoriza a prefeitura municipal a firmar convênio com o Estado de São Paulo para realização das referidas obras no aeroporto, conforme **figura 13**.

Luiz Leite Lopes faleceu em 1952, antes da inauguração do terminal de passageiros do então Aeroporto do Tanquinho e após ter concluído seu mandato de vereador. No mesmo ano de 1952 foi instituída a lei estadual nº 1.770 que criou a Diretoria de Aeroportos, vinculada à Secretaria de Viação e Obras Públicas, que passa a administrar o aeroporto de Ribeirão Preto. Em dezembro de 1956 o Congresso Nacional, por meio de decreto-lei nº 2.506 de 1956, nomeou oficialmente o aeroporto da cidade de Ribeirão Preto como Aeroporto Leite Lopes.

**Figura 14:** Digitalização do documento do Congresso Nacional Decreto-Lei nº 2506 de 1956 que nomeou o Aeroporto de Ribeirão Preto como Aeroporto Leite Lopes



**Fonte:** Congresso Nacional Brasileiro

É importante ressaltar que desde do início do processo da produção da infraestrutura aeroportuária não havia um nome formalizado, institucionalmente, para o aeroporto. É possível analisar uma série de nomenclaturas em jornais, legislações, plantas e mapas com nomes que variavam de Campo de Aviação nos anos de 1920, Campo de Aviação do Tanquinho nos anos 1930, Aeroporto do Tanquinho nos anos 1940 e início dos anos 1950, Aeroporto de Ribeirão Preto também nos 1940 e 1950, mas foi em dezembro de 1956 que a nomenclatura Aeroporto Leite Lopes foi oficializada.

As relações entre a elite local com políticos e empresários de escala estadual e nacional, somado aos investimentos privados no Aeroclub de Ribeirão Preto, forneceram as bases da aviação civil e do aeroporto na cidade de Ribeirão Preto. A consolidação da infraestrutura aeroportuária em Ribeirão Preto tem ligação com a fundação da cidade e a disputa das fazendas primordiais, como a Fazenda do Retiro e a Fazenda das Palmeiras, e foi promovido através das relações patrimonialistas que amalgamam famílias, Capital, política e Estado na escala local, estadual e nacional, emaranhadas nas tramas de desenvolvimento da aviação civil de Ribeirão Preto.

**Figura 15:** Luiz Leite Lopes à esquerda e Getúlio Vargas à direita, no ano de 1941, na entrega de aeronaves para o Aeroclub de Ribeirão Preto.




**Fonte:** Arquivo Aeroclub de Ribeirão Preto.

A relação entre as elites locais e obras de infraestrutura, realizadas por meio de políticas na escala municipal, estadual e nacional é fundamental para entendermos o caso do Aeroporto Leite Lopes. Faz-se necessário um olhar atento sobre a relação entre as obras de infraestrutura e a elite local à época, cujo exercício de poder é possível de ser observado através de suas decisões que, ao mesmo tempo, pretendiam “modernizar”<sup>37</sup> a cidade e, logo,

<sup>37</sup> Utilizaremos aspas para designar o conceito de modernização porque, conforme apontado por Chico de

o país, mas também possuíam profundos interesses de ganhos políticos e voltados ao acúmulo de renda. Conforme descreve Zamboni (2012) a respeito do desenvolvimento de outra infraestrutura de transporte, a rede ferroviária em Ribeirão Preto:



Neste cenário, é importante dizer que é comum ver os mesmos grupos e nomes de famílias que se repetem, promovendo obras públicas que se relacionam com obras privadas. De acordo com Reis Filho (2010, p. 16), a explicação da urbanização e do próprio desenvolvimento do Estado deve tomar como ponto de partida o estudo das bases sociais de um setor que se constituiu muito cedo, e se expandiu com rapidez e intensidade com base em capitais nacionais, quando a República lhe abriu espaço, o grande setor empresarial urbano que percorre todos os outros: o da construção civil (Ibid., p. 15, 16). (ZAMBONI, 2012, p. 67).

Podemos concluir que o processo de formação do aeroporto de Ribeirão Preto esteve inserido no período de “modernização” brasileira. Isto porque, toda infraestrutura aeroportuária está intimamente ligada a finalidades de comunicação e interligação regional, às questões de defesa e militares na II Guerra Mundial e em relação às indústrias. Também o Estado nacional e estadual tiveram um papel central, já que as políticas para a região foram intermediadas pelos membros da elite local com interesses privados, no amálgama entre famílias que são proprietárias de terras, indústrias, companhias elétricas, de água e esgoto, e meios de comunicação, além de participarem como presidentes e membros do elitista Aeroclub de Ribeirão Preto.

---

Oliveira, a história político-econômica do Brasil produziu um ornitorrinco que foge à lógica modernizante-capitalista européia. Conforme sintetiza Risek a respeito da obra de Oliveira “A busca de compreensão do processo de modernização e industrialização brasileiras, sua alimentação pelo atraso, a subordinação da nova classe social urbana – o proletariado – ao Estado e o que se podia reconhecer como transformismo brasileiro – isto é, a modernização conservadora ou uma revolução produtiva sem revolução burguesa na junção tensa entre economia política – começam a ganhar a forma do bicho desengonçado que deu seu nome ao livro” (RISEK, 2013, p. 40).



## O Aeroporto Leite Lopes como síntese do Planejamento Urbano Regional no período de 1935 a 2022

### 2.1 O Aeroporto Leite Lopes analisado através do planejamento urbano: a infraestrutura e sua inter-relação com a história do urbanismo em Ribeirão Preto.

#### 2.1.1 O Campo de Aviação do Tanquinho como ponto de referência na delimitação da cidade na década de 1930 e o planejamento do Esquema do Plano Diretor “Oliveira Reis” de 1945

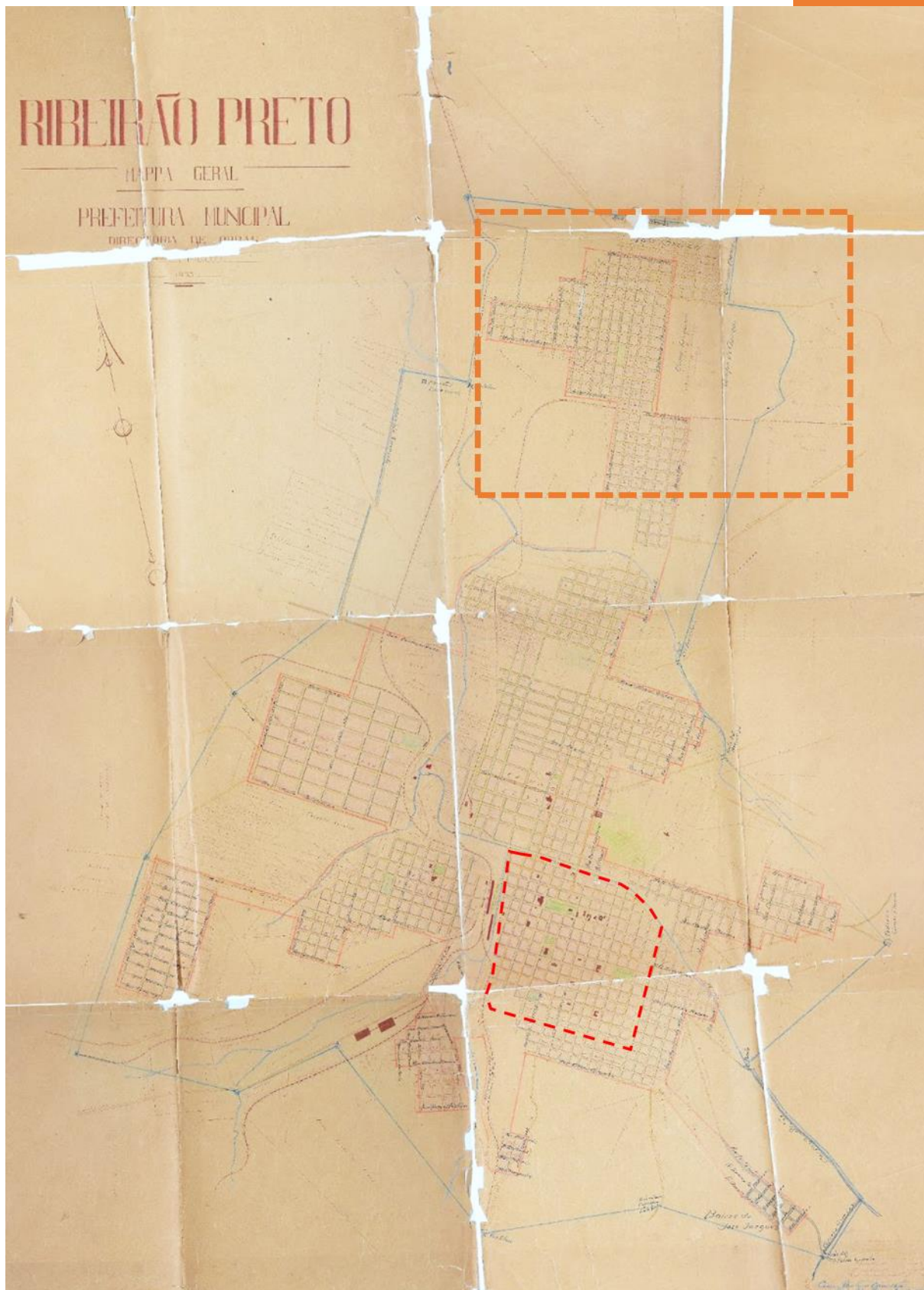
O primeiro apontamento do aeroporto em uma peça gráfica foi apresentado na planta do município de Ribeirão Preto de 1935, denominada “Mappa Geral de Ribeirão Preto, 1935” da “Directoria de Obras da Prefeitura Municipal”, conforme **Figura 16**. Na **Figura 17**, com foto em destaque da região do aeroporto do mapa de 1935, é possível observar a localização do aeroporto, intitulado à época como Campo de Aviação, próximo dos bairros da classe operária Vila Brasil de 1925 e Vila Elisa de 1929, assim como a indicação da indústria de tecelagem Usina do Tanquinho (que veio a substituir a Cia. Eletro-Metalúrgica Brasileira) além dos tracejados das linhas ferroviárias e da “Avenida Brazil”, importante eixo viário que liga o centro à Zona Norte até os dias atuais.

Por sua vez, a primeira menção nominal da infraestrutura aeroportuária de Ribeirão Preto feita em forma de legislação municipal ocorreu por meio do ato-lei de nº 75 no ano de 1939, no qual delimitou-se o perímetro urbano da cidade. Tal delimitação obedecia a legislação estadual de nº 9.865 de 1938 que obrigava os municípios do Estado de São Paulo a organizarem seus territórios administrativos e delimitarem seus perímetros urbanos. O decreto nº 9.865 do interventor Federal no Estado de São Paulo, Adhemar de Barros, contém em seu texto a vinculação da delimitação dos perímetros urbanos com a liberação de recursos e dotações orçamentárias para os municípios do Estado:

Artigo 70 - As prefeituras municipais do interior procederão, até 15 de abril de 1939, à revisão dos limites do perímetro urbano da sede dos respectivos municípios e o de cada distrito de paz ou de zonas distritais, de modo que, salvo notório conveniência em se observarem divisas naturais como águas permanentes, valos, vias públicas, e outras, o referido perímetro são se afaste mais de cem metros dos limites extremos das povoações, caracterizados pelos pontos finais de qualquer dos melhoramentos públicos seguintes: iluminação pública, bondes, esgotos, abastecimento de água, calçamento e guias para passeio. (SÃO PAULO, 1938)

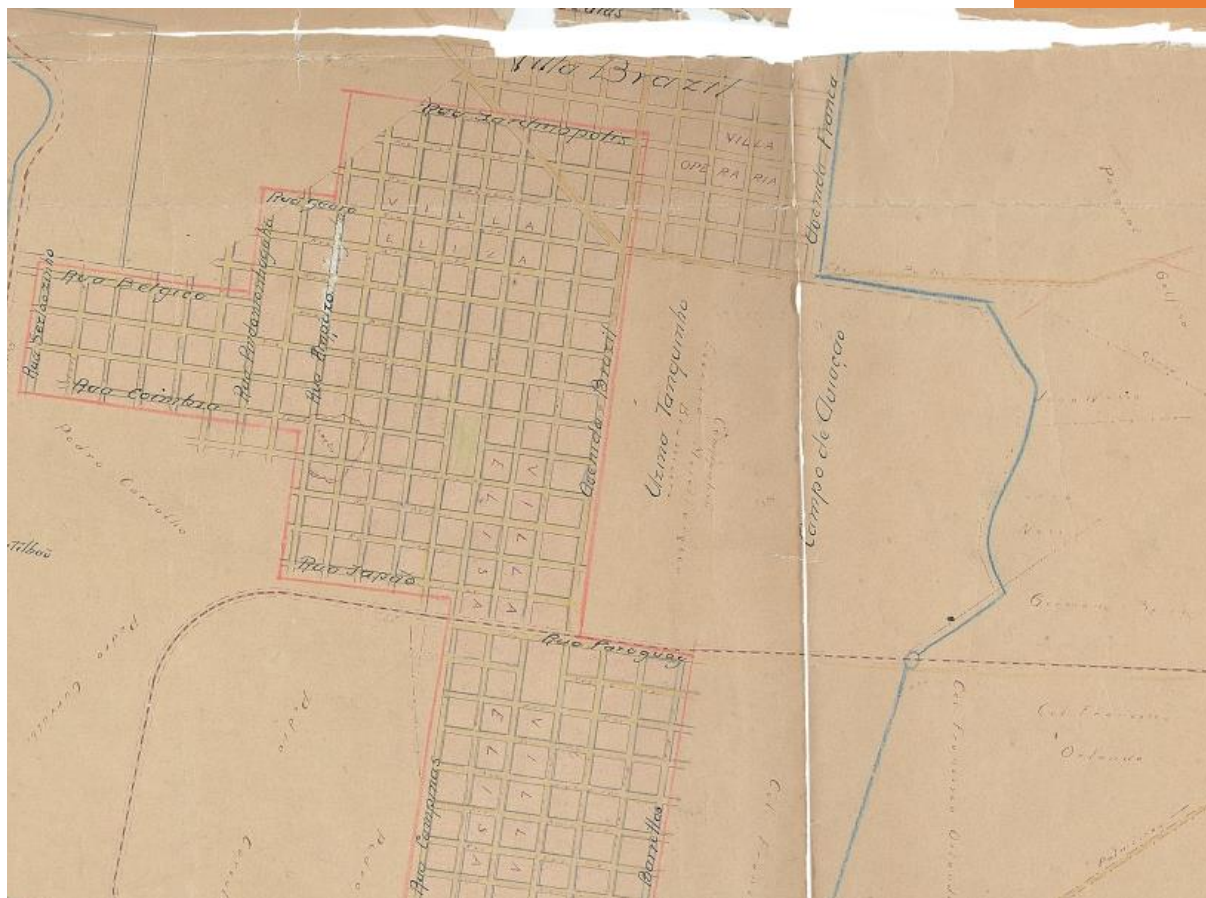


**Figura 16:** Mapa Geral Prefeitura de Ribeirão Preto - Directoria de Obras (1935). Destaques para o centro de Ribeirão Preto e região do “Campo de Aviação”.



**Fonte:** Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto. Editado pelo autor.

**Figura 17:** Campo de Aviação, na planta intitulada Mappa Geral Prefeitura de Ribeirão Preto Directoria de Obras de 1935.



**Fonte:** Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto

O ato-lei nº 75, do então prefeito interventor Fábio de Sá Barreto<sup>38</sup>, obedece o decreto estadual e é promulgado no ano de 1939, com o seguinte título Delimita o perímetro urbano da Sede do Distrito de Paz de Ribeirão Preto e Vila de Bonfim Paulista. A legislação apontou o termo “Campo de Aviação” como local de referência do decreto. Tanto no mapa de 1935 quanto na delimitação do perímetro urbano, o aeroporto é citado como um ponto de referência, em uma época do urbanismo voltado para o embelezamento da região de moradia e consumo da elite à época, localizada na região central da cidade Ribeirão Preto (FARIA, 2003).

A delimitação do perímetro urbano inseriu explicitamente o Campo de Aviação Tanquinho dentro do contexto de uma estrutura urbana em Ribeirão Preto no ano de 1939. Nesta época, o Campo tinha como divisões urbanas a “Estrada das Palmeiras”, a “Estrada de Ferro São Paulo e Minas”, a “Avenida Franca” e os loteamentos “Vila Elisa” e “Vila Brasil”. A partir da análise do mapa de 1935 e da delimitação em forma de lei é possível afirmar que o Campo de Aviação já se encontrava dentro de uma estrutura urbana, composta de bairros operários, avenidas, fábricas e ferrovias. Sendo assim, é possível afirmar que a consolidação da infraestrutura aeroportuária ocorreu dentro dessa estrutura urbana e em uma dinâmica

<sup>38</sup> Fábio de Sá Barreto era sobrinho do Pereira Barreto, agrônomo, empresário e cafeicultor que divulgou a Terra Roxa rica para produção cafeeira na região de Ribeirão Preto e que foi citado no primeiro capítulo deste trabalho.

urbanização.

Apesar do decreto nº 75 de 1939 possuir uma condição de legislação urbanística que serviu como mecanismo de delimitação do perímetro urbano da época, não se pode afirmar que esse decreto tenha um caráter de plano urbanístico ou sirva como legislação de zoneamento urbano. Somente em 1945 que o aeroporto foi apontado como um eixo de planejamento urbano dentro de um sistema urbano contendo um esquema gráfico. O esquema intitulado “Esquema do Plano Diretor de 1945” acompanhado pelo documento textual “Observações e Notas Explicativas do Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto em 1945” desenvolvido pelo engenheiro José de Oliveira Reis é um marco histórico do planejamento urbano em Ribeirão Preto (FARIA, 2007).

O esquema foi o primeiro a desenvolver um planejamento urbano que contemplava o aeroporto como uma infraestrutura relevante na dinâmica urbana. Apontava a necessidade de instruções “especiais” do Ministério da Aeronáutica e compreendia a importância da infraestrutura aeroportuária quando sugere um aerogare<sup>39</sup> para a região, o que demonstra um grande conhecimento técnico sobre aeroportos, tendo em vista à época na qual foi produzido o Esquema.

O Esquema do Plano Diretor de 1945 não prevê um novo aeroporto, mas o insere no Campo de Aviação do Tanquinho com reserva de área para expansão da infraestrutura aeroportuária, associando-o a equipamentos já existentes, como a tecelagem Usina Tanquinho, que erroneamente ele denomina como Metalúrgica, associando o aeroporto à uma zona industrial e junto a outras infraestruturas de transporte como avenidas e linha férrea e estação ferroviária. O aeroporto é tratado especificamente no ponto 12 do documento intitulado Observações e Notas Explicativas do Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto em 1945:



12) Aeroporto: aproveitando as condições topográficas favoráveis deverá a municipalidade reservar a área retangular de 2 quilômetros por 3 quilômetros, situada ao lado da Metalúrgica, no Alto, para a construção futura do Aeroporto, tão necessário como importante hoje ao desenvolvimento da cidade. No esquema as pistas foram figuradas apenas como indicação provável, elas, entretanto, deverão seguir a direção e instruções especiais do Ministério da Aeronáutica. A indicação futura aerogare e da estação ferroviária, também, são sugestões a serem apreciadas oportunamente. (REIS, 1945, [fls. 5 e 6])

O Esquema do Plano Diretor de 1945 organizou a região do aeroporto, localizada a nordeste do esquema, com elementos como Unidades de Vizinhança, cinturões verdes próximos às regiões industriais e infraestruturas de transporte, como as ferrovias, avenidas e o aeroporto. Planejou as residências dos operários próximas a essa região e orientou o município a se desenvolver a partir de vias de tráfego viário de circulação, mas sem propor uma análise do aeroporto em escala regional (FARIA, 2007).

---

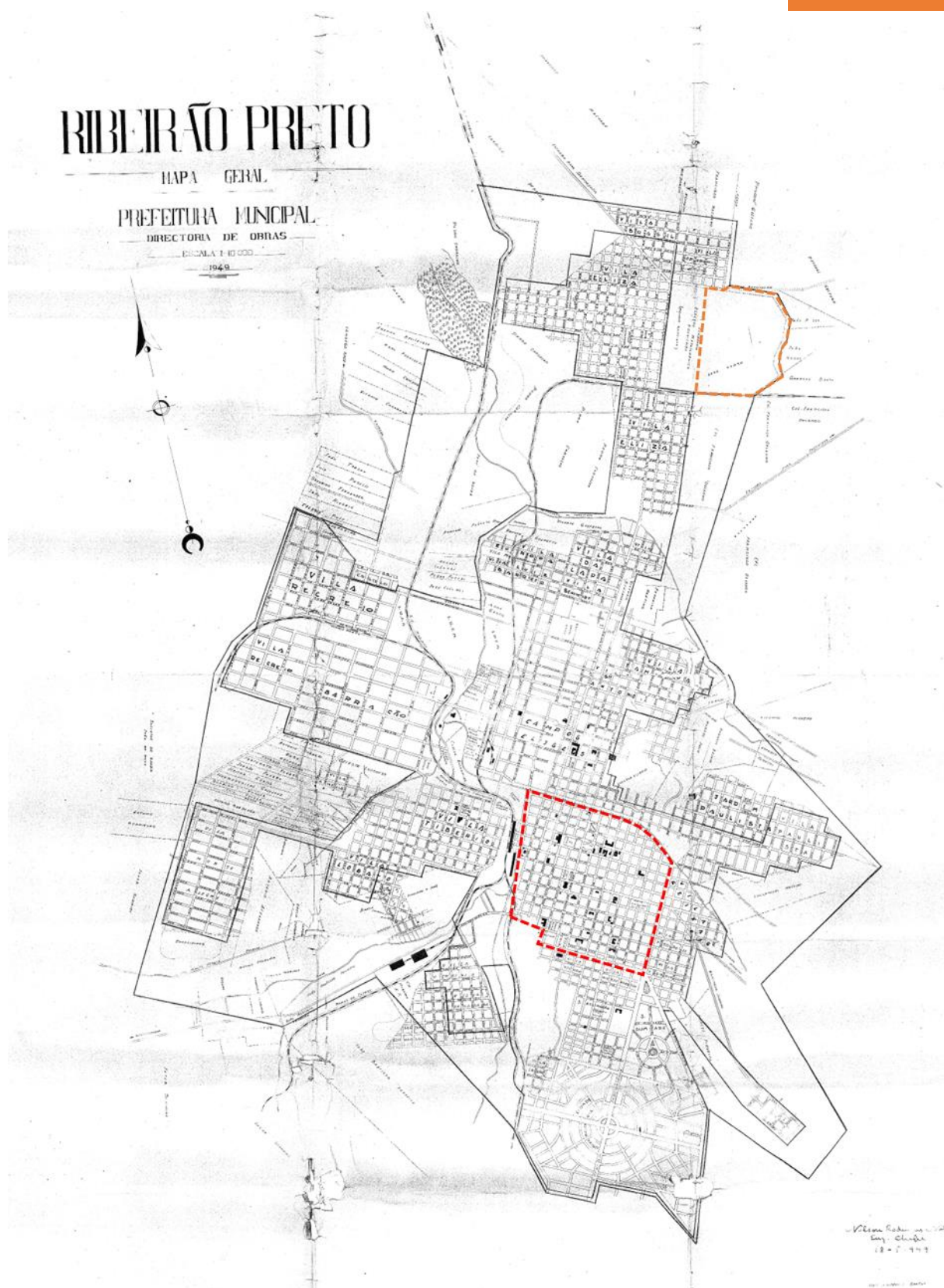
<sup>39</sup> Aerogare é o conjunto de edifícios reservados aos passageiros e ao fluxo de mercadorias. O termo caiu em desuso nos dias atuais no Brasil.

**Figura 18:** Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto, em 1945, com destaques para o centro de Ribeirão Preto e a área denominada como “Aeroporto”.



**Fonte:** Fundo José de Oliveira Reis – APHRP. Editado pelo autor.

**Figura 19:** Mapa Geral de Ribeirão Preto, 1949, com destaques para o centro de Ribeirão Preto e região com indicação de “Aero Porto”, ao lado da Cia. Electro Metalúrgica Brasileira e acima da área identificada como do Cel. Francisco Orlando.



Fonte: APHRP. Editado pelo autor.

O Esquema do Plano Diretor de 1945 não foi implementado em seu conjunto e o engenheiro Oliveira Reis retornou à Ribeirão Preto em 1955 a convite da Comissão Especial do Plano Diretor da Cidade da Câmara Municipal para analisar as propostas por ele elaboradas em 1945. Nesse retorno, Oliveira Reis profere palestras na cidade para os vereadores e interessados, além de dar entrevistas aos jornais locais, além de apontar reflexões sobre o planejamento da cidade, agora na escala regional, mas sem inserir o aeroporto, especificamente, nessas discussões.

Apesar do Esquema do Plano Diretor de 1945 não ter sido aplicado integralmente na cidade, o mesmo foi utilizado como base para o planejamento urbano na questão viária, como é possível observar na planta de 1949, **Figura 19**, intitulada Mapa Geral de Ribeirão Preto de 1949 e que foi desenvolvida pela Directoria de Obras da Prefeitura Municipal.

A planta de 1949 apresenta uma cidade em crescimento na direção sul, região, historicamente, privilegiada em relação aos investimentos públicos e investimento do capital imobiliário (MELO, 2017; ZAMBONI, 2018), em detrimento da Zona Norte do município, região de moradia da classe operária de baixa renda e onde investimentos do capital público e privado foram aplicados no sentido de localizar loteamentos de baixa renda (GOMES, 2011) e equipamentos urbanos “indesejáveis” como as indústrias (SILVA, 2008), reforçando o padrão de ocupação socioespacial presente na cidade desde sua fundação.

É possível observar no mapa de 1949 que a urbanização do entorno do aeroporto não foi substancialmente acrescida quando comparado ao mapa de 1935, situação que será alterada no processo de urbanização nas duas décadas subsequentes, quando ocorrerá uma imigração populacional para a cidade, alocação de conjuntos habitacionais e aprovação de loteamentos de baixa renda na Zona Norte, implementação de um sistema viário baseado no automóvel individual e incentivo via legislação à instalação de indústrias na região do aeroporto.

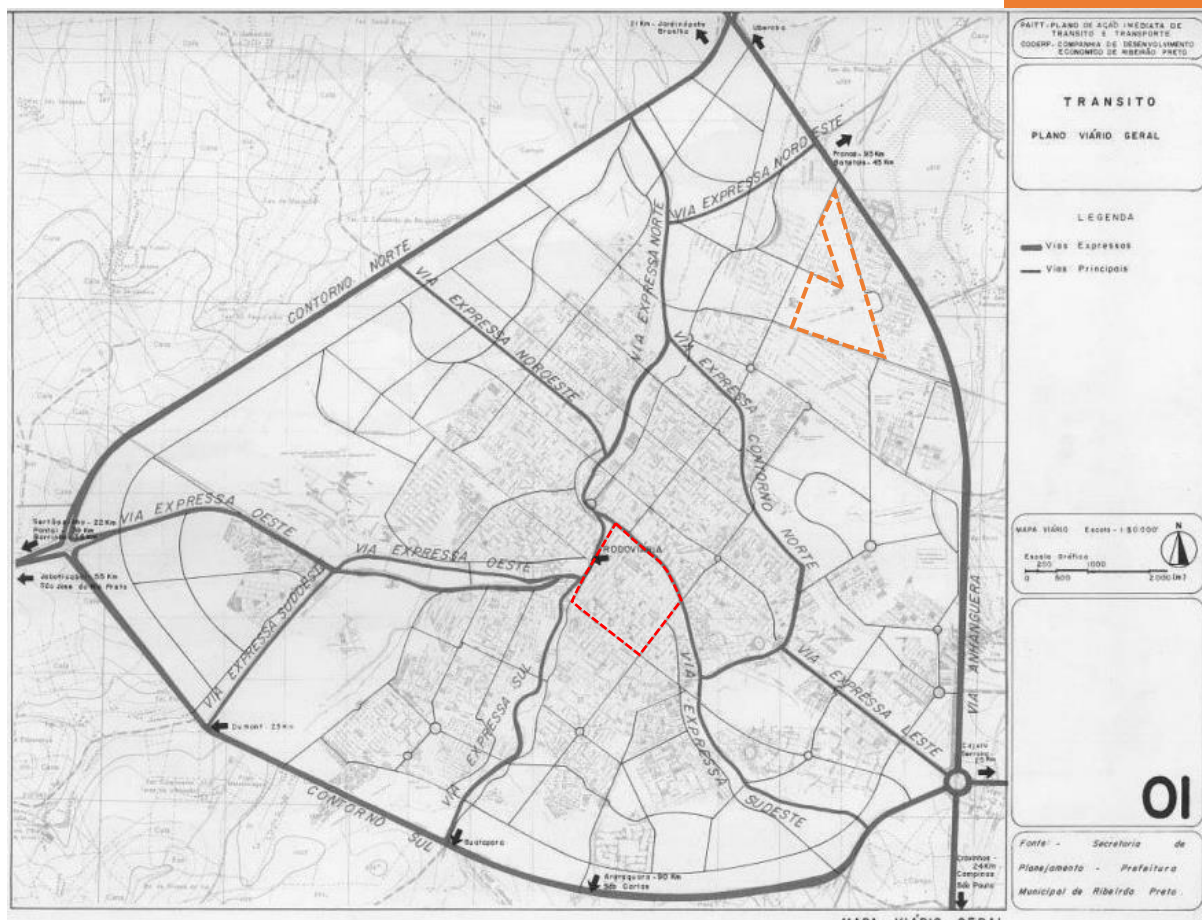
### **2.1.2 O Aeroporto e o período rodoviarista nos anos de 1950 e 1960 e a estreia do zoneamento industrial associado à infraestrutura aeroportuária nos anos 1970 e 1980**

Com a expansão urbana decorrente do crescimento populacional de Ribeirão Preto nos anos 50, o poder público municipal propôs em 1960 o Plano Diretor viabilizado através da Lei Municipal nº 914 de 1960. Este Plano Diretor foi caracterizado por organizar espacialmente a cidade tendo por base o Plano Viário de 1954 que, segundo De Melo (2017), foi elaborado através de um convênio entre o Departamento de Obras Públicas do Município e o Departamento de Estradas e Rodagem do Estado de São Paulo. O Plano Viário de 1954 organizou o espaço urbano através de vias perimetrais, vias expressas, avenidas e um anel viário que incorporou a Rodovia Anhanguera como limite da cidade de Ribeirão Preto.

O aeroporto não é nomeado na legislação de 1960, mas o mapa presente no Plano Viário de 1954 insere o aeroporto no centro de um polígono formado pelos eixos viários delimitados pela Via Expressa Contorno Norte, Via Expressa Nordeste, Via Anhanguera e Via Expressa Norte, com apontamentos das avenidas de menor grau hierárquico que delimitaram o sítio aeroportuário. O polígono da região do aeroporto presente no Plano Viário de 1954

permanece praticamente com o mesmo desenho urbano até os dias atuais.

**Figura 20:** Mapa Viário Geral de 1954, com destaques para o centro de Ribeirão Preto e aeroporto.



**Fonte:** MELO, 2017. Editado pelo autor.

Mais de uma década depois do Plano Diretor de 1960 baseado no Plano Viário, foi instituída a lei nº 3.274 de 1977, intitulada Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, que serviu como norteador da política urbana nas questões de organização do espaço através de mecanismos de controle para: projetos de loteamento; conjuntos habitacionais; áreas de uso público; áreas verdes; áreas de lazer; vias de circulação e abertura e prolongamento de vias; e uma atenção especial à construção e uso de "edifícios altos" (RIBEIRÃO PRETO, 1977).

Apesar do nome, o "Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado" de 1977 não pode ser considerada uma peça de planejamento urbano (DE MELO, 2017) mas é uma lei que assume o zoneamento como aspecto fundamental da cidade. Essa legislação urbanística, entendida como "conjunto de regulamentações referentes ao parcelamento, uso e ocupação do solo e às edificações" (FELDMAN, 2005. Pg. 23) impôs regras ao território da cidade até a década de 1990, com complementações de zoneamento industrial nos anos 1980, no qual o aeroporto foi associado.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de 1977 está localizado em um momento histórico no qual Ribeirão Preto passava por um processo de crescimento periférico, padrão fortalecido pelas ações da autarquia pública COHAB-RP (DOS SANTOS,

2017), pelo aumento de aprovações de novos loteamentos (DE MELO, 2017), com surgimento das primeiras favelas (VALENCIO, 2004) e associado a um processo de verticalização da cidade, especialmente no centro da cidade e vetor Sul (ZAMBONI, 2018).

Novas centralidades surgiram em Ribeirão Preto, através de vetores viários e loteamentos de alta renda, através das Avenidas Presidente Vargas e Independência no vetor Sul da cidade e intensa verticalização do centro; enquanto a Zona Norte e partes da Zona Oeste passaram por processos de periferização. Isto se dá, em grande parte, pelas ações da COHAB-RP e de favelização do período; gerando aumento da segregação urbana entre os vetores de crescimento da Zona Norte e da Zona Sul.

Foi no ato nº 3.563 de 1978, no qual dispôs sobre a regulamentação do zoneamento industrial presente no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de 1977, que apontamentos sobre o aeroporto aparecem. O ato-lei de 1978 menciona o aeroporto no seu artigo 2º como uma zona especial:

V - ZONAS ESPECIAIS - são áreas que apresentam características peculiares, sujeitos a legislação especial quanto ao seu uso e aproveitamento do solo.

(...)

ZE-4" - Área da Zona Especial do Aeroporto (RIBEIRÃO PRETO, 1978)

Em 1981 o ato-lei nº 3.928, elaborado pela Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, redefine o zoneamento industrial em seu artigo 2º, no qual estabelece que a região do Aeroporto Leite Lopes é uma Zona Industrial Mista (ZIM), inaugurando em forma de lei a relação entre aeroporto e indústria:

§ 1º - AS ZONAS INDUSTRIAIS MISTAS são aquelas internas ao perímetro urbano do município e que, na data da publicação desta lei, já apresentam estabelecimentos industriais em funcionamento, sendo individualizadas e representadas pelas siglas:

(...)

ZIM. 3 - Aeroporto e "Parque Industrial Tanquinho" (RIBEIRÃO PRETO, 1981)

A ZIM. 3 que dispõe sobre o aeroporto apresenta uma região da cidade onde se encontra estruturas urbanas consolidadas, com usos de moradias, serviços e comércios, além de indústrias em funcionamento, dentro do perímetro urbano da época. A definição de uso misto se deve por conta do processo histórico de crescimento da cidade no sentido do vetor Norte a partir de instalações industriais, linhas férreas e bairros da classe operária, com serviços e comércios.

O Zoneamento Industrial exposto está localizado na virada dos anos 70 para os anos 80, em um processo histórico de saída das indústrias da metrópole paulista no sentido do interior do estado, que se fixaram às margens das rodovias paulistas e próximas a outras infraestruturas econômicas, além de se instalarem em parques industriais instituídos especificamente para servir como loteamentos dessa dinâmica de migração metrópole-interior (TAVARES, 2015).



Apesar de tais legislações, como os mapas e plantas, e, especialmente, o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de 1977 e o Zoneamento Industrial de 1981 não serem consideradas como planejamento urbano, os mesmos são importantes marcos da cidade de Ribeirão Preto em relação ao aeroporto, que -mesmo sem ser peça fundamental dessas legislações- influenciou e foi influenciado por essas legislações urbanas. Conforme aponta Villaça, mesmo que não sejam conceitualizadas como planejamento urbano, servem-nos para “descrever um objeto observado” (VILLAÇA, 1999. Pg. 173) em um contexto no qual a ação do Estado organiza o espaço intra-urbano.

### **2.1.3 O Plano Diretor de 1995 e o Ribeirão 2001 de 1996: o apaziguamento de conflitos intra-legais em torno do Aeroporto**

Em 1995 foi produzido um importante marco legal do planejamento urbano do município de Ribeirão Preto em relação ao Aeroporto Leite Lopes. O Plano Diretor, aprovado como Lei nº 501 de 1995, foi o primeiro plano da cidade após a promulgação da Constituição Federal de 1988, possibilitou a participação popular por meio de audiências públicas realizadas nos bairros da cidade e contou com reuniões técnicas entre funcionários públicos da Secretaria de Planejamento de Ribeirão Preto e a população (MIGLIORINI, 2022). O Plano Diretor de 1995 apontou em um único inciso a questão do aeroporto, em um artigo sobre diretrizes viárias, estabelecendo uma nova localização fora do perímetro urbano:

Art. 29 - Constituem diretrizes dos sistemas Viário, Cicloviário e de Circulação:


(...)

X – prever área para nova localização do aeroporto, externamente ao Anel Viário, visando menor interferência na área urbanizada (RIBEIRÃO PRETO, 1995).

Por meio do processo participativo do Plano Diretor de 1995, entes da sociedade civil como associações de bairros e movimentos sociais e ambientais pautaram a incompatibilidade de usos na região em relação às moradias fixadas e sua estrutura urbana consolidada com a infraestrutura aeroportuária. A respeito das interferências previstas no inciso X, não foram apresentadas definições conceituais, tampouco ocorreram regulamentações por meio de leis ou atos administrativos descendentes. Na revisão do Plano Diretor de 1995, aprovada em 2003 e localizada após o Estatuto das Cidades de 2001, o inciso sobre o aeroporto não foi alterado e somente algumas diferenças entre o Plano Diretor de 1995 para o de 2003 podem ser observados, caracterizando a revisão como um complemento (PERIOTO, 2016).

O Plano Diretor de 1995, em sua secção do meio ambiente, inclui o Aeroporto Leite Lopes como uma Zona de Uso Especial de tipo 1 (ZUE 1), caracterizada como “área urbanizada no perímetro urbano ou em expansão urbana” fazendo referência à área de recarga do Aquífero Guarani (RIBEIRÃO PRETO, 1995). Contudo, o Plano Diretor de 1995 estipula apenas diretrizes e relega ao Código do Meio Ambiente e à Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo a regulamentação e instrumentalização do zoneamento da região do aeroporto na questão ambiental. Tais legislações complementares foram aprovadas mais de uma década depois, descompasso que Villaça aponta como uma possível estratégia e

não como “falta de planejamento”:




Na verdade, o novo tipo de plano é o novo mecanismo utilizado pelos interesses das facções da classe dominante na esfera urbana para contemporizar as medidas de interesse popular. A idéia do plano diretor de princípios e diretrizes está associada à de "posterior detalhamento", e isso nunca ocorre. (...) O Plano sem Mapa em geral enumera objetivos, políticas e diretrizes os mais louváveis e bem-intencionados possíveis. Com isso elimina as discórdias e oculta os conflitos. (VILLAÇA, 1999, p. 221)

É neste momento que a questão ambiental surge pela primeira vez na discussão sobre o Aeroporto Leite Lopes e a região a qual se localiza, além de ser o primeiro momento no qual os conflitos sociais com a população do entorno são apresentados. Os conflitos, no caso, dizem respeito a interesses dos moradores do entorno da infraestrutura aeroportuária, que desejam que o aeroporto seja alocado em outra região, fora do perímetro urbano e distante de residências e comércios.

Ainda na década de 1990 foi recepcionado no debate urbano da cidade o projeto Ribeirão Preto 2001 – Ação Estratégica para o Desenvolvimento (Ribeirão 2001), um plano com diretrizes legais, requalificações urbanísticas e desenhos urbanos que propunha ações para todo o conjunto da cidade, documento produzido na primeira gestão Antônio Palocci Filho (PT) nos anos de 1993 a 1996<sup>40</sup>. O então prefeito Palocci afirmou que as ideias do projeto Ribeirão 2001 nasceram do espaço de discussões aberto pelo Plano Diretor de 1995 e tinha como objetivo adotar o modelo de gestão da cidade nos moldes da experiência da cidade de Atlanta, nos EUA.

No texto introdutório, com o título de Projetos, o documento Ribeirão 2001 faz alusão a reestruturação produtiva pós-1929 em comparação com os anos 1990:



Ribeirão tem diante de si o maior dos seus desafios, desde a grande crise de 1929. Se naquela época a cidade amenizou conflitos e se sustentou graças à criação de uma sólida estrutura comercial, hoje seu próximo passo impõem-se em direção de recuperar os níveis da qualidade de vida. (...) Como consequência, perdeu também de forma brusca e acelerada o padrão de uma cidade interiorana. Sem que ganhasse, contudo, perfil de metrópole. (RIBEIRÃO PRETO, 1996. p. 17)

A reestruturação produtiva do período gerou novas formas de se produzir cidades e o Ribeirão Preto 2001 trouxe consigo novos ideais e conceitos urbanísticos que associavam as cidade às infraestruturas aeroportuárias, tais quais: investimentos em estruturas como

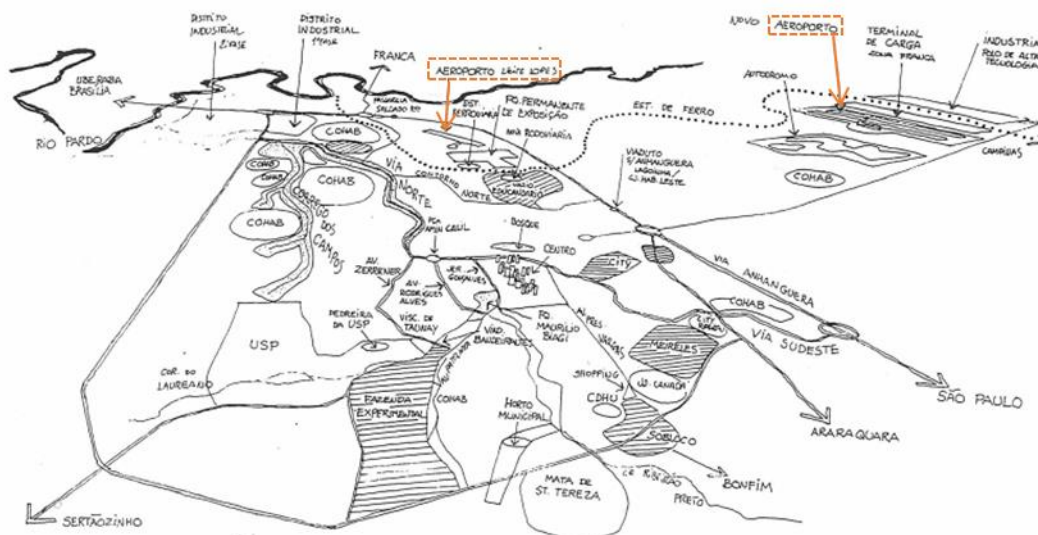
---

<sup>40</sup> A recepção local dos ideais do Planejamento Estratégico de escala global, assim como o projeto Ribeirão Preto 2001 – Ação Estratégica para o Desenvolvimento, foram amplamente discutidos na tese de Moreira (2015).

Centros Administrativos e Centro de Convenções<sup>41</sup> com a finalidade de receber megaeventos e feiras de negócios e o advento dos gestores urbanos, com a função de *City-Manager*, incumbidos de administrar as pautas e acordos com os Conselhos Públicos e REDE Integrada de Serviços Públicos; solução das Parcerias Público-Privada (PPP); investimentos em centros de logística e estoques do tipo “*just-in-time*” e investimentos em infraestruturas que liguem os fluxos globais de pessoas e mercadorias, como um aeroporto internacional (RIBEIRÃO PRETO, 1996).

Uma das propostas do Ribeirão 2001 é a construção de um Terminal Intermodal de Cargas que “deverá situar-se na Zona Norte ou Nordeste, próximo do Anel Viário (Via Anhanguera), da Estação Ferroviária e do Aeroporto, com fácil acesso ao Pólo Industrial.” (RIBEIRÃO PRETO, 1996. pg. 27), além de “ser constituído, basicamente, de pátios de containers e armazéns alfandegários e deverá manipular cargas de toda a região destinadas, tanto ao mercado interno quanto externo, assim como as cargas/containers recebidas do exterior (importações)” (Idem, pg. 28). Portanto, um novo aeroporto, de estrutura internacional, foi proposto para ser alocado próximo ao Terminal de Cargas e fora do perímetro urbano. Na **Figura 21** é possível observar a localização do novo aeroporto internacional e o Terminal de Cargas ao noroeste do desenho esquemático.

**Figura 21:** Desenho esquemático da cidade Ribeirão Preto presente no Ribeirão Preto 2001 – Ação Estratégica para o Desenvolvimento. Destaques para as indicações do Aeroporto Leite Lopes (à esq.) e Aeroporto (à dir.).



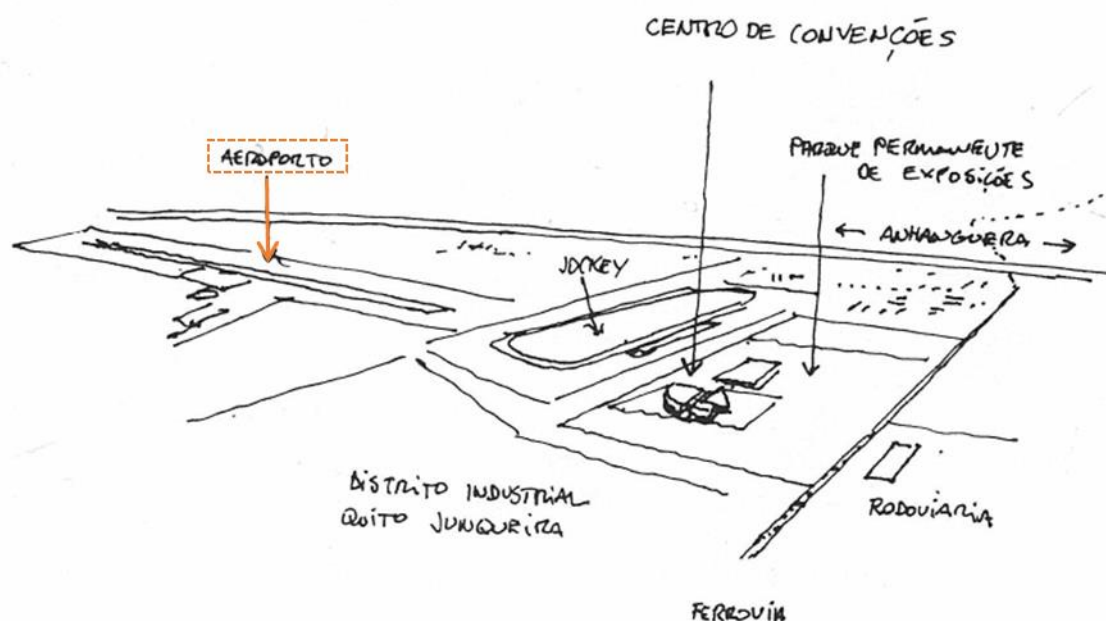
**Fonte:** MOREIRA, 2015. Editado pelo autor.

Ainda de acordo com o projeto Ribeirão 2001, a função do Aeroporto Leite Lopes estaria ligada ao complexo do Centro Municipal de Convenções, que seria instalado no Parque Permanente de Exposições e próximo ao Jôquei Clube e nas proximidades da

<sup>41</sup> Um projeto do complexo do Centro de Convenções na Zona Sul da cidade, região de concentração de alta renda, foi desenvolvida pelo escritório do arquiteto Oscar Niemeyer (MOREIRA, 2015).

instalação da Nova Rodoviária, conforme **Figura 22**. Seria necessário a criação de uma entidade “encarregada de promover a imagem da cidade, fomentando as atividades e dando apoio e orientação aos visitantes” com o nome de “Ribeirão Convention & Visitors Bureau (o nome em inglês é adotado no mundo todo, visando o relacionamento internacional)” (RIBEIRÃO PRETO, 1996. pg. 27) tendo com objetivo principal “alavancar o chamado “Turismo de Negócios”” (Idem).

**Figura 22:** Desenho esquemático da região do Aeroporto Leite Lopes presente no Ribeirão Preto 2001 – Ação Estratégica para o Desenvolvimento. Destaque para a indicação do aeroporto.



**Fonte:** MOREIRA, 2015. Editado pelo autor.

A sobreposição de ideais para o Aeroporto Leite Lopes podem ser exemplificadas nessas duas propostas urbanas inseridas no mesmo período histórico da cidade. Enquanto o Plano Diretor de 1995, construído de forma participativa e popular (MIGLIORINI, 2022), definiu que o aeroporto deveria sair do perímetro urbano, o projeto Ribeirão 2001, desenvolvido por técnicos com a participação de setores econômicos e contando com projetos de arquitetos de renome (MOREIRA, 2015), contradiz o Plano Diretor de 1995 e projetou uma cidade na qual o Aeroporto Leite Lopes permanece em sua localização além de incluir mais um aeroporto, de porte internacional, fora do perímetro urbano mas em zona de expansão urbana.

O apagamento dos conflitos por meio da conciliação intra-institucional expõe a distinção de ideais para a cidade que são perceptíveis a partir dos dois polos: de um lado os movimentos sociais, ambientais e moradores da região do Aeroporto Leite Lopes; e, de outro, o Poder Público Municipal e setores econômicos. A prevalência de uma ideia sobre a outra ocorre por meio de novas legislações que excluíram o inciso do Plano Diretor de 1995 que definiu a saída do aeroporto do perímetro urbano ao mesmo tempo que reiterava a região do Aeroporto Leite Lopes como um espaço para investimentos e desenvolvimento econômico.

### 2.1.4 O surgimento da questão ambiental e dos impactos sociais decorrentes do Aeroporto Leite Lopes nos anos 2000

Um indicativo do que seria a interferência na área urbanizada causada pelo aeroporto de acordo com o Plano Diretor de 1995 pode ser observado na lei nº 1.616 de 2004 que criou o primeiro Código do Meio Ambiente da cidade e que regulamentou artigos de cunho ambiental do Plano Diretor de 1995. Segundo o Código de Meio Ambiente:

Art. 221 - O poder público municipal, por si só ou por convênio, deverá manter um monitoramento periódico dos níveis de ruído nas vias de maior circulação de veículos e no entorno do Aeroporto (Plano de Zoneamento de Ruídos do Aeroporto Leite Lopes) e quando necessário estudar e desenvolver projetos e obras mitigadoras de tal forma que nas residências atingidas, os níveis de ruído sejam compatíveis com os padrões da Norma NBR 10.151. (RIBEIRÃO PRETO, 2004)

A norma NBR 10.151 apontada acima tem como objetivos fixar condições exigíveis para “avaliação da aceitabilidade do ruído em comunidades, independentemente da existência de reclamações” (BRASIL, 2000) e especifica um método para a medição de ruído. Portanto, o artigo 221 prevê controle dos impactos sociais e ambientais decorrentes dos ruídos sonoros causados pelo aeroporto, por meio de um Plano de Zoneamento de Ruídos do Aeroporto Leite Lopes.

O artigo nunca foi regulamentado e o Plano de Zoneamento de Ruídos do Aeroporto Leite Lopes nunca existiu, mas se evidencia que as interferências urbanas, apontadas no Plano Diretor de 1995, têm relação com os impactos sociais e ambientais decorrentes dos ruídos aeronáuticos. Uma decorrência da não elaboração do Plano de Ruídos são as ações de movimentos sociais e associações de bairro voltadas para o abatimento do Imposto Predial e Territorial Urbano<sup>42</sup> em seus domicílios<sup>43</sup>, já que existem os impactos de ruídos que nunca foram mitigados.

Conforme historização de Barcellos (2001), a legislação urbanística de Ribeirão Preto apontou a necessidade de elaboração do Plano de Zoneamento de Ruídos do Aeroporto Leite Lopes e as restrições de zoneamento do seu entorno com um atraso de mais de 40 anos:

Outro documento que impõe restrição ao uso do solo no entorno do aeroporto é o Plano de Zoneamento de Ruído. Trata-se de um diploma legal que tem por finalidade limitar a exposição humana aos efeitos do ruído aeronáutico ao restringir o desenvolvimento de determinadas atividades junto ao aeroporto. (...) em 1971 foi incorporado à Convenção de Chicago o Anexo 16 com as recomendações aos países membros

<sup>42</sup> É possível obter mais detalhes da questão da isenção do IPTU através das seguintes reportagens: <https://www.revive.com.br/noticias/cidades/moradores-da-regiao-do-leite-lopes-receberao-identificacao-de-zona-de-ruído/> <https://www.revive.com.br/noticias/cidades/moradores-do-jardim-aeroporto-acusam-falta-de-transparencia-da-prefeitura/>

<sup>43</sup> O Movimento Pró-Novoo Aeroporto: Congonhas em Ribeirão, Não! é o ente que pautou a questão no município ainda na década de 1990. Para mais informações acessar: <https://novoaeroportoibeiraopreto.blogspot.com/search?q=iptu>

sobre as questões relativas ao controle de ruído das aeronaves em relação ao entorno dos aeródromos. (BARCELLOS, 2001, p. 20 e 22)

Em relação ao zoneamento ambiental onde está localizado aeroporto, o Código do Meio Ambiente aponta dois artigos:

Art. 84 - Os projetos urbanísticos de parcelamento e ocupação do solo deverão contemplar métodos para retardar e/ou infiltrar a água pluvial resultante desta urbanização, seguindo diretrizes da Secretaria de Planejamento e Gestão Ambiental.

Parágrafo 1º - Nas áreas correspondentes à Zona de Uso Especial, ZUE, do Zoneamento Ambiental, o objetivo maior é garantir a recarga do Aquífero Guarani.

(...)

Art. 150 – Serão estabelecidas restrições de uso nos seguintes casos:

(...)

III - a área correspondente a ZUE - Zona de Uso Especial, descrita no Zoneamento Ambiental, aprovado pelo Plano Diretor do Município. (RIBEIRÃO PRETO, 2004)

O Código do Meio Ambiente é um marco para o Aeroporto Leite Lopes, pois é a primeira legislação que inclui objetivamente a questão ambiental e a questão dos impactos de ruídos como sendo prioritárias para o aeroporto. Ambos os apontamentos presentes no Código permeiam as discussões sobre o Aeroporto Leite Lopes, em relação a sua ampliação e internacionalização, até os dias atuais. Os apontamentos ocorrem em um momento em que a questão ambiental se torna um ponto central em relação à questão urbana, com objetivos de mitigar os danos ao entorno natural causados pelo processo de urbanização, além de priorizar a preservação dos recursos naturais (ACSELRAD, 2004).

No ano de 2007 duas legislações alteram o Plano Diretor de 2005 em relação ao seu inciso que previa a saída do aeroporto do perímetro urbano. A lei nº 2.157 de 2007 que instituiu o Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (RIBEIRÃO PRETO, 2007a) antecede a lei de nº 2.216 de 2007 que, por sua vez, revogou o “inciso X, do artigo 29, da Lei Complementar nº 501, de 31 de outubro de 1995 (...)” (RIBEIRÃO PRETO, 2007b), tendo como objetivo específico liberar a permanência do aeroporto na sua localidade e possibilitar o projeto de ampliação e internacionalização do Aeroporto Leite Lopes.

A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de 2007 (LPUOS 2007), discorreu sobre o aeroporto dentro do capítulo sobre divisão territorial na seção do macrozoneamento urbano. No artigo 6º da lei, o aeroporto se encontra em uma Zona de Urbanização Restrita (ZUR), devido às questões ambientais especificadas por conta da área de recarga e afloramento do Aquífero Guarani<sup>44</sup>. A ZUR é definida como uma zona:

<sup>44</sup> “O Aquífero Guarani, encontra-se sob área de quatro países: Brasil, Uruguai, Argentina e Paraguai. Somente no Brasil percorre 8 estados, do Rio Grande do Sul ao Mato Grosso. Com uma extensão calculada em mais de 1 milhão de km<sup>2</sup>, somente no estado de São Paulo abastece total ou parcialmente, cerca de 200 cidades. É considerado um dos maiores reservatórios de água subterrânea do planeta, com 37.000 Km<sup>3</sup> de água de capacidade. Desde 2009 o Aquífero Guarani entrou no estado que se chama ‘rebaixando’, ou seja, seu volume

(...) composta principalmente por áreas frágeis e vulneráveis à ocupação intensa, correspondente à área de afloramento ou recarga das Formações Botucatu - Pirambóia (Aqüífero Guarani) - conforme especificado no Plano Diretor e no Código do Meio Ambiente, onde são permitidas baixas densidades demográficas, incluindo grande parte da Zona Leste e parte da Zona Norte do Município; (RIBEIRÃO PRETO, 2007a)

Por se localizar dentro de uma Zona Urbana com restrições ambientais, o aeroporto está pontuado na LPUOS 2007 como uma área especial pelo artigo 7º, “sujeitas a limitações urbanísticas específicas, além daqueles incidentes nas macrozonas em que se encontrem localizadas”, contendo especificidades sobre os impactos sociais e ambientais causados por ruídos sonoros:

XII - AEA - Área Especial de Aeroportos: incluir e demarcar no mapa da zona urbana anexo a presente lei a delimitação desta área conforme as influências viárias e Curvas de Ruídos. (RIBEIRÃO PRETO, 2007a)

A saída do aeroporto prevista no Plano Diretor de 1995 conflitua com as legislações que a sucederam, como é o caso da LPUOS 2007. Esta última deu como vitoriosa a versão legal que permite e incentiva o aeroporto na sua região. Contudo, o próprio processo de revisões de questões já estabelecidas nas legislações urbanísticas, também geram novos conflitos, como é o caso da permanência ou não do aeroporto em sua localidade. Ademais, é possível questionar a complexidade de delimitações de zoneamentos e áreas especiais para a mesma localidade nas diferentes legislações. No caso da região do aeroporto, há indicações de zoneamentos e regramentos próprios estabelecidos em legislações de zoneamentos indústrias, em planos diretores, no Código do Meio Ambiente e em legislações de uso e ocupação do solo, gerando conflitos intra-legais decorrentes da falta de diálogo entre as legislações<sup>45</sup>.

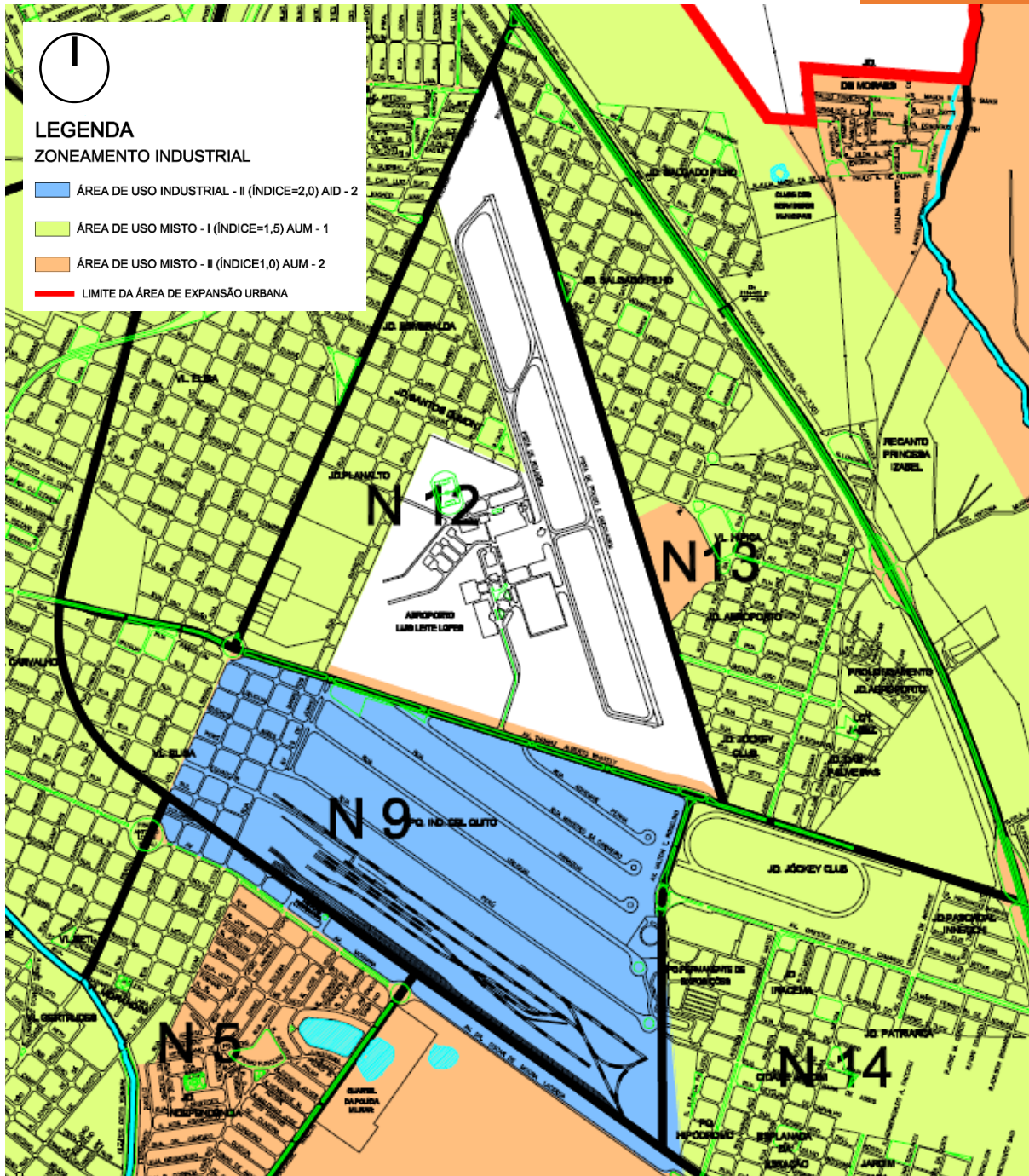
Portanto, o aeroporto foi definido como uma área especial dentro de um macrozoneamento também restritivo: o primeiro por conta das Curvas de Ruído; e o segundo por conta da localização sobre área de recarga de aquífero. No Anexo VII da LPUOS 2007, denominado Zoneamento Industrial, há a apresentação gráfica do inciso XII do artigo 7º que estabeleceu a Área Especial de Aeroportos (AEA). Na **Figura 23** é possível observar a quase totalidade do aeroporto localizado no entorno da Área de Uso Mista - I e a parte Sul do aeroporto com divisas com a Área de Uso Industrial - II.

---

de recarga é inferior ao volume de água retirado. Em Ribeirão Preto, por exemplo, a taxa de retirada já foi 30 vezes o volume de recarga. Na região de atuação do projeto, o Aquífero Guarani abrange uma área extensa de afloramento e confinada”. Disponível em: <https://giganteguarani.org.br/>

<sup>45</sup> Na revisão da LPUOS de 2022 é possível ver nas atas das audiências públicas o descontentamento de setores do capital imobiliário com a pouca clareza dos zoneamentos e falta de diálogo entre as legislações urbanísticas e ambientais do município. Disponível nos anexos do Projeto de Lei Complementar nº 11 de 2022: [https://publico.camararibeiraopreto.sp.gov.br/consultas/materia/materia\\_mostrar\\_proc?cod\\_materia=NDE3Mzkz](https://publico.camararibeiraopreto.sp.gov.br/consultas/materia/materia_mostrar_proc?cod_materia=NDE3Mzkz)

Figura 23: Detalhe do Anexo VII, Zoneamento Industrial, da LPUOS 2007



Fonte: Ribeirão Preto, 2007a. Editado pelo autor.

A categorização das zonas próximas ao aeroporto possuem uma definição relacionada com os impactos ambientais e sociais, baseados nos riscos prováveis sobre o uso do solo. Segundo a LPUOS de 2007:

Artigo 20 - As áreas destinadas aos usos industriais, comerciais e de prestação de serviços, com risco ambiental, serão classificadas nas



seguintes categorias, compatibilizando as atividades com a proteção ambiental:

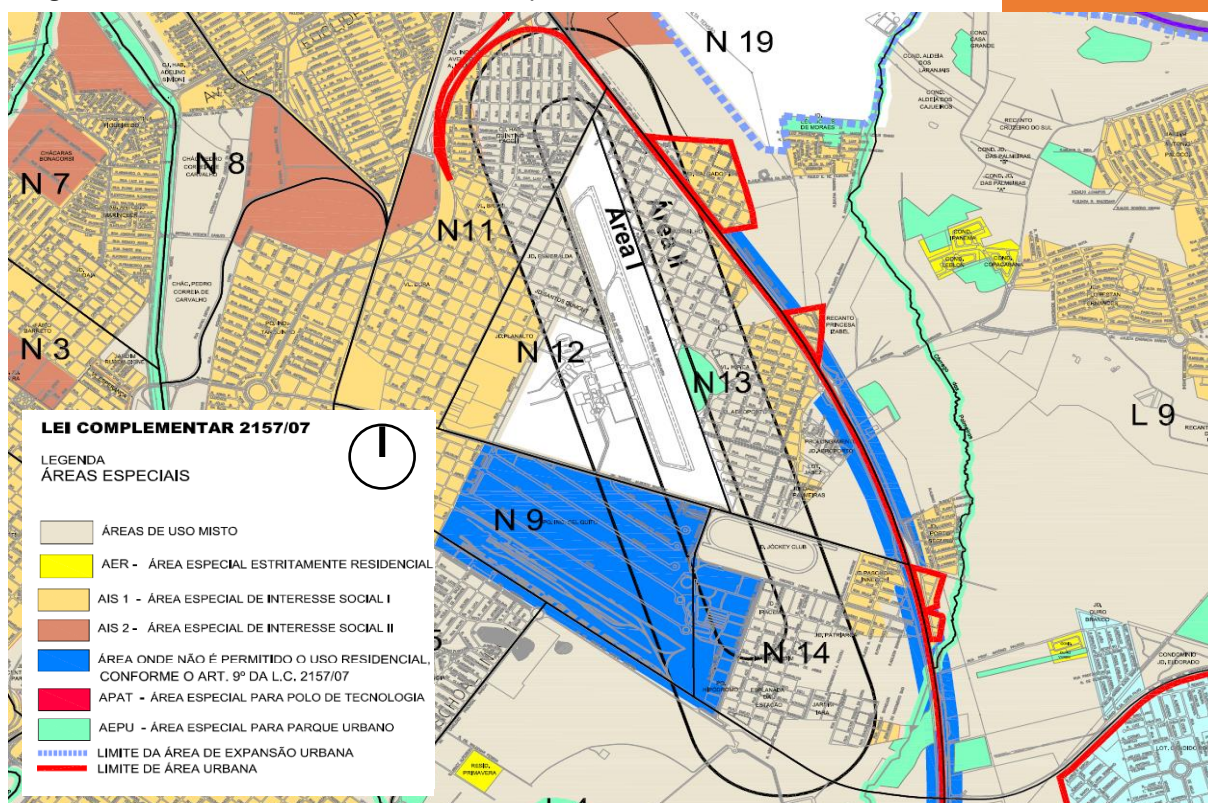
(...)

II - Área de Uso Industrial II - AID 2: destina-se, sem prejuízo à instalação de estabelecimentos de menor potencial poluidor, à localização das atividades industriais, comerciais e de prestação de serviços cujos resíduos sólidos, líquidos e gasosos, ruídos, vibrações e radiações possuam caráter nocivo à saúde, ao bem estar e à segurança das populações, mesmo depois da aplicação de métodos adequados de controle e tratamento de efluentes, nos termos da legislação vigente, classificadas com índice de risco ambiental até 2,0 (dois);

III - Área de Uso Misto I - AUM 1: destina-se, sem prejuízo à instalação de estabelecimentos de menor potencial poluidor, à localização daqueles cujo processos, submetidos a métodos adequados de controle e tratamento de efluentes, ainda contenham fatores incômodos, em relação às demais atividades urbanas, classificadas com índice de risco ambiental até 1,5 (um e meio); (RIBEIRÃO PRETO, 2007a)

No anexo intitulado Anexo IV - Áreas Especiais, o aeroporto que foi definido como uma AEA não é representado no documento gráfico, mas é possível observar a região da Zona de Ruído por meio de um esquema gráfico. Na **Figura 24** a representação da Curva de Ruído demonstra a área de abrangência da proposta da AEA.

**Figura 24:** Detalhe do Anexo IV, Zonas Especiais, da LPUOS 2007



**Fonte:** Ribeirão Preto, 2007a. Editado pelo autor.

A legislação da LPUOS de 2007 vigora até os dias atuais e se encontra em processo de revisão pela prefeitura de Ribeirão Preto, prevista para ser votada na Câmara Municipal de Vereadores de Ribeirão Preto no segundo semestre do ano de 2022. Nesse ínterim, em 2018 foi aprovado outro marco em relação ao Aeroporto Leite Lopes, o Plano Diretor de 2018, que revisou o Plano Diretor de 1995 modificado em 2003.

### **2.1.5 A escala regional e metropolitana e a infraestrutura aeroportuária nos anos 2010**

Em 2018, finalizou-se a revisão do Plano Diretor do Município de Ribeirão Preto, sendo promulgado como lei de nº 2.866 de 2018. O novo marco legal altera, significativamente, os dispositivos a respeito do Aeroporto Leite Lopes e sua região:

Art. 53 Constituem diretrizes gerais da produção e organização do espaço físico:

(...)

VIII - estimular a consolidação de uma zona aeroportuária e logística no entorno do Aeroporto Leite Lopes;

(...)

§ 2º - O uso e a ocupação do solo das áreas lindeiras às rodovias, ao distrito empresarial e ao sítio aeroportuário que delimita o Aeroporto Leite Lopes serão definidos na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo e considerarão os possíveis impactos de vizinhança que estes empreendimentos podem ocasionar e a necessidade de dispor de zonas de desenvolvimento empresarial no município próximos à estrutura de sistema viário, rodoviário e ferroviário existentes e seu caráter regional e metropolitano.” (RIBEIRÃO PRETO, 2018).

O inciso que dispõe sobre a região estimula a consolidação de uma zona aeroportuária e logística no entorno do aeroporto em relação à necessidade de zonas de desenvolvimento empresarial próximas às infraestruturas de transporte, considerando os impactos de vizinhança dos empreendimentos. O inciso também aponta o caráter regional e metropolitano da zona aeroportuária do entorno do Aeroporto Leite Lopes e define que a regulamentação do inciso VII será detalhada, posteriormente, pela LPOUS.

O Plano Diretor de 2018 inaugurou o primeiro apontamento do conceito metropolitano na legislação urbanística em relação ao Aeroporto Leite Lopes. Mesmo que com certo atraso, o conceito está inserido em um momento de reestruturação produtiva quando associado a uma zona aeroportuária e logística, e aponta uma tendência das legislações e da infraestrutura aeroportuária em se adequarem aos novos processos produtivos. Segundo Lencioni (2013), a cidade como espaço social é resultado dos modos de produção, sendo que o fenômeno da metropolização não pode ser dissociado do processo produtivo de sua época; e o Aeroporto Leite Lopes, nos anos 2010, está localizado na reestruturação produtiva pós-fordista.

Em relação à revisão da LPUOS 2007 é importante resgatar a revisão da lei no ano de 2012 (LPUOS 2012), cujo validade foi julgada inconstitucional pelo Tribunal de Justiça de

São Paulo no ano de 2014<sup>46</sup>, porque não cumpriu os requisitos de participação popular via audiências públicas obrigatórias (PERIOTO, 2016).

Apesar de não possuir validade legal e político-administrativa, a lei nº 2.505 de 2012 é um importante marco urbanístico em relação ao aeroporto e seu entorno devido às profundas alterações em relação aos usos permitidos no entorno do Aeroporto Leite Lopes, representada na alteração de Uso Misto em 2007 para Uso Industrial em 2012. No texto da LPUOS 2012 são definidas as áreas industriais próximas ao aeroporto como Áreas de Uso Industrial II e III (AID-2 e AID-3):



Artigo 12. As áreas destinadas aos usos industriais, comerciais e de prestação de serviços, com risco ambiental, serão classificadas nas seguintes categorias, compatibilizando as atividades com a proteção ambiental:

(...)

II - Área de Uso Industrial II (AID-2) - destina-se, sem prejuízo à instalação de estabelecimentos de menor potencial poluidor, ao desenvolvimento de atividades industriais, comerciais e de prestação de serviços, cujos resíduos sólidos, líquidos e gasosos, ruídos, vibrações e radiações possuam caráter nocivo à saúde, ao bem estar e à segurança das populações, mesmo depois da aplicação de métodos adequados de controle e tratamento de efluentes, nos termos da legislação vigente, classificadas com índice de risco ambiental até 2,0 (dois);

III - Área de Uso Industrial III (AID-3) - destina-se, sem prejuízo à instalação de estabelecimentos de menor potencial poluidor, à implantação de atividades industriais, comerciais e de prestação de serviços, classificadas com índice ambiental até 2,0 (dois), exceto aquelas que possam causar infiltração de efluentes no subsolo, atingindo o lençol freático ou o Aquífero Guarani, que produzam efluentes gasosos, nocivos à saúde e bem estar das populações, ou que possam influir nas operações do aeroporto; (RIBEIRÃO PRETO, 2012).

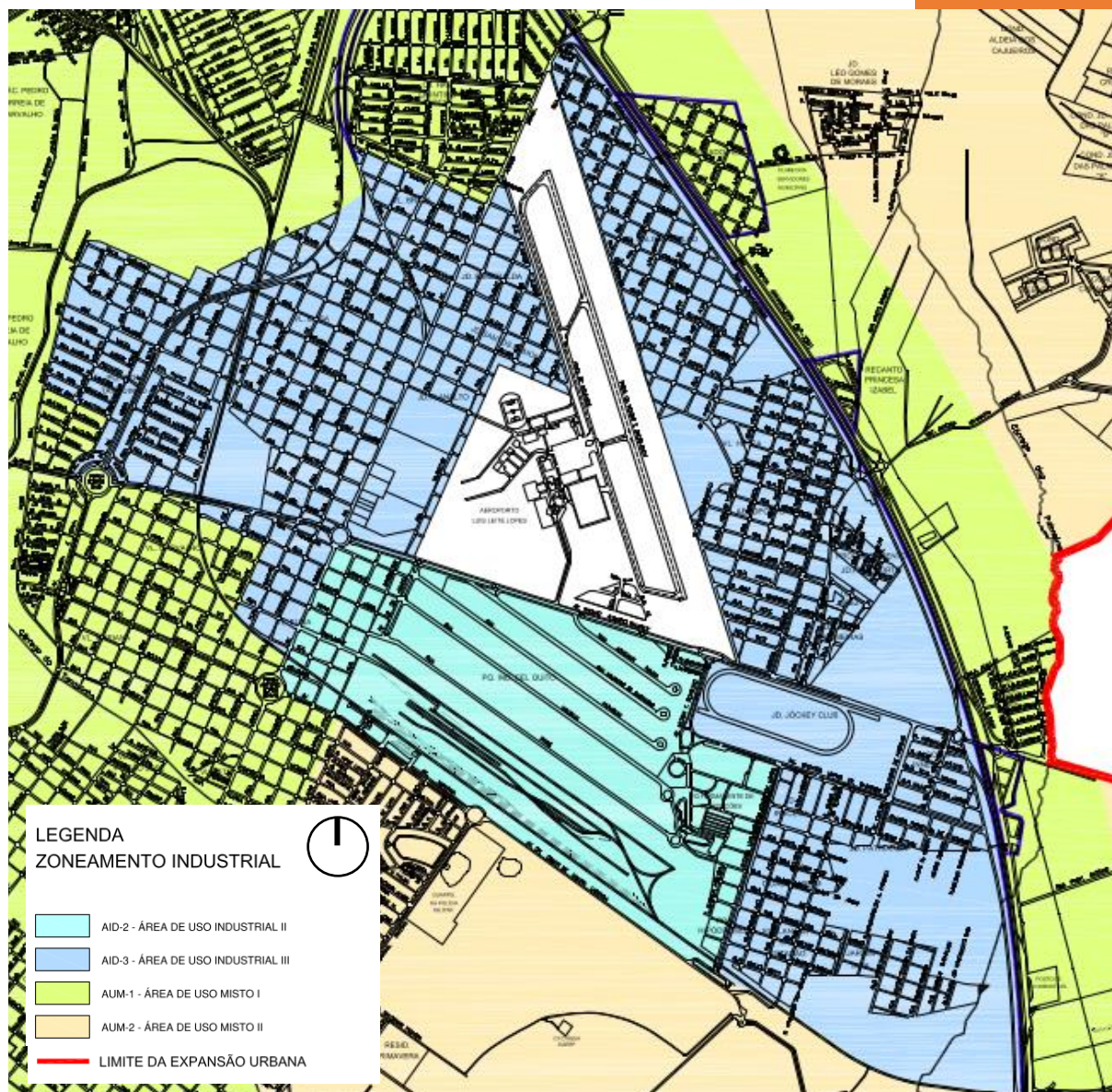
A **figura 24** apresenta o Anexo VII da LPOUS 2007 que trata sobre o Zoneamento Industrial em duas principais Zonas: a Área de Uso Industrial II (AID 2) e a Área de Uso Misto I (AUM 1), anteriormente discutidas. Quando comparamos com o mapa de uso do solo da LPUOS de 2012, intitulado anexo XIII, fica evidente uma alteração do uso do solo em relação às Áreas Industriais e as Áreas de Uso Misto da LPOUS de 2007, conforme **Figura 25**.

Toda a área em azul claro é uma Área de Uso Industrial II (AID-2) e a azul escuro é uma Área de Uso Industrial III (AID-3). T tamanha alteração do uso do solo só foi possível porque não houve participação popular de movimentos sociais, movimentos ambientalistas e moradores do entorno do Aeroporto Leite Lopes no processo de revisão, evidenciando que a relação entre o aeroporto e a LPOUS 2012 foi exclusivamente para atender demandas dos setores empresariais e imobiliários. Tais setores tinham a pretensão de investir na região

<sup>46</sup> A LPUOS de 2012 sofreu uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) de número de identificação 20983604820148260000 SP e número de processo 2098360-48.2014.8.26.0000, teor completo da ação em: <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/146478530/direta-de-inconstitucionalidade-adi-20983604820148260000-sp-2098360-4820148260000/inteiro-teor-146478539?ref=juris-tabs>

mediante alteração do uso do solo em um contexto de aquecimento do projeto de ampliação e internacionalização do Aeroporto Leite Lopes<sup>47</sup>.

**Figura 25:** Mapa de uso do solo da região do Aeroporto Leite Lopes, de acordo com a LPUOS nº 2.505 de 2012 na qual sofreu um ADI.



**Fonte:** RIBEIRÃO PRETO 2012. Editado pelo autor.

Apesar de inúmeras críticas da bibliografia especializada, ainda é possível afirmar que a participação popular na produção de legislações urbanísticas e no planejamento urbano conferem qualidade. Esse indicativo de qualidade pode ser percebido tanto no próprio processo, com seus conflitos que ampliam a democracia, quanto nos produtos finais, expostos nas próprias legislações e planos, e consequentemente no resultado final que é a cidade (ROLNIK, 2006).

<sup>47</sup> No mesmo ano de 2012 foi firmado um convênio entre o Governo do Estado de São Paulo e a Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto denominado RAO Internacional, que tinha como objetivo empreender a internacionalização do Aeroporto Leite Lopes, questão discutida no capítulo 3.

Somente no ano de 2019 se inicia um novo processo de revisão da LPUOS<sup>48</sup> que, provavelmente, será votada no segundo semestre de 2022<sup>49</sup> (LPUOS 2022). O Aeroporto Leite Lopes foi pontuado em dois momentos no texto-base da revisão da lei, o primeiro como uma Unidade de Ocupação Planejada (UOP):

Art. 9º. As Unidades de Ocupação Planejada (UOP) definidas neste Capítulo e demarcadas de forma geral no Mapa 03 e descritas no Quadro 02, integrantes desta lei complementar, estão subdivididas em:  
(...)  
III - Unidade de Ocupação Planejada 03 – Aeroporto (UOP 03-AER);  
(CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, 2022)

E no segundo momento enquanto uma Zona Especial Aeroportuária (ZEA):

Art. 18. As Zonas de Uso, para as quais se aplicam parâmetros urbanísticos específicos, compreendem:

(...)

II - ZE – Zona Especial:

a) ZEA – Zona Especial Aeroportuária;

(...)

Art. 20. Zonas Especiais (ZE) compreendem porções do território sujeitas a restrições e disposições específicas de acordo com suas particularidades, assim definidas:

I - Zona Especial AEROPORTUÁRIA (ZEA) compreende a área onde está instalado o Aeroporto Leite Lopes devendo atender às **restrições específicas do órgão da aeronáutica, sendo prevista a transformação em terminal aeroportuário internacional de carga**, sujeita aos objetivos e diretrizes da Unidade de Ocupação Planejada Aeroporto, devendo-se observar as disposições da zona de **proteção de aeródromo e do Plano de Zoneamento de Ruídos** regulados no âmbito federal; (CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, 2022. Grifo nosso)

Além dessas disposições e definições da UOP 03-AER e ZAE, o texto-base de revisão da LPUOS 2022 define que os “conflitos e sobreposições de Zonas” em relação ao aeroporto serão solucionados mediante a observação de normativas e legislações de maior grau hierárquico em relação ao zoneamento do município:

Art. 35. Quanto aos possíveis conflitos entre Zonas deve-se respeitar:

(...)

II - na Zona Especial Aeroportuária (ZEA) deve se respeitar as disposições pertinentes impostas pela legislação e regulamentação federal e estadual, em especial as determinações do Comando da Aeronáutica e da

<sup>48</sup> Devido ao receio de uma nova ADI a prefeitura desenvolveu uma série de audiências públicas, assim como disponibilizou todo o processo de revisão da LPUOS em seu site, acessível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/planejamento/leis-complementares-ao-plano-diretor>

<sup>49</sup> A revisão da LPUOS deu entrada na Câmara Municipal de Ribeirão Preto na data de 25 de fevereiro de 2022 como Projeto de Lei Complementar de nº 11 de 2022, disponível em: [https://publico.camararibeiraopreto.sp.gov.br/consultas/materia/materia\\_mostrar\\_proc?cod\\_materia=NDE3Mzkz](https://publico.camararibeiraopreto.sp.gov.br/consultas/materia/materia_mostrar_proc?cod_materia=NDE3Mzkz)

legislação ambiental; (CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, 2022.)

A LPUOS 2022 define que a ZEA terá que seguir a legislação da aeronáutica sobre questões como os “Parâmetros de Incomodidade Por Zona de Uso” que regulam a segurança acústica oriunda dos ruídos do aeroporto, assim como a legislação ambiental sobre os impactos dos diversos tipos de poluição que um aeroporto produz. É possível afirmar pela leitura desses artigos que a LPUOS 2022 estará associada ao aeroporto em dois quesitos: o primeiro sobre a Unidade de Ocupação Planejada Aeroporto que determinará o terminal aeroportuário internacional de carga; e o segundo sobre os impactos sociais decorrentes dos ruídos do aeroporto, discussão iniciadas desde o Plano Diretor de 1995 e reafirmada pelo Código do Meio Ambiente em 2004.

## **2.2 A ausência e a presença do Aeroporto Leite Lopes no planejamento na escala regional no período de 1952 a 2022**

### **2.2.1 A administração do aeroporto pelo Estado de São Paulo e a ausência do aeroporto no planejamento regional do Plano de Ação do Governo - PAGE**

Com a promulgação da lei nº 1.770 de 1952 que criou a Diretoria de Aeroportos, vinculada à Secretaria de Viação e Obras Públicas (SVOP), a administração do Aeroporto Leite Lopes, assim como o planejamento da rede estadual de aeroportos ficam sob a responsabilidade do órgão estadual, de acordo com o artigo 1º da lei:

VI - administrar ou fiscalizar a exploração de outros aeroportos, quer da Capital, quer do interior, dos quais seja o Estado concessionário;

(...)

X - estabelecer o planejamento da rede estadual de aeroportos, organizando e mantendo em dia o cadastro dos campos de pouso; (SÃO PAULO, 1952).

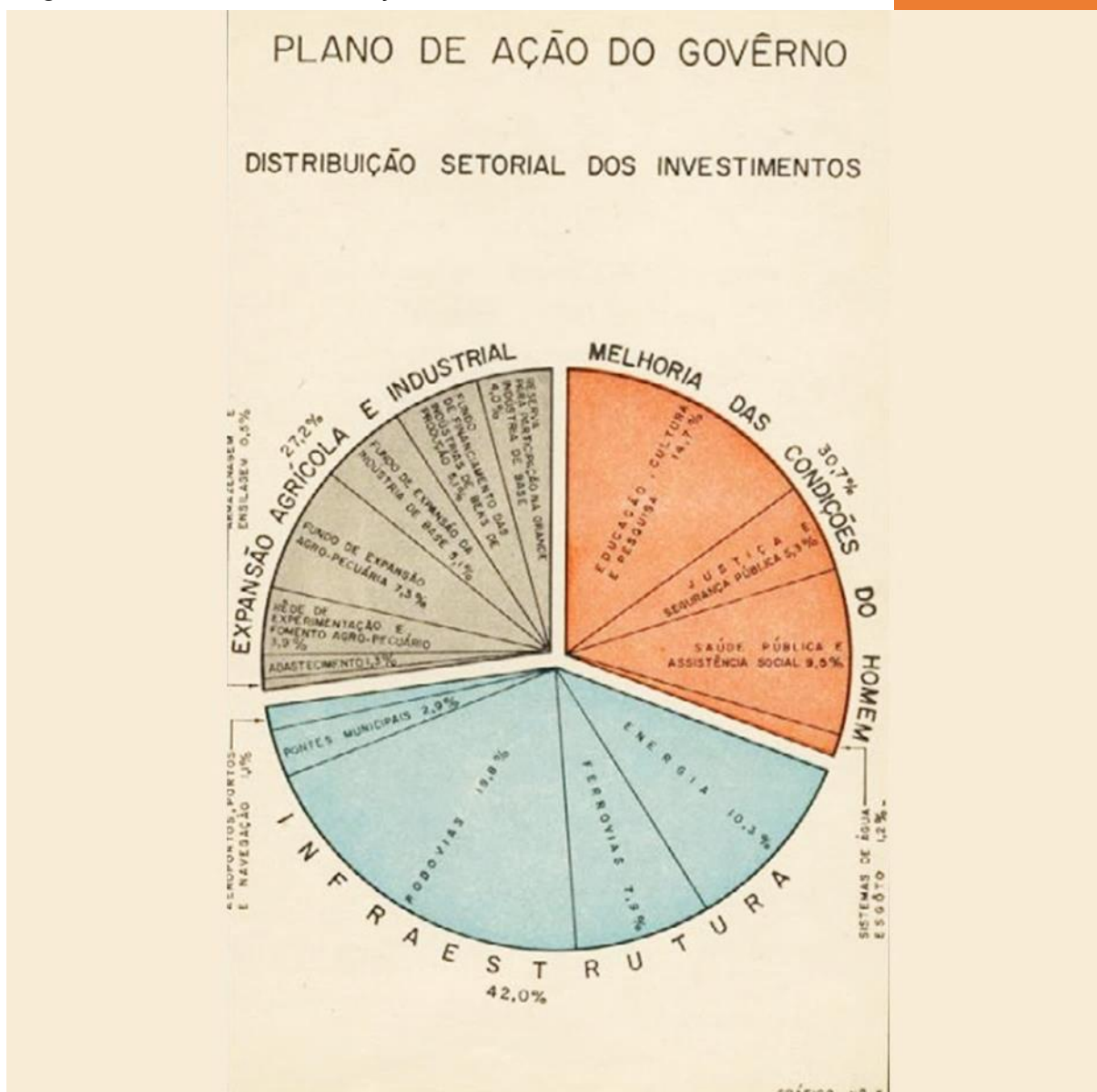
Após a reestruturação da SVOP com a criação da Diretoria de Aviação, a primeira ação planejadora em escala regional, que aponta os aeroportos do Estado de São Paulo em uma política de descentralização, foi o Plano de Ação (1959-1963) do governador Carvalho Pinto (PAGE). Tavares sintetiza:

O Plano de Ação do Governo trouxe algumas importantes contribuições no campo do planejamento regional ao prenciar a descentralização administrativa e reconhecer a dualidade entre a Capital e o Interior pelas diferenças e necessidades particularizadas entre essas duas porções do estado. (TAVARES, 2015, p. 80).

Tendo como objetivos “(...) compreender e combater as diferenças espaciais de desigualdades econômicas, sociais, demográficas, etc. verificadas no território” (Idem). O PAGE foi organizado em três setores:


1- melhoria das condições do homem, que incluía as áreas de educação; cultura e pesquisa; justiça e segurança; saúde pública e assistência social; e sistemas de água e esgoto; 2- infraestrutura, abrangendo energia; ferrovias; rodovias; pontes municipais; **aeroportos**, portos e navegação; e 3- expansão agrícola e industrial, que cobriria as demandas de armazenagem e ensilagem, e de abastecimento, que criaria uma rede de experimentação e fomento agropecuário e que incentivaria a criação da grande indústria de base. (CAMARGO, 2016, p. 171. Grifo nosso)

Figura 26: Gráfico do Plano de Ação - PAGE



Fonte: CAMARGO (2016). Editado pelo autor.

O PAGE produziu mais de 1000 equipamentos públicos no Estado de São Paulo baseados na arquitetura moderna paulista (BUZZAR & CORDIDO, 2020), contudo não foram encontradas fontes documentais ou referências bibliográficas sobre investimentos executados em aeroportos a partir do PAGE. É por meio da transformação do sistema produtivo da época e suas reverberações no campo político-administrativo que o governo Carvalho Pinto formula o PAGE:




As profundas modificações estruturais da economia brasileira nos anos 50, o salto a um novo ciclo de acumulação e o novo papel do estado nesse ciclo constituem o pano de fundo do governo Carvalho Pinto (KUGELMAS, 1985. p. 35)

De acordo com Camargo (2016), o documento orientou a política de descentralização por meio de três setores, entre eles, investimentos em infraestruturas regionais. O PAGE executou o planejamento regional que partiu de ações públicas baseadas nesses três setores do ponto de vista dos investimentos, organizando o planejamento regional a partir de uma sistematização com dotações orçamentárias. Contudo, o setor 3, que contava com investimentos em infraestruturas, reservou 1,1% do total de investimentos previstos na dotação orçamentária para portos navegáveis e aeroportos, conforme **Figura 26**.

O PAGE exerceu uma influência significativa na configuração do território do Estado de São Paulo, atingindo seus objetivos de descentralização administrativa e da rede de instituições e infraestruturas públicas. Contudo, o PAGE se organiza em um momento específico do planejamento regional no qual os investimentos em infraestruturas econômicas foram, majoritariamente, alocados no modal rodoviário. O II Plano de Ação não foi colocado em prática porque ocorreu uma descontinuidade de ações planejadoras entre os Governos Carvalho Pinto e seu sucessor, Adhemar de Barros (TAVARES, 2015).

### **2.2.2 A administração do Aeroporto Leite Lopes pelo Estado de São Paulo nos anos 1960 e 1970**

O governo Adhemar de Barros, no ano de 1963, desdobrada a então Secretaria de Viação e Obras Públicas (SVOP) em duas Secretarias de Estado: a Secretaria do Estado dos Negócios do Serviços e Obras Públicas, composta pelo Departamento de Obras Públicas e pelo Departamento de Obras Sanitárias; e a Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes:



Artigo 3.º - A Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes (...vetado...) fica composta da Diretoria de Viação e da Diretoria de Aeroportos, cabendo-lhe a tutela administrativa sôbre o Departamento de Estradas de Rodagem, e o exercício das relações técnico-administrativa do Poder Executivo com as sociedades de economia mista que atuam no campo de sua competência e a coordenação de suas atividades. (SÃO PAULO, 1963).

As próximas legislações que tratam sobre o aeroporto de Ribeirão Preto na escala estadual datam da década de 60, quando o Estado reorganiza seu Departamento



Aeronáutico. Ainda sob o governo Adhemar de Barros, ocorreu a estruturação da Secretaria de Transportes no ano de 1966, por meio da lei nº 9.318, cujo artigo 2º, descreveu o Departamento Aeroviário nas seções:

- (...)
- d) Divisão de Administração do Aeroporto de São Paulo - Congonhas, compreendendo:
- (...)
- e) Divisão de Administração do Aeroporto de Viracopos, compreendendo:
- (...)
- f) Serviço de Administração de Aeroportos Regionais, compreendendo: 1- 4 (quatro) Seções Regionais de Administração de Aeroportos; (...) (SÃO PAULO, 1966).

A lei que estrutura o Departamento Aeroviário concede especial atenção aos dois aeroportos mais importantes do Estado, à época, o Congonhas e o Viracopos, nas cidades de São Paulo e Campinas, respectivamente. E aponta o serviço de administração de aeroportos regionais em 4 seções que não foram definidas em outras leis e decretos, sendo essas 4 seções de administração de aeroportos divididas por regiões geográficas do Estado de São Paulo.

Em 1970 o Departamento Aeroviário é transformado em autarquia pela lei nº 10.385, e altera sua estrutura e sua nomenclatura para Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (DAESP). Entre as competências do DAESP estão a administração dos aeroportos do Estado, como era do Departamento Aeroviário, e atribui novas competências em relação ao planejamento da rede aeroportuária do Estado:

- Artigo 3.º - Compete ao DAESP:
- (...)
- II - planejar a rede aeroportuária do Estado, respeitada a política de coordenação geral dos transportes e a legislação específica;
- III - projetar, construir e administrar aeroportos no Estado, mediante delegação, concessão ou autorização do Ministério da Aeronáutica; (SÃO PAULO, 1970a)

Ainda em 1970 ocorre a regulamentação da lei de fundação do DAESP, mas sem regulamentar como se daria o planejamento da rede aeroportuária, prevista na lei nº 10.385, e consolida maiores atenções do DAESP para os aeroportos de Congonhas e Viracopos. O decreto de regulamentação de nº 52.562 de 1970 menciona o aeroporto de Ribeirão Preto em uma única passagem sobre os serviços de operação de aeroportos, divididos em duas seções de coordenação de operações, provavelmente divididos por critérios administrativos.

- Artigo 9.º - A Divisão de Aeroportos do Interior conterà:
- (...)
- III - Serviço de Operação de Aeroportos:
- a) Seção de Coordenação de Operação, com Setor Aeroporto de Bauru,

Setor Aeroporto de Marília, Setor Aeroporto de Ourinhos, Setor Aeroporto de Presidente Prudente, Setor Aeroporto de São Manoel, Setor Aeroporto de Tupã e Setor Aeroporto de Ubatuba.

b) Seção de Coordenação de Operação II, com Setor Aeroporto de Araçatuba, Setor Aeroporto de Catanduva, Setor Aeroporto de Jundiá, Setor Aeroporto de Lins, Setor Aeroporto de Piracicaba, **Setor Aeroporto de Ribeirão Preto** e Setor Aeroporto de São José do Rio Preto. (SÃO PAULO, 1970b. Grifo nosso)

O planejamento dos aeroportos regionais também não foi regulamentado e o difícil acesso às fontes primárias do DAESP<sup>50</sup> impossibilita melhores pesquisas. Não sabemos apontar se houve um planejamento da administração dos aeroportos estaduais pelo DAESP voltado ao interior do estado, com investimentos alocados em determinados aeroportos, devido à dificuldade do acesso às fontes primárias.

### **2.2.3 O planejamento regional em 1978 e o planejamento metropolitano em 2016: Aeroporto Leite Lopes como equipamento de infraestrutura regional e a concessão para a iniciativa privada**

Outro apontamento do aeroporto de Ribeirão Preto dentro da dinâmica econômica estadual foi desenvolvido pelo Estado de São Paulo no ano de 1978, elaborado por meio da Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo. O Plano Regional de Ribeirão Preto 1978 (Plano Regional) foi desenvolvido quando o arquiteto e urbanista Jorge Wilhelm ocupava o cargo de Secretário de Economia e Planejamento e a geógrafa Maria Adélia de Souza era a responsável pela sua coordenação<sup>51</sup>, tendo como parâmetros o II Plano Nacional de Desenvolvimento 1975-1979.

O Plano Regional se propôs a caracterizar a Região Administrativa de Ribeirão Preto, mas, praticamente, não há apontamentos ou planos para o Aeroporto Leite Lopes ou os aeroportos da Região Administrativa, sendo superficialmente caracterizado o sistema aeroviário no item 5.5.3 do Plano Regional e apresentando os serviços aeroviários da seguinte forma:




A existência de serviços aeroviários para a Região (atualmente 4 voos diários para Ribeirão Preto e Franca que estão sempre com lotação completa e grandes listas de espera) e a entrada em atividade do novo Aeroporto de Franca, permite admitir que embora não conste de planos oficiais, a Região poderá ser servida por vôos regulares de aviões de grande porte da rota São Paulo-Brasília. (SÃO PAULO, 1978, p. 90)

O Plano Regional de 1978 aponta a necessidade de alteração de legislação a fim de

<sup>50</sup> Com a extinção do DAESP, por meio da lei nº 17.293 de outubro de 2020, a desestruturação de funcionários do órgão, somada a não digitalização da documentação histórica do departamento e a falta de um arquivo público específico do DAESP, tornam a busca por fontes primárias inacessíveis.

<sup>51</sup> A Coordenadoria de Ação Regional foi de responsabilidade de Maria Adélia de Souza entre os anos 1975 e alguns meses de 1978 enquanto Ricardo Uchoa Alves Lima assumiu a coordenação no restante do ano de 1978.


facilitar a aprovação de novos aeroportos em relação aos objetivos do documento, com intenções de conectar as metrópoles de São Paulo e do Rio de Janeiro, como apontado a seguir:



Quanto ao sistema aeroviário, para o atendimento dos objetivos previstos no Cenário Desejável, torna-se necessária a alteração da legislação específica de homologação de aeroportos, situados em terrenos municipais, que permitirá o pleno aproveitamento principalmente dos aeroportos de Franca e Barretos por linhas comerciais regulares, passando por Ribeirão Preto, uma vez que a demanda atual já supera o número de voos existentes tanto para São Paulo como o Rio de Janeiro. (IDEM, p. 110)

Um salto de quatro décadas separa o Plano Regional de Ribeirão Preto 1978 com outro documento estadual que analisa e caracteriza o Aeroporto Leite Lopes em nível regional. O documento Região Metropolitana de Ribeirão Preto: Relatório de Caracterização das Unidades de Informações Territorializadas - UITs, Município de Ribeirão Preto produzido pela Empresa de Planejamento S/A (EMPLASA), com apoio da Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, tem como objeto de estudo os trinta e quatro municípios que compõem a Região Metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP), instituída pela lei nº 1.290 de 2016, e os dezenove municípios da Aglomeração Urbana de Franca. Os objetivos do estudo são “disponibilizar informações intramunicipais com o propósito de subsidiar estudos e análises direcionados ao planejamento municipal e regional” (EMPLASA, 2019. Pg 6). e “para fins de levantamento das potencialidades, impulsionadores, barreiras e oportunidades para o processo de desenvolvimento dessas áreas” (IDEM. Pg. 6).

Segundo o documento, o município de Ribeirão Preto conta com equipamentos de porte regional, como “(aeroportos, campus universitário, complexos de atendimento à saúde, grandes áreas de lazer e de eventos)” (IBIDEM, pg. 9) e a UIT 20 trata, especificamente, do Aeroporto Leite Lopes, que segundo o documento:




No campo teórico, uma UIT pode ser constituída por um único equipamento de infraestrutura e é justamente o que ocorre com a UIT 20 – Aeroporto Ribeirão Preto, composta pelo Aeroporto Estadual Doutor Leite Lopes. (EMPLASA, 2019, p. 316)

A primeira caracterização que o documento faz sobre a UIT 20 apresenta os “Principais Acessos” ao local, mapeia rotas e descreve as vias de acesso. A segunda, e última, caracterização da UIT 20 discute o Uso e Ocupação do Solo Uso e Ocupação Predominantes com uma curta apresentação histórica do aeroporto, dados de passageiros e sua posição, com informações de 2018, contendo informações como: quarto mais movimentado do Estado de São Paulo; tamanho do pátio do aeroporto com os aviões que pode receber; forma de administração executada pelo DAESP; e as empresas que operam no Aeroporto Leite Lopes, como Gol, Azul, Latam e Passaredo. O texto sinaliza o projeto futuro para o Aeroporto Leite Lopes a partir de “(...) Governo do Estado de São Paulo estuda conceder à iniciativa privada a administração desse equipamento para sua modernização e ampliação”, com

referências de nota de rodapé ligando a uma notícia do jornal Valor Econômico<sup>52</sup>.

Para Faria (2010), uma possível solução para os conflitos envolvendo a ampliação e internacionalização do Aeroporto Leite Lopes poderia ser uma cooperação entre municípios, que hoje já se encontram conectados legalmente e, de maneira incipiente, administrativamente devido à instituição da RMRP. O momento histórico da competição intermunicipal que disputa investimentos públicos e atrair empresas poderia passar para um momento de cooperação dos municípios, nos quais a alocação de um novo aeroporto, construído para atender uma demanda internacional de cargas e passageiros, ocorreria em um município de menor porte, mas que dividisse os ônus (investimentos; impactos sociais e ambientais) quanto os bônus (arrecadação de impostos; atração de empresas e indústrias) da instalação do aeroporto em seu território:



Um município não pode ser pensado politicamente como uma unidade isolada, desvinculado da sua inserção regional (geográfica, social, econômica), pois o crescimento equilibrado das microeconomias locais se substantivam no território usado e não no “espaço abstrato do capitalismo mundial”. No “espaço abstrato do capitalismo mundial” não existe lugar para a cooperação, apenas para a competição. É, portanto, uma questão de decisão política, de política urbana e regional, focadas na redução das desigualdades (respeitando suas diversidades) que existem também em regiões dinâmicas da economia nacional. (FARIA, 2010, p. 4)

A EMLASA foi extinta pela lei nº 17.056, de 2019, enquanto o DAESP foi extinto pela lei nº 17.293, de outubro de 2020 no contexto político e econômico de ajuste fiscal e reforma administrativa. A concessão do Aeroporto Leite Lopes para a iniciativa privada estava prevista para dezembro de 2020<sup>53</sup> e uma consultoria internacional especializada foi contratada para desenvolver o Plano de Exploração Aeroportuária (SÃO PAULO, 2019). Contudo, a concessão foi adiada para o ano de 2021<sup>54</sup> devido a pandemia do Novo Coronavírus, sendo que em junho de 2021 o consórcio Voa NW e Voa SE arrematou o bloco de aeroportos<sup>55</sup> - dos quais, o Aeroporto Leite Lopes é o mais valorizado- em leilão na Bolsa de Valores de São Paulo, assumindo a administração em abril de 2022.

<sup>52</sup> O jornal Valor Econômico faz um apelo às discussões sobre economia, finanças e negócios. A reportagem que o documento faz referência data de 5 de fevereiro de 2019 e tem o título “Doria quer privatizar todos os aeroportos regionais de SP até 2020”. Disponível em: <https://valor.globo.com/politica/noticia/2019/02/05/doria-quer-privatizar-todos-os-aeroportos-regionais-de-sp-ate-2020.ghtml>

<sup>53</sup> Jornal Tribuna Ribeirão: SP quer ‘privatizar’ o Leite Lopes em 2020. Data de 10 de outubro de 2019. Disponível em: <https://www.tribunaribeirao.com.br/site/sp-quer-privatizar-o-leite-lobes-em-2020/>

<sup>54</sup> Jornal A Cidade ON: “Concessão do aeroporto Leite Lopes fica para 2021: Projeto de privatização do aeroporto Leite Lopes, em Ribeirão Preto, é avaliado em R\$ 119 milhões. Data de 16 de outubro de 2020”. Disponível em: <https://www.acidadeon.com/ribeiraopreto/economia/NOT,0,0,1552334,concessao-do-aeroporto-leite-lobes-fica-para-2021.aspx>

<sup>55</sup> O bloco no qual o Aeroporto Leite Lopes foi arrematado é denominado Bloco Sudeste, composto pelos seguintes aeroportos: a) Aeroporto de Ribeirão Preto – Aeroporto Leite Lopes (SBRP); b) Aeroporto de Bauru-Arealva – Aeroporto Moussa Nakhli Tobias (SBAE); c) Aeroporto de Marília – Aeroporto Frank Miloye Milenkovich (SBML); d) Aeroporto de Sorocaba – Aeroporto de Sorocaba (SDCO); e) Aeroporto de Araraquara – Aeroporto Bartolomeu Gusmão (SBAQ); f) Aeroporto de São Carlos – Aeroporto Mário Pereira Lopes (SDSC); g) Aeroporto de Franca – Aeroporto Tenente Lund Pressoto (SIMK); h) Aeroporto de Guaratinguetá – Aeroporto Edu Chaves (EEAR); i) Aeroporto de Registro – Aeroporto de Registro (SSRG); j) Aeroporto de Avaré-Arandu – Aeroporto Luiz Gonzaga Lutti (SDRR); e k) Aeroporto de São Manuel – Aeroporto Nelson Garófalo (SDNO). (SÃO PAULO, 2021).

O Edital Internacional nº 1 de 2021, aprovado pelo decreto estadual nº 65.622 de 13 de abril de 2021 e de responsabilidade da Agência de Transporte do Estado de São Paulo, disponibiliza um prazo de concessão de 30 (trinta) anos e obriga o consórcio vencedor a investir no Aeroporto Leite Lopes o valor de R\$ 130.282.812,00<sup>56</sup> no período, em obras como: recapeamento, iluminação e pintura da pista de pouso e decolagem (R\$ 20.276,645,00); indicador de inclinação de aproximação visual da pista (R\$ 18.656.873,00); obras no terminal de passageiros (R\$ 88.130.434,00); medidas contra o ruído aeronáutico (R\$ 3.217.625,00); licenciamento ambiental (R\$ 1.232.812,00); entre outros investimentos.

Podemos questionar se a quantia de investimentos da concessionária para o Aeroporto Leite Lopes é suficiente, haja vista que ao dividirmos o total de investimentos pelo tempo de concessão chegamos ao valor de, aproximadamente, R\$ 4.500.000,00 investidos por ano. Outra questão levantada é se são suficientes os investimentos em medidas de mitigação de ruídos aeronáuticos para o entorno do aeroporto, além da questão do licenciamento ambiental.

O Governo do Estado de São Paulo propôs um Plano de Desestatização no início de 2019 no qual prevê a privatização dos Portos de Santos e de São Sebastião, a concessão de todas as estradas e rodovias no Estado e a desestatização de 22 aeroportos regionais de São Paulo<sup>57</sup>, baseado na lei nº 9.361 de 1996 que criou o Programa Estadual de Desestatização. O momento político atual é marcado por um aprofundamento do neoliberalismo exemplificado na extinção de entes como autarquias, no desmanche de serviços públicos e na concessão à iniciativa privada de infraestruturas como os aeroportos.

Por meio do processo de análise das legislações e planos ao longo das décadas nas escalas urbano e regional é possível observar como a infraestrutura serve como objeto síntese desses processos históricos: no período de 1930 a 1940 o aeroporto se consolidou como uma infraestrutura dentro de um tecido urbano já constituído e em uma zona de características indústrias e de moradia da classe operária; nos anos 1950 e 1960 o modelo rodoviário assume papel central para o planejamento urbano e regional e a infraestrutura aeroportuária é associada a esse modelo; a megacefalia da metrópole paulista influencia uma descentralização ao interior do Estado e o zoneamento industrial em Ribeirão Preto é associado ao aeroporto nos anos 1970 e 1980; o surgimento de conflitos sociais em relação ao aeroporto gera legislações e projetos que disputam a cidade em um período do planejamento estratégico nos anos 1990; na década de 2000 é inaugurada a questão dos impactos ambientais e sociais da infraestrutura, que irão permear as discussões até os dias atuais; anos de 2010 a questão da metropolização da cidade aparece e em um período do sistema produtivo pós-fordista e de expansão do neoliberalismo com a concessão do aeroporto à iniciativa privada no ano de 2021.

---

<sup>56</sup> Para todos os 11 aeroportos do bloco sudeste há a obrigação de investimentos no valor de R\$ 266.579.190,00. Deste total, 48,9%, ou seja, R\$ 130.282.812,00 serão destinados para o Aeroporto Leite Lopes. Informações disponíveis em: <https://www.tribunaribeirao.com.br/site/investimentos-r-130-milhoes-para-o-leite-lobes/>

<sup>57</sup> Jornal Valor Econômico, reportagem de janeiro de 2019: Doria afirma que infraestrutura é prioridade no programa de desestatização. Entre as iniciativas, o governador de SP destacou a privatização dos portos de Santos e São Sebastião. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/01/08/doria-afirma-que-infraestrutura-e-prioridade-no-programa-de-desestatizacao.ghtml>

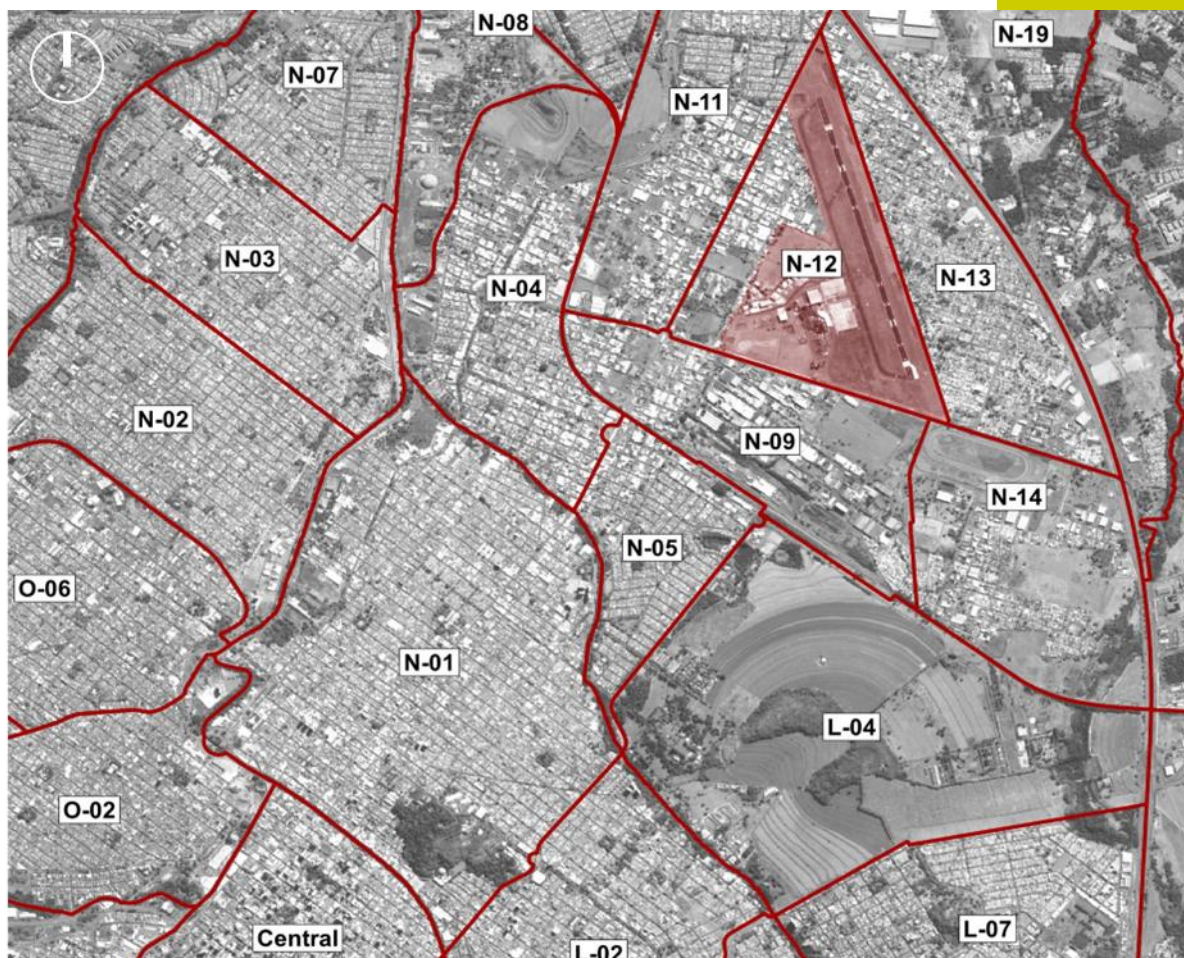
# C3

## A caracterização do território e a ampliação da infraestrutura aeroportuária: complexidade do Projeto de Internacionalização do Aeroporto Leite Lopes

### 3.1 Caracterização do entorno do Aeroporto Leite Lopes

Para melhor compreensão do entorno do Aeroporto Leite Lopes utilizaremos como base de análise o Decreto Municipal nº 333 de 1983 que define os setores e subsetores do Município de Ribeirão Preto e o Plano Diretor de 2018 que organiza a cidade através desses setores de maneira atualizada. A localização do Aeroporto Leite Lopes fica dentro do perímetro urbano do Município de Ribeirão Preto no setor da Zona Norte, especificamente no subsetor N12, que faz divisa com os subsetores N9, N11, N13 e N14 (RIBEIRÃO PRETO, 2018). É nessa região que os estudos de ampliação da infraestrutura aeroportuária estão previstos. Particularmente, a ampliação irá adentrar sobre os subsetores N9 e N14, e com menor interferência sobre as subsetores N11 e N13 (FIGUEIREDO FERRAZ, 2004).

**Figura 27:** Subsetores da Zona Norte do Município de Ribeirão Preto



Fonte: Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto.

Ainda segundo o Plano Diretor de 2018 o Aeroporto Leite Lopes se encontra dentro do perímetro urbano em uma Zona de Urbanização Especial - ZUP<sup>58</sup> “que é a região do município onde o uso e a ocupação do solo urbano deverão ser incentivados considerando o potencial de sua infraestrutura urbana existente ou a implantar” (RIBEIRÃO PRETO, 2018), portanto é o zoneamento que possui a prioridade de ocupação na cidade.

Cronologicamente, a aprovação dos loteamentos vizinhos do Aeroporto Leite Lopes se inicia em 1925 com a aprovação da Vila Brasil, seguido pela Vila Elisa no ano de 1929 e Vila Operária na década 1940, e intensa aprovação de loteamentos nos anos de 1950 (DE MELO, 2017; ZAMBONI, 2018). O crescimento de loteamentos limítrofes ao Aeroporto Leite Lopes e a urbanização da região ocorreu no período da formação da aviação civil brasileira, especialmente dos anos 1930 a 1950, cuja regulamentação via tratados internacionais de aviação civil e normativas nacionais eram, praticamente, inexistentes.

**Tabela 01:** Loteamentos aprovados por data, localização no subsetor, tipo e com informações do proprietário.

<b>Nome do Loteamento</b>	<b>Data da Aprovação</b>	<b>Localização no Subsetor</b>	<b>Tipo do Loteamento</b>	<b>Proprietário da área</b>
Vila Brasil	24/01/1925	N11 e N12	Residencial	Raul de Souza Portugal
Vila Elisa	Ano de 1929	N11 e N12	Residencial	Candido Alves Teixeira
Vila Operária	Dec. de 1940	N12	Residencial	Sem dados
Jardim Aeroporto	04/08/1953	N13	Residencial	Alberto Solera
Jardim Jockey Club	31/12/1955	N14	Residencial	Sem dados
Jardim Patriarca	01/10/1956	N14	Residencial	Sem dados
Jardim Iracema	17/04/1957	N14	Residencial	Dr. Thomaz Alberto Whately, Antônio Zucolotto e Paulo de Queiroz Arruda.
Cidade Jardim	22/10/1957	N14	Residencial	José Costa, Francisco Queiroz de Arruda, Anesio Touso e Paulo de Queiroz Arruda
Jardim Iara	22/07/1959	N14	Residencial	Holando Noir Tavella
Parque Industrial Cel. Quito Junqueira	28/12/1959	N9	Não Residencial	Fundação Educandário Cel. Quito Junqueira
Vila Coronel. Quito Junqueira	29/12/1959	N9	Residencial	Fundação Educandário Cel. Quito Junqueira
Jardim Salgado Filho	15/05/1967	N13	Residencial	Augusto Costa
Jardim Santos Dumont	21/06/1967	N11	Residencial	Aurélio Rodrigues da Silva
Jardim Paschoal Innechi	11/12/1967	N14	Residencial	Domingos Innechi e outros
Parque Industrial Dr.	16/06/1969	N11	Residencial	Avelino Alves Palma

<sup>58</sup> Zona apontada pelo Anexo IV - Macrozoneamento Urbanístico do Plano Diretor - Lei Complementar nº 2.866 de 2018, Plano Diretor do Município de Ribeirão Preto.

<b>Avelino Alves Palma</b>				Filho e outros
<b>Quintino Facci I</b>	21/07/1981	N11	Residencial	COHAB - RP
<b>LOG Ribeirão Preto</b>	08/04/2022	N14	Não Residencial	Fazenda Pró-Indiviso das Palmeiras

**Fonte:** Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto com informações complementares de BARCELLOS 2001 e DE MELO 2017.

Dos loteamentos aprovados quase a totalidade são para uso residencial, com utilização nos subsetores de uso misto definidos pela LPUOS 2007. O loteamento Parque Industrial Cel. Quito Junqueira foi planejado com lotes e estruturas viárias que servem como loteamento industrial, aprovado em 1959 e localizado nos dias atuais em Zona Industrial denominada Área de Uso Industrial II - AID 2, destinada à instalação de estabelecimentos de menor potencial poluidor classificadas com índice de risco ambiental até 2,0 (dois) (RIBEIRÃO PRETO, 2007a).

Bairros como Vila Elisa, Vila Brasil, Jd Aeroporto e Salgado Filho, possuem atualmente pequenas indústrias, serviços voltados às indústrias, galpões e outros usos ligados com a cadeia da produção industrial em seus loteamentos. Estes loteamentos não foram projetados para o uso industrial e estão, atualmente, localizados em Áreas de Uso Misto I - AUM 1 destinadas à instalação de estabelecimentos de menor potencial poluidor e classificadas com índice de risco ambiental até 1,5 (um e meio).

O loteamento Parque Industrial Cel. Quito Junqueira é um exemplo de urbanização que antecedeu a legislação e influenciou a demarcação de uma Zona Industrial no ano de 1981, assim como o caso do Aeroporto Leite Lopes, uma infraestrutura anterior às legislações urbanísticas e que influenciou diversos regramentos, planos e projetos e a própria urbanização de sua região (VILLAÇA, 2001). De acordo com Zamboni:

(...) é redatada a Lei Municipal nº 3.928, de 27 de maio de 1981, que estabeleceu as novas Zonas Industriais do município de Ribeirão Preto. Esta Lei elenca as áreas que serão destinadas ou consolidadas para a implantação de indústrias em quatro denominações: (...) Zonas Industriais Existentes (ZIE), como locais onde já existiam indústrias, que é a demarcação do Parque Industrial Coronel Quito Junqueira (...) observa-se que este zoneamento consolida a mudança definitiva no eixo de implantação de indústrias vinculada à infraestruturação do município (ZAMBONI, 2012, p. 81)

Outro loteamento de uso não residencial foi aprovado, recentemente, pela Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, mediante Decreto nº 87 de 2022. Este decreto aprova um grande empreendimento que servirá como um centro logístico, denominado LOG Ribeirão Preto e será localizado no subsetor N14, ao lado da Rodovia Anhanguera. O LOG Ribeirão Preto será um loteamento composto por seis lotes de uso não residencial, com área total comercializada em 112.354,15 m<sup>2</sup> e com área por lote em torno de 18.700 m<sup>2</sup>. A área do loteamento é de propriedade da Fazenda Pró-Indiviso das Palmeiras, fato que nos faz questionar se essa propriedade tem ligação com os primórdios da ocupação de terras nessa localidade, a Fazenda das Palmeiras de propriedade de José Mateus dos Reis, apontada no Capítulo 1. É evidente que o loteamento servirá como centro de distribuição logística com



galpões de grande porte com saídas para a Thomaz Alberto Whately e a Rodovia Anhanguera, e sua aprovação se deu no mesmo mês que o consórcio vencedor da licitação assumiu o Aeroporto Leite Lopes<sup>59</sup>.

Na região também estão avenidas caracterizadas com hierarquia viária superior (vias coletoras, arteriais e expressas), como a Avenida Marechal Costa e Silva (conhecida como Via Norte), a Avenida Brasil e a Avenida Thomaz Alberto Whately, previstas no Mapa Viário Geral de 1954 e que possuem uma genealogia ligada com o Plano Diretor de 1945 proposto por Oliveira Reis. As avenidas estão contempladas no bojo de investimentos federais do PAC II Mobilidade - Cidades Médias<sup>60</sup>. O programa foi renomeado na cidade como Programa Ribeirão Mobilidade, contendo intervenções viárias como viadutos, duplicação de pista e melhoramento asfáltico. Tal programa conta com investimentos, aproximados, na ordem de 50 milhões de reais para a região<sup>61</sup>.

A rede de infraestrutura da região, servida por rodovia, linha férrea, vias coletoras, além do Aeroporto Leite Lopes é um dos fatores de atração de empreendimentos como empresas de logística, pequenas, médias e grandes indústrias, galpões de maquinários pesados, construtoras entre outros estabelecimentos. A infraestrutura apresentada, com suas relações históricas, tensões, influências, pode ser compreendida:



(...) pelos elementos artificiais essenciais ao desenvolvimento da vida que se materializa por meio da provisão de equipamentos e serviços que dão base às estruturas, produtivas ou não. Embora possa constituir-se diferentes âmbitos e escalas, integra-se ao espaço urbano e colabora para o processo de urbanização com o qual guarda uma relação de recíproca influência, num ciclo vicioso no qual ela se torna, por um lado, indutora de produção de riqueza como instrumento de produção e, por outro, objeto de investimento para qualidade de vida oriundo da acumulação da própria riqueza acumulada. Configura o território pela materialidade de obras articuladas em redes, integradas ou não, visíveis ou não, e desigualmente distribuídas pelo espaço. Primordialmente, vinculou-se à provisão de serviços básicos, como a captação, o armazenamento e a distribuição de água ou à abertura de caminhos, mas ganhou complexidade, o que exigiu sua divisão em subcategorias, consolidando a ideia da infraestrutura econômica e da infraestrutura social. Em comum, é o fato de serem propostas em rede, tanto as redes técnicas tradicionais integradas (tubulações, dutos, troncos, ramais de água, esgoto etc.), como a rede de serviços e de provisão habitacional ou de equipamentos

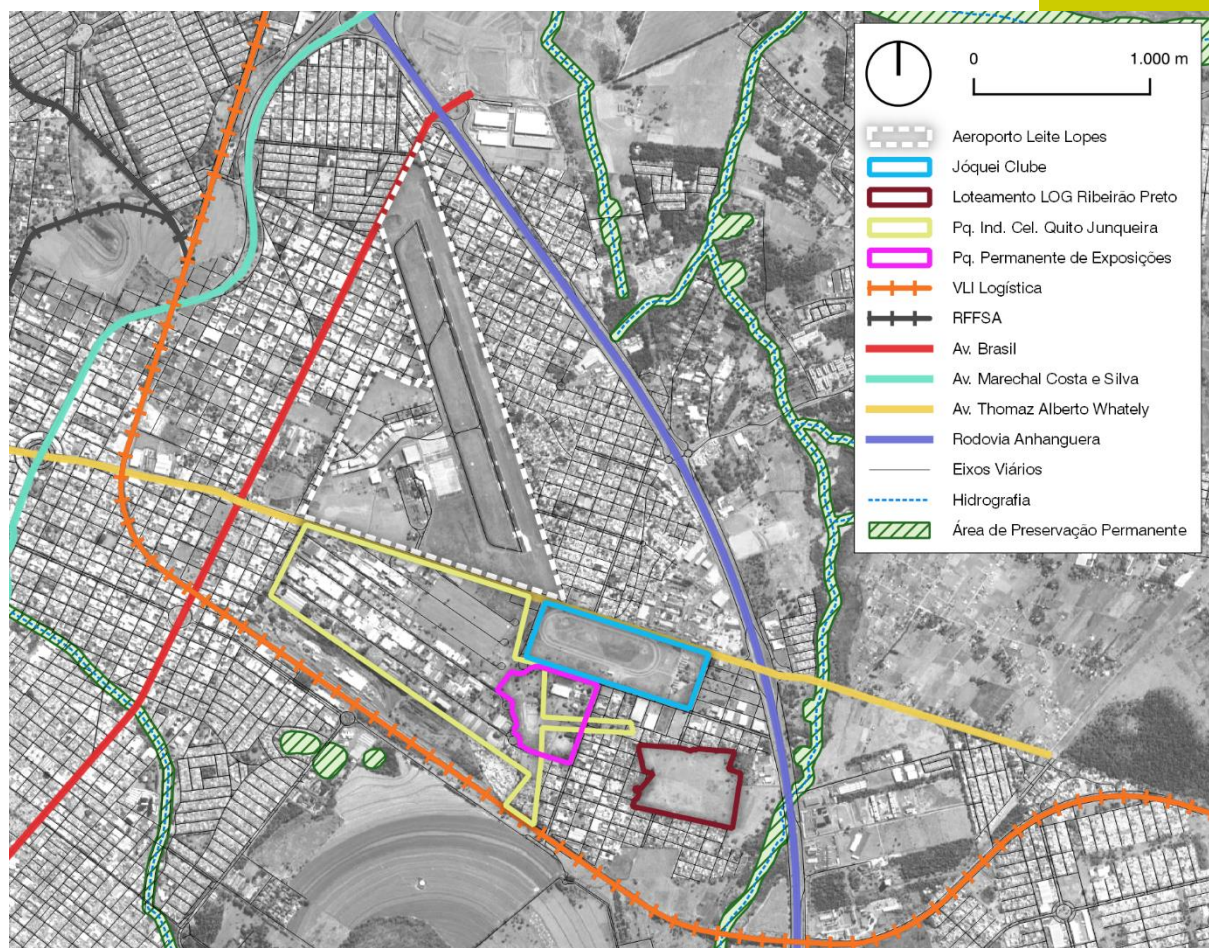
<sup>59</sup> O Consórcio composto pela Voa NW e Voa SE, da empresa Rede Voa que venceu o leilão do Bloco Sudeste realizado na Bolsa de Valores de São Paulo no ano de 2021, assumiu a administração do Aeroporto Leite Lopes em abril de 2022. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2021/07/governo-paulista-arrecada-r-223-milhoes-em-leilao-de-aeroportos-regionais.shtml>

<sup>60</sup> Para melhores informações do Programa Ribeirão Mobilidade, acessar o site: <https://ribeiraomobilidade.com.br/>

<sup>61</sup> O valor dos investimentos do Ribeirão Mobilidade pode chegar a 500 milhões de reais, sendo 290 milhões de recursos federais e o restante de recursos próprios municipais via dotação orçamentária, empréstimos bancários e utilização de fundos públicos. Disponível em <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/programa-ribeirao-mobilidade-investe-r-500-milhoes-em-obras-viarias>

(por programas de moradias, de equipamentos de saúde, lazer, serviços, educação, administrativos), em ambos os casos constituindo sistemas. (TAVARES, 2020, p. 4)

**Figura 28:** Caracterização da região do Aeroporto Leite Lopes



**Fonte:** Organização do autor. Elaboração de Tatiana Gaspar.

Além da infraestrutura de transporte e as indústrias, também há dois grandes equipamentos urbanos que hoje servem como estrutura para grandes shows<sup>62</sup> de escala nacional. São eles o Jóquei Clube<sup>63</sup> e o Parque Permanente de Exposições de Ribeirão Preto<sup>64</sup>, ambos localizados no subsetor N14. Esses equipamentos possuem relação estratégica com o Aeroporto Leite Lopes porque na previsão de ampliação da pista do aeroporto, como condição necessária para o projeto de internacionalização, a área do Jóquei Clube seria usada para a ampliação de pista, enquanto o Parque Permanente de Exposições de Ribeirão Preto foi apontado pela Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto como área que

<sup>62</sup> Os dois grandes eventos de abrangência regional e nacional são o Rodeo Music Ribeirão Preto e o Festival João Rock, que ocorrem anualmente.

<sup>63</sup> Equipamento de propriedade privada fundado em 1952 que passa por um processo judicial de falência. Disponível em: <https://thathi.com.br/cidade/patrimonio-de-ribeirao-joquei-club-tenta-anular-venda-da-sede-por-valor-irrisorio/>

<sup>64</sup> Equipamento público municipal, o Parque Permanente de Exposições "Presidente Emílio Garrastazu Médici" foi fundado em 1975 e sediou até os anos 2000 a FEAPAM - Feira Agropecuária da Alta Mogiana. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/inovacao-desenvolvimento/parque-permanente-de-exposicoes>.

poderá servir como um polo aeroportuário e porto seco<sup>6566</sup>.

Em relação à questão ambiental, toda a região do aeroporto está localizada na Zona de Uso Especial - ZUE<sup>67</sup>, região do município sobre a área de recarga do Aquífero Guarani, onde o “controle do uso e da ocupação do solo busca garantir a proteção e conservação deste manancial, especialmente no tocante à sua recarga e à prevenção a contaminações” (RIBEIRÃO, 2018). Na parte sul do subsetor N14 está localizado o único curso d’água que atravessa a região, o Córrego das Palmeiras, que serve como afluente do Rio Pardo e ao lado do córrego está a única reserva área verde natural da região instituída como Área de Interesse Especial, intitulada de Parque Municipal da Mata Jardim dos Palmares<sup>68</sup>.

**Figura 29:** Localização dos assentamentos precários nos subsetores N9, N11, N12, N13 e N14 no ano de 2019.



**Fonte:** Organização do autor. Elaboração de Tatiana Gaspar a partir do PLHIS 2020.

<sup>65</sup> De acordo com o Departamento de Comércio Exterior da Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto (ACIRP), existiu um Porto Seco em Ribeirão Preto aprovado pela Receita Federal pelo Ato Declaratório Executivo de nº 8 de 2 de fevereiro de 1999, cuja administração foi da empresa Rodrimar S/A Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais. O Porto Seco estava localizado no KM 312 da Rodovia Anhanguera, nas proximidades do subsetor N14, mas suas atividades foram encerradas no ano de 2019 pela empresa. Para mais informações acessar o Departamento de Comércio Exterior da ACIRP em <https://acirp.com.br/comercio-exterior/>

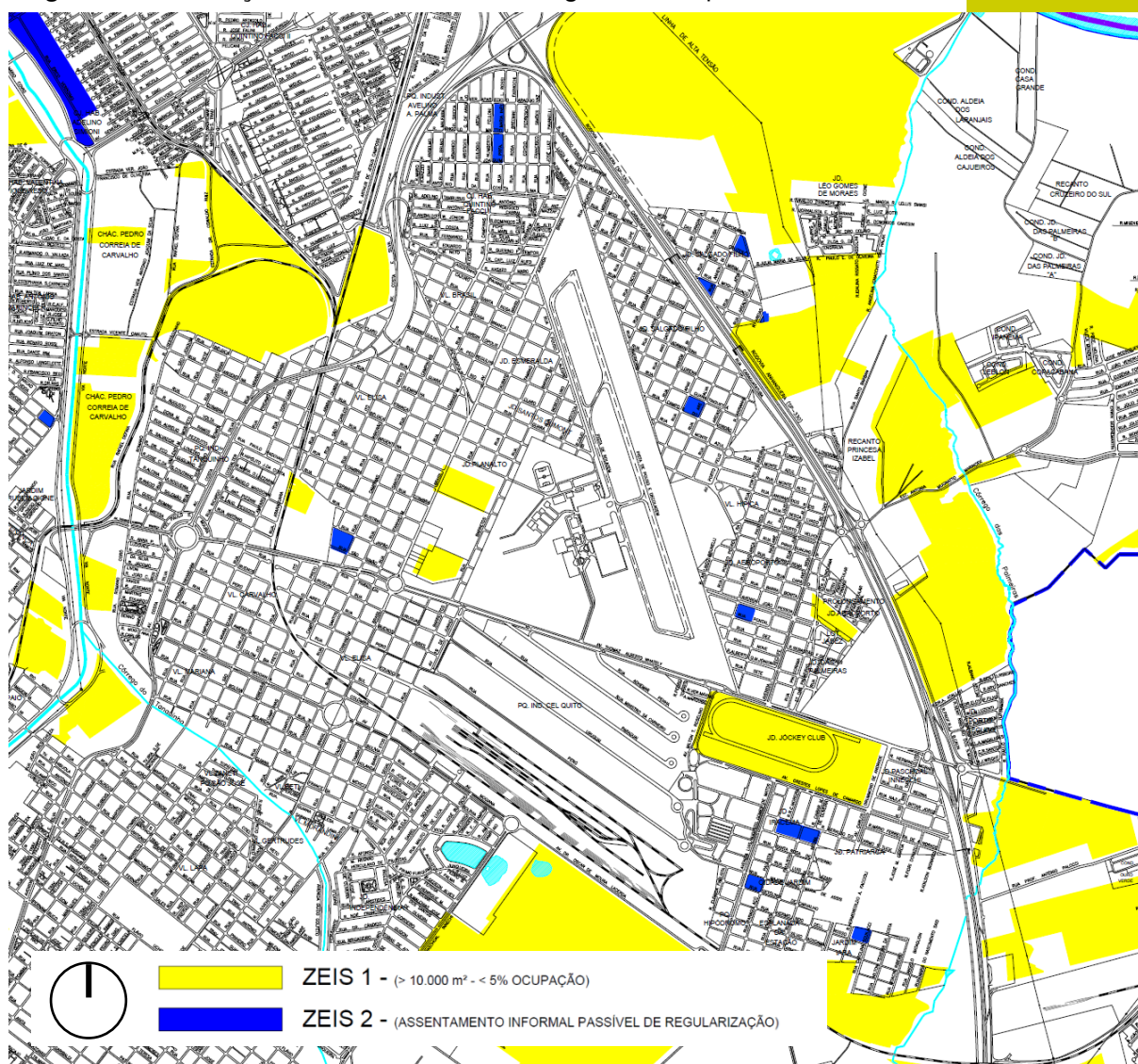
<sup>66</sup> Segundo o prefeito municipal, Duarte Nogueira Jr. (PSDB) “Estamos estudando a implantação de um polo aeroportuário em parte da área do Parque Permanente de Exposições para ser um porto seco de atividades aduaneiras e pensar nas oportunidades de voos para o Caribe e Américas Latina e Central (...)”. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/leite-lobes-sera-gerido-pela-iniciativa-privada-com-investimentos-de-r-130-milhoes>

<sup>67</sup> Zona definida no Anexo III - Macrozoneamento Ambiental do Plano Diretor - Lei Complementar 2.866 de 2018.

<sup>68</sup> A mata que acompanha o córrego das Palmeiras nessa região foi pela Lei Complementar nº 1.691 de 9 de junho de 2004, que Declara Área de Interesse Especial e cria o Parque Municipal da Mata do Jardim Palmares.

Contudo, na região localiza-se uma população predominantemente de baixa renda que se auto define como preta ou parda (IBGE, 2010) e é a Zona do Município de Ribeirão Preto com maior concentração de assentamentos precários da cidade (PLHIS 2020). Especificamente os subsetores N13 e N14 concentram aglomerados de assentamentos precários, com cinco assentamentos precários vizinhos ao complexo aeroportuário apontados conforme **Figura 29**. Segundo o PLHIS “no entorno imediato do Aeroporto Leite Lopes: Da Mata, João Pessoa, Nova Esperança da Família, Leão Leão/Recife e Campos do Jordão – Vitória; (PLHIS, 2020)”. É importante apontar um possível erro que o PLHIS 2020 comete em nomear o assentamento precário João Pessoa como sendo também o assentamento Nazaré Paulista, sendo que as duas ocupações de moradia possuem distinções tanto em nível morfológico quanto cronológico. Ou seja, existem distinções no modo como a terra foi ocupada e em relação ao período da ocupação, conforme já apontado no trabalho de Santos (2018).

**Figura 30:** Localização da ZEIS 1 e ZEIS 2 na região do aeroporto.



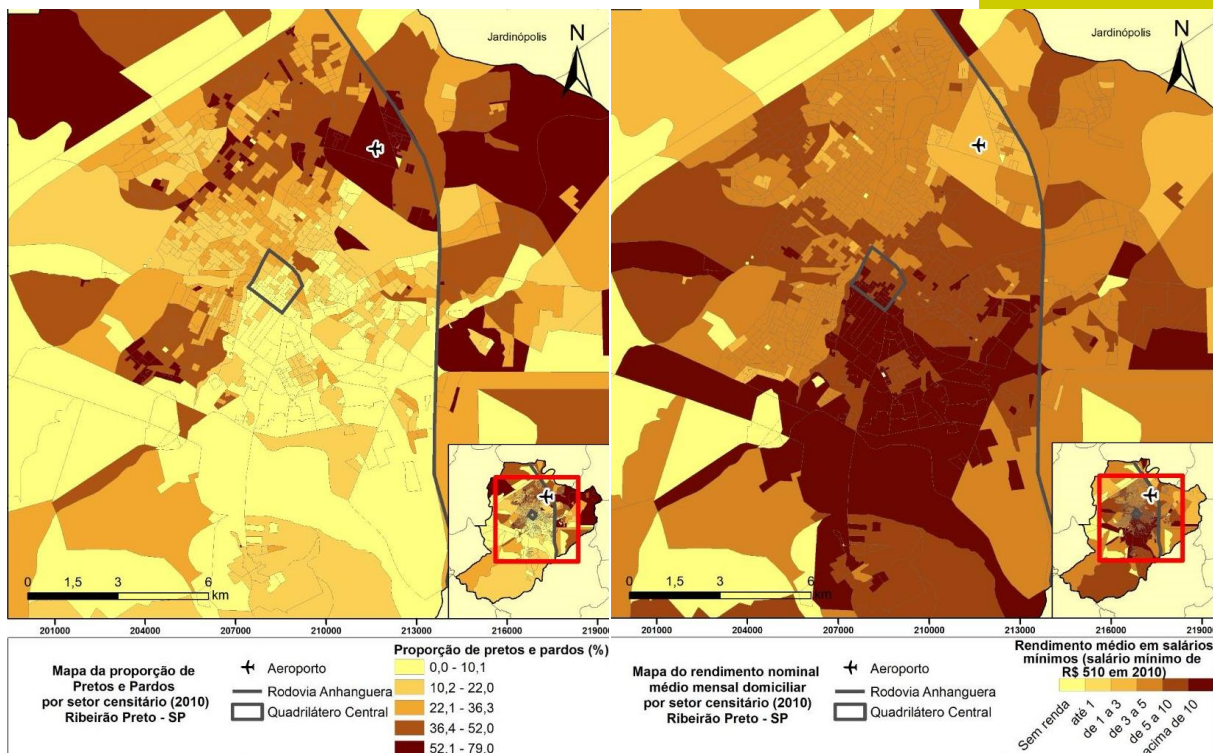
**Fonte:** Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto. Editado pelo autor.

Segundo o Plano Diretor de 2018 há dois tipos de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS)<sup>69</sup> na região, são elas:

1. ZEIS 1 - Áreas internas ao Perímetro Urbano desocupadas, subutilizadas ou então glebas ainda não parceladas, cujo entorno está servido de equipamentos e infraestrutura, com grande potencial para produção de habitação de interesse social.
2. ZEIS 2 - Áreas ocupadas por comunidades em assentamentos precários e irregulares, com grande potencial de urbanização e produção de habitação de interesse social. (RIBEIRÃO, 2018).

Quando comparamos o mapa de ZEIS com o mapa de assentamentos precários é possível afirmar que o Plano Diretor de 2018 não incluiu como ZEIS 2 - assentamentos passíveis de regularização fundiária - os assentamentos que se encontram ao lado do Aeroporto Leite Lopes. Nas justificativas do PLHIS 2020 e na justificativa técnica do REURB-S, previsto no Decreto nº 360 de 2017 que delimitou as regras para regularização fundiária, o fato da não inclusão como ZEIS 2 é devido ao fato dos assentamentos se encontrarem em área de risco, por conta do ruído aeronáutico oriundo do Aeroporto Leite Lopes.

**Figura 31:** Mapas comparativos da proporção de pretos ou pardos e de rendimento nominal médio mensal domiciliar por setor censitário com dados de 2010 no município de Ribeirão Preto.



Fonte: RIZZATTI, 2020. Editado pelo autor.

A história urbana de Ribeirão Preto revela um processo longo e intenso de produção de segregação socioespacial perceptíveis no território da cidade, sendo a Zona Norte a


<sup>69</sup> Anexo V - Zona Especial de Interesse Social do Plano Diretor - Lei Complementar 2.866 de 2018.

localização da moradia desde o século XIX para os escravizados libertos e imigrantes colonos. Nos dias atuais esse processo de produção de desigualdades ainda impera como dinâmica fundamental para se entender o processo urbano de Ribeirão Preto, cuja Zona Norte é a expressão dessa desigualdade produzida, particularmente, pelo Poder Público Municipal e agentes econômicos. É na Zona Norte que se localiza o maior número de assentamentos precários, o maior número de população preta ou parda e de menores rendimentos, e onde se localizam equipamentos urbanos que causam incômodo, como indústrias, estação de tratamento de esgoto e o próprio Aeroporto Leite Lopes.

Também é na Zona Norte da cidade a localização de uma grande concentração de equipamentos públicos que compõem o bojo da proteção social básica, como saúde, educação e assistência social. Na região do aeroporto estão alocados equipamentos públicos da rede de saúde, rede de ensino e rede da assistência social, além do Tiro de Guerra do município, com as seguintes divisões nos subsetores: N11 - Unidade Básica de Saúde Quintino Facci I; Tiro de Guerra 02-031; Escola Estadual Vereador Orlando Vitaliano; N13 - Escola Municipal de Ensino Fundamental Teresa Hendrica Antonissen; Unidade Básica de Saúde Jardim Aeroporto; Escola Municipal de Ensino Fundamental Prof. Honorato de Lucca; Central de Triagem e Encaminhamento ao Migrante Salgado Filho; N14 - Escola Estadual Esplanada da Estação (Jóquei Clube); Escola Estadual Prof. Nair Guilhermina Pinheiro Nogueira.

A caracterização da região do Aeroporto Leite Lopes tem como objetivo apresentar a complexidade de fatores expostos nas figuras dos equipamentos urbanos, da formação histórica dos loteamentos, das infraestruturas de transporte, das questões ambientais e das questões sociais, a fim de que possamos compreender melhor como os conflitos que surgem a partir dos componentes urbanos apresentados impedem interesses políticos e econômicos representados na internacionalização do Aeroporto Leite Lopes.

Aeroportos, então, possuem uma relação intrínseca entre as escalas urbano, regional e global que:



Desde os anos de 1970 os aeroportos passaram por uma forte reestruturação em no mínimo três escalas territoriais. Na escala global, a aviação entrou como fator determinante para a consolidação da nova indústria tecnológica da microeletrônica e inseriu diversos territórios no panorama da competitividade global com o trânsito de passageiros e produtos de alto valor agregado. Na escala urbanoregional, os aeroportos se tornaram pontos atrativos e fatores competitivos para a localização de empresas e indústrias, restabelecendo novas dinâmicas produtivas e econômicas. Na escala local, a própria infraestrutura aeroportuária passou por diversas alterações programáticas e funcionais (PEREIRA, 2014. Pg. 43 *apud* RODRIGUE et al., p. 83).

Portanto, podemos pontuar que a escala intraurbana é indissociável da regional e da escala global quando analisamos o caso do Aeroporto Leite Lopes, cuja ampliação da pista, condição *sine qua non* para sua internacionalização, envolve fatores intraurbanos e conflitos sociais, ambientais e políticos que impossibilitam a infraestrutura em desenvolver um sistema de relações em outras escalas, no caso, regional e global.

### 3.2 O projeto de ampliação e de internacionalização do Aeroporto Leite Lopes

A matéria de capa do jornal A Cidade, de número 281 datado de 6 de dezembro de 1956<sup>70</sup> noticia que o Aeroclub de Ribeirão Preto<sup>71</sup> e o prefeito Costabile Romano enviaram telegramas para a Secretaria de Viação e Obras Públicas<sup>72</sup>, para o governador do Estado de São Paulo<sup>73</sup> e para o Ministro da Aeronáutica<sup>74</sup> solicitando estudos e recursos para a internacionalização do Aeroporto Leite Lopes. No corpo do texto da notícia há falas da importância da internacionalização do aeroporto no sentido de modernizar a cidade de Ribeirão Preto e região para possibilitar que o aeroporto pudesse receber voos internacionais das novas aeronaves à jato, discurso localizado dentro do momento histórico desenvolvimentista e modernizador das estruturas produtivas e culturais do Brasil.

Contudo, nenhum movimento foi efetivado pelo Poder Público na direção da internacionalização do Aeroporto Leite Lopes até o ano de 1997. Se consultarmos o relatório de Direitos Humanos em Ribeirão Preto de 2012, perceberemos que, no ano de 1997 ocorre um acordo para a elaboração de um estudo para a internacionalização do Aeroporto Leite Lopes desenvolvida através da Trade Development Agency (TDA), órgão dependente do Departamento de Estado do governo dos Estados Unidos da América<sup>757677</sup>:



Em 1997, foi desenvolvido um projeto de viabilidade de ampliação (visando à internacionalização) do aeroporto Leite Lopes por uma empresa estadunidense, fundamentado em um estudo financiado pela Trade Development Agency (TDA) – órgão dependente do Departamento de Estado do governo dos Estados Unidos da América. A prefeitura municipal à época, administração do Prefeito Roberto Jábali (PSDB), aprovou o projeto. Foi acusada, entretanto, de não observar os termos do Plano Diretor (Lei Complementar 501/95). Tampouco os estudos foram validados pelo Ministério Público, pois ignoravam a obrigatoriedade do EIA RIMA (Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental). (SEVERI; PONZILACQUA; CARNEIRO, 2012, pg. 125 e 126)

De acordo com o relatório final de uma Comissão Especial de Estudos da Câmara

<sup>70</sup> Jornal disponível na hemeroteca do Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.

<sup>71</sup> No ano de 1956 o presidente do Aeroclub de Ribeirão Preto era Flávio Uchôa Junqueira.

<sup>72</sup> O Secretário era o ainda coronel José Vicente de Faria Lima, que viria a ser prefeito de São Paulo no ano de 1965 já com o status de brigadeiro.

<sup>73</sup> O governador em questão era Jânio da Silva Quadros.

<sup>74</sup> O brigadeiro Henrique Fleiuss era o Ministro da Aeronáutica na época.

<sup>75</sup> Esta pesquisa não encontrou a fonte primária como o termo de convênio ou o acordo, tampouco encontrou o projeto de ampliação do Aeroporto Leite Lopes desenvolvido pela Trade Development Agency (TDA). Contudo, fontes como jornais, revistas e indivíduos relataram que o acordo internacional existiu.

<sup>76</sup> A Revista Painel, material publicado pela Associação de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de Ribeirão Preto (AEAARP), em sua edição de nº 134 de maio de 2006, menciona o projeto de ampliação e internacionalização realizado pela Trade Development Agency (TDA).

<sup>77</sup> O Movimento Pró-Novo Aeroporto, movimento social que critica a ampliação do sítio aeroportuário e aponta como solução a saída do aeroporto para nova localidade externa ao perímetro urbano do município, também aponta que em 1997 ocorreu esse estudo da TDA. Informação disponível em: <http://novoaeroportotribeiraopreto.blogspot.com/p/aeroporto-leite-lopes-dados-gerais.html>

Municipal de Vereadores de Ribeirão Preto<sup>78</sup> a TDA:



(...) órgão do Departamento de Estado do governo dos Estados Unidos, visando ampliar a área de negócios promoveu, por intermédio da ADTP (Agência de Desenvolvimento Tietê-Paraná), a coordenação para a ampliação do Leite Lopes financiando graciosamente um projeto de engenharia elaborado pela empresa Wolpert Inc. (CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE RIBEIRÃO PRETO, 2016)

O acordo está inserido em um contexto da globalização da década de 1990 e início dos anos 2000, época marcada por uma virada liberal-conservadora e pelo consenso das democracias liberais e do sistema produtivo do Capitalismo. O projeto de cidade é profundamente alterado do “planejamento de contenção da expansão urbana modernista, com zoneamentos e planos foi substituído pela expansão sem limites, pelas revitalizações urbanas pontuais, monumentos culturais e centros de negócios” (ARANTES, 2013. Pg. 11). Para isso, órgãos internacionais, particularmente dos EUA, desenvolveram relações de cooperação mútua com países da periferia do Capitalismo para investimentos em projetos urbanos, em meio a uma difusão consensual do Planejamento Estratégico Urbano e projetos de requalificações urbanas como solução das desigualdades sociais e dos problemas urbanos das cidades da periferia do Capitalismo (VAINER, 2013). O Projeto Ribeirão 2001, tratado no Capítulo 2, é a representação máxima desse momento histórico em Ribeirão Preto, mas o estudo para a internacionalização do Aeroporto Leite Lopes desenvolvido pela TDA também é uma evidência desse momento.

Em 2002 é outorgado pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), órgão vinculado ao Ministério da Defesa, a habilitação do transporte internacional de cargas do Aeroporto Leite Lopes pela Portaria nº 998 de 30 de dezembro de 2002 o que libera o aeroporto a receber voos internacionais de aviões exclusivos para transporte de carga, sendo de responsabilidade do DAESP coordenar a rotina operacional e administrativa, visando compatibilizar as atividades dos Órgãos Federativos envolvidos (BRASIL, 2002). Em 2003 o DAESP abre uma licitação para conceder à iniciativa privada a utilização de área dentro do sítio aeroportuário de 10.000 m<sup>2</sup> que serviria como recinto alfandegado, com prazo de concessão de 15 anos.

A empresa vencedora foi a Terminais Aduaneiros do Brasil LTDA (TEAD Brasil), que não executou os investimentos necessários para a implantação de área aduaneira e de alfândega no prazo estipulado e somente construiu o terminal alfandegado no ano de 2014, equipamento que se encontra no Aeroporto Leite Lopes sem utilização.<sup>79</sup> O contrato entre a TEAD Brasil e o DAESP foi alterado por 4 vezes, com o intuito de ampliar o prazo de exploração do transporte de cargas internacionais e aumentar de 10 mil m<sup>2</sup> para 18 mil m<sup>2</sup> o terminal alfandegado.

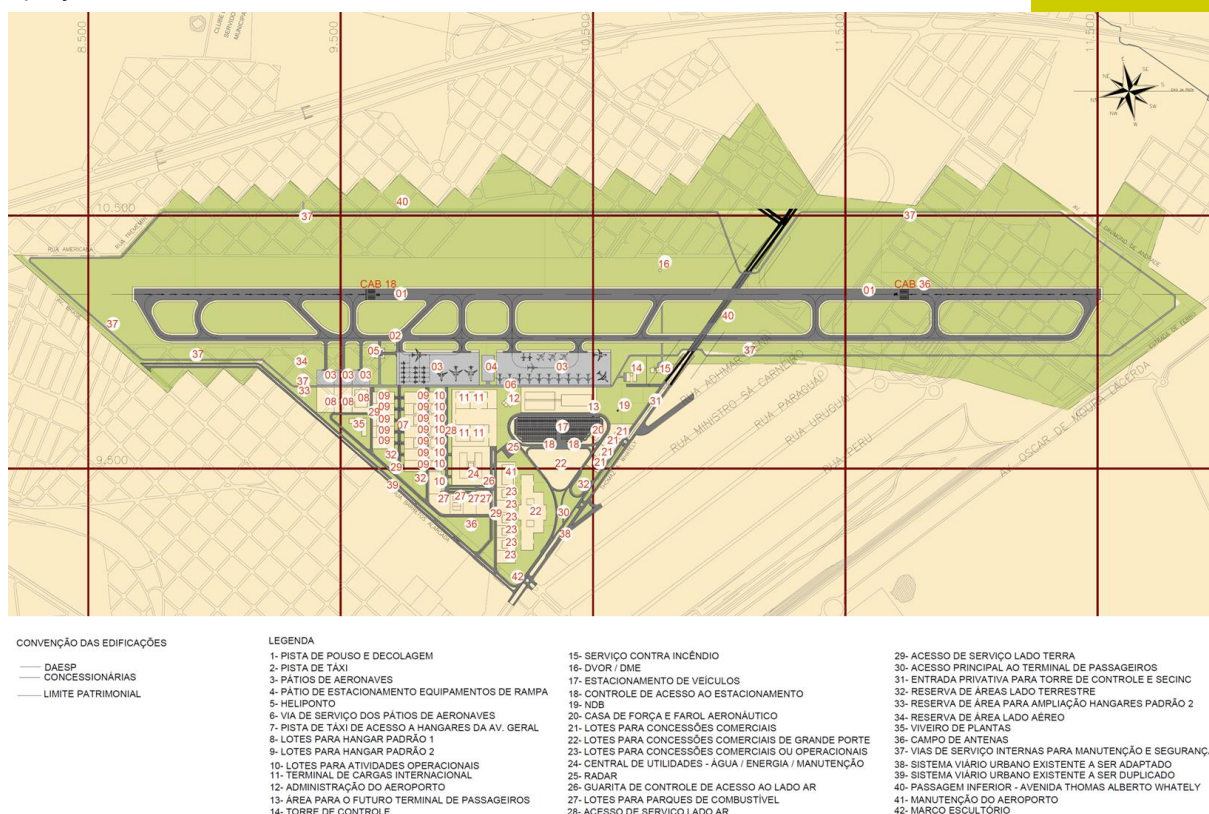
<sup>78</sup> A Comissão Especial de Estudos tinha como objetivos analisar e propor sugestões em relação ao parcelamento, uso e ocupação do solo para o entorno do Aeroporto Leite Lopes. A CEE foi aprovada como Resolução nº 235 de 2016.

<sup>79</sup> O atraso das obras da TEAD Brasil gerou uma Comissão Especial de Estudos pela Câmara Municipal de Vereadores de Ribeirão Preto no ano de 2012, aprovada como Resolução nº 229 de 2012.



Mesmo com tais alterações, a empresa TEAD Brasil afirma ter investido valores superiores a 50 milhões de reais no empreendimento sem ter tido retorno financeiro, culpabilizando o Estado de São Paulo pela não ampliação do Aeroporto Leite Lopes e da sua pista de pouso e decolagem, cujo comprimento de 2.100 metros inviabilizaria o pouso e decolagem de aviões cargueiros com capacidade de carga máximo, não sendo rentável para os negócios (CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, 2012). O fato gerou conflitos judiciais entre a TEAD Brasil contra o DAESP em relação a não aprovação da Certificação Operacional dos voos de cargas internacionais por parte do DAESP<sup>80</sup>.

**Figura 32:** Implantação final do Aeroporto Leite Lopes com lado aéreo com pista de 3.500 metros e lado terrestre com todos os equipamentos aeroportuários projetados.



**Fonte:** Organização do autor. Elaboração de Tatiana Gaspar a partir de Plano Diretor do Aeroporto de RP, 2004.

No ano de 2004 o DAESP entrega o Plano Diretor do Aeroporto de Ribeirão Preto (PDARP 2004)<sup>81</sup> que objetivava planejar o projeto de ampliação do sítio aeroportuário em 2 (duas) etapas distintas<sup>82</sup>, trabalho desenvolvido pela empresa Figueiredo Ferraz Consultoria

<sup>80</sup> Processo da vara Cível localizado na 14ª Vara de Fazenda Pública sob o nº 1040927-65.2019.8.26.0053, disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/processos/235235569/processo-n-1040927-6520198260053-do-tjsp>

<sup>81</sup> O Plano Diretor do Aeroporto Leite Lopes 2004 foi aprovado pela ANAC pela decisão nº 158 de 29 de abril de 2008, que aprovou o Plano Diretor e as respectivas curvas de nível de ruído.

<sup>82</sup> A primeira etapa com ampliação da pista sentido ao subsetor N9 com ampliação de 2.100 metros para 2.400 sobre a Avenida Thomaz Alberto Whately, projetada para o ano de 2015. A segunda etapa consistiria em ampliar de 2.400 metros para 3.500 a pista, que atravessaria o loteamento industrial Cel Quintino Junqueira e os equipamentos urbanos Jôquei Clube chegando até o Parque Permanente de Exposições no subsetor N14 projetado para o ano de 2025.

e Engenharia de Projetos LTDA.<sup>83</sup> Contudo, entidades da Sociedade Civil, como a ONG Associação Ecológica Pau Brasil, entidade ambientalista de Ribeirão Preto, por meio de ação no Ministério Público do Estado de São Paulo e do Grupo de Atuação Especial do Meio Ambiente (GAEMA), exigem a elaboração de um Estudo de Impacto Ambiental não apresentado no PDARP 2004. O Estudo de Impacto Ambiental é apresentado no ano de 2006 (EIA 2006) pela DFreire Consultoria Ambiental, mas negado em audiência pública e reprovado pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente (CONSEMA) no mesmo ano. A DFreire Consultoria Ambiental refaz o EIA 2006 no ano de 2007, mas por conta do grave acidente do avião da TAM que ocorreu em Congonhas, na Capital, a DFreire interrompe o processo de audiências públicas em Ribeirão Preto, encerrando o processo de licenciamento ambiental<sup>84</sup>.

O Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) do Aeroporto Leite Lopes e de suas ampliações, foi desenvolvido pela empresa Grom Acústica e Automação, subcontratada pela empresa DFreire Consultoria Ambiental com dados do ano de 2006. O relatório final, anexo do PDARP 2004, compara as alternativas de sítios para implantação do projeto e pontua o Aeroporto Leite Lopes<sup>85</sup> como o mais apto a receber a internacionalização:

Observa-se que o Aeroporto Leite Lopes apresenta-se como a melhor alternativa para implantação de um aeroporto para operação de aeronaves cargueiras de grande porte na Etapa Ribeirão Preto/Miami/Ribeirão Preto. (FIGUEIREDO FERRAZ; 2004)

As conclusões foram criticadas por especialistas, movimentos sociais e Ministério Público à época, que alegaram ingerência do DAESP e setores políticos sobre o PDARP 2004. Furlanetto destaca nas conclusões da sua análise sobre o PDARP:

Assim, é possível apontar diversas falhas na prática atual dos estudos de alternativas locais, como, por exemplo, o número limitado de alternativas analisadas, o levantamento de opções sabidamente inferiores àquela de interesse do proponente, a escolha da alternativa antes mesmo do início do processo de avaliação ambiental, a não consideração da capacidade de suporte do meio, entre diversas outras. (...) Uma possível alternativa para solucionar este problema seria a implementação de um instrumento de diagnóstico, que auxiliaria o EIA na medida em que disponibilizaria informações prévias a respeito de fatores ambientais identificados, **antecipando possíveis conflitos socioambientais**. (FURLANETTO, 2012, p. 70. Grifo nosso)

Na data de 7 de fevereiro de 2008 foi firmado um acordo entre o Ministério Público,

<sup>83</sup> Mesma empresa que desenvolveu o Plano Diretor de Cumbica, localizado no município de Guarulhos - SP (NEGRELLOS, 2005).

<sup>84</sup> Agradecemos ao professor Marcelo Marini Pereira de Souza por elucidar lacunas históricas desse processo.

<sup>85</sup> As pontuações dos sítios alternativos foram as seguintes: Presídio 1 (39,5 pontos), Presídio 2 (40 pontos), Galo Bravo 1 (46 pontos), Galo Bravo 2 (47 pontos), Sertãozinho 1 (37,5 pontos), Sertãozinho 1 (42,5 pontos), Jardinópolis (41,5 pontos) e Aeroporto Leite Lopes (60 pontos).

através do Promotor de Justiça de Ribeirão Preto<sup>86</sup> e o Promotor de Meio Ambiente<sup>87</sup> com a Defensoria Pública do Estado de São Paulo<sup>88</sup> e o DAESP, cujo teor acorda que o DAESP desista da ampliação da pista atual, portanto o documento determinou que o Aeroporto Leite Lopes permaneça com a pista e seus atuais 2.100 metros de comprimento. Também previa que o DAESP estava autorizado a ampliar o terminal de passageiros do aeroporto assim como seu sistema viário, desde que, com a apresentação de um Estudo Prévio de Impacto Ambiental, ações que dispensam aprovação pelo CONSEMA ou a realização de audiências públicas.

O dissenso produzido pelas ações conjuntas da sociedade civil, via ONGs e movimentos sociais associados ao Ministério Público demonstram a importância da participação cidadã, especialmente de marginalizados, nas instâncias de decisões, tal como no projeto da ampliação do Aeroporto Leite Lopes. Negrellos, ao abordar a questão do EIA-RIMA, aponta similaridades do processo de licenciamento e aprovação do Aeroporto Leite Lopes com o Aeroporto de Cumbica, em Guarulhos - SP e a importância das ferramentas de licenciamento e de contestação popular:

O EIA - Estudo de Impacto Ambiental e o RIMA - Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente para a ampliação do aeroporto consistem na principal base de dados e de conhecimento técnico e científico que vem sendo elaborada e utilizada, por um lado para subsidiar as obras e, por outro, como instrumento de aprovação junto aos diferentes segmentos sociais e econômicos, interessados ou não, aderentes ou não ao projeto. (NEGRELLOS, 2005, p. 304)

Os mecanismos de participação cidadã, como audiências públicas, associados ao acesso de informações técnicas, como o EIA-RIMA do Aeroporto Leite Lopes, é uma das condições para a produção de processos democráticos através de uma política baseada em dissensos, em desentendimentos, em disputa contra a ideologia do consenso:

Minha hipótese supõe, portanto, uma reformulação do conceito de política em relação às noções habitualmente aceitas. Estas designam com a palavra política o conjunto dos processos pelos quais se operam a agregação e o **consentimento das coletividades, a organização dos poderes e a gestão das populações, a distribuição dos lugares** e das funções e os sistemas de legitimação dessa distribuição. Proponho dar a esse conjunto de processos um outro nome. Proponho chamá-lo política, ampliando, portanto, o sentido habitual dessa noção, dando-lhe também um sentido neutro, não pejorativo, ao considerar as funções de vigilância e de repressão habitualmente associadas a essa palavra como formas particulares de uma ordem muito mais geral que é a da distribuição sensível dos corpos em comunidade (RANCIÈRE, 1996, p. 372. Grifo nosso).

<sup>86</sup> O Promotor de Justiça à época era Antônio Alberto Machado.

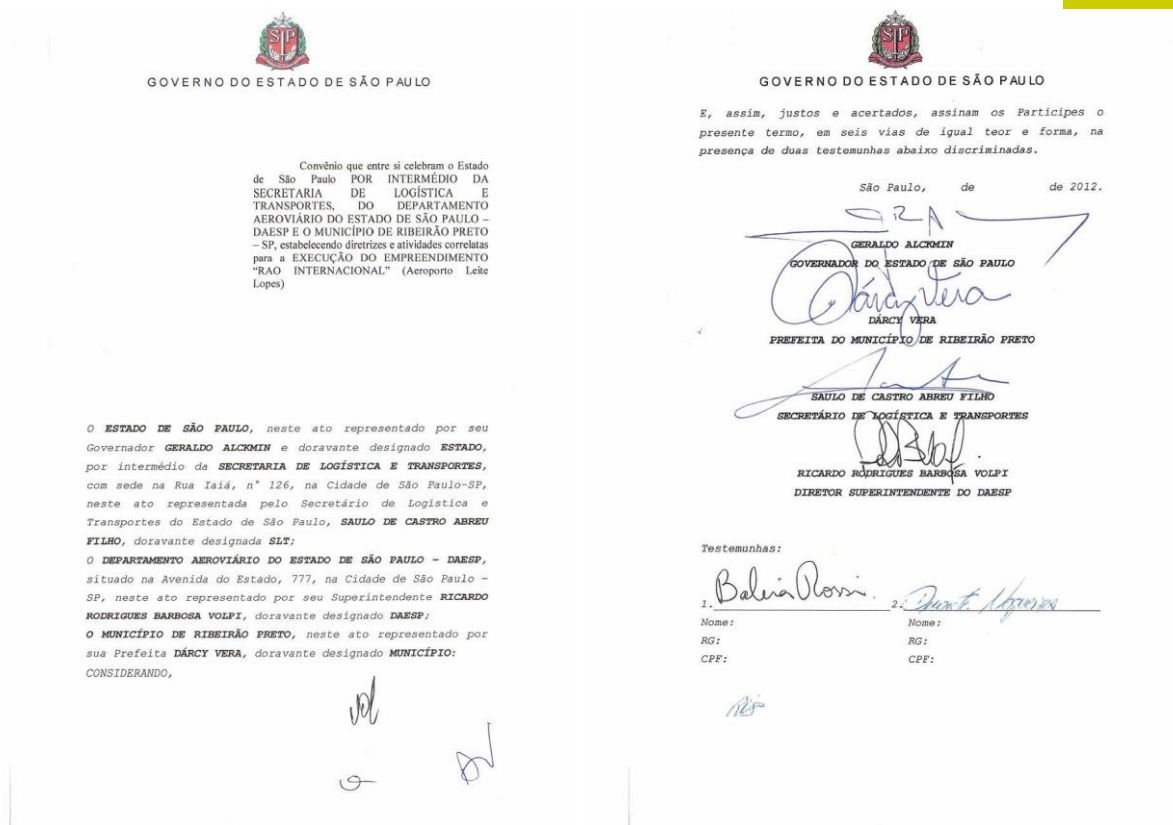
<sup>87</sup> Marcelo Goulart era o responsável pela divisão de meio ambiente.

<sup>88</sup> Assinado pelo Defensor Público Paulo Giostri.

Mesmo com o TAC da não ampliação da pista de pouso e decolagem, no ano de 2012 a vontade política de internacionalizar o Aeroporto Leite Lopes contou com outra ação, realizada através da assinatura do convênio entre o Governo do Estado de São Paulo e a Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, com participação do DAESP e da Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo. O documento estabelecia a “execução do empreendimento “RAO Internacional” (Aeroporto Leite Lopes)” (ESTADO DE SÃO PAULO, 2012) baseado no planejamento de ampliação previsto no PDARP 2004. A assinatura desse convênio tinha como objetivos:

(...) a união de esforços e recursos financeiros objetivando o deslocamento da pista do Aeroporto Leite Lopes na cidade de Ribeirão Preto - SP, a implantação das obras previstas neste empreendimento e consequente adequação do sistema viário do entorno do referido aeroporto (...) implicando na desapropriação de áreas (IDEM).

**Figura 33:** Primeira e última página do convênio para execução do empreendimento RAO INTERNACIONAL de 2012.



**Fonte:** Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo.

O termo de convênio, assinado em 2012, baliza a internacionalização do Aeroporto Leite Lopes até os dias atuais, mesmo que a execução do empreendimento RAO Internacional não tenha ocorrido. É importante destacar o interesse político na internacionalização do Aeroporto Leite Lopes exposto nas assinaturas do convênio, que contou com a assinatura de políticos de grande influência no município de Ribeirão Preto, como o governador Geraldo Alckmin (PSDB), a prefeita Dárcy Vera (PSD) e os deputados

federais pelo Estado de São Paulo, Duarte Nogueira Jr. (PSDB)<sup>89</sup> e Baleia Rossi (PMDB)<sup>90</sup>. Esse fato é importante, porque é corriqueiro na mídia local e no meio empresarial o argumento da não ampliação e internacionalização do Aeroporto Leite Lopes por falta de “vontade política”<sup>91</sup>, fato não corroborado pela realidade e pelas fontes primárias.

Enquanto o PDARP 2004 previu um custo de R\$133.079.150,00, sendo R\$118.685.400,00 somente em desapropriações (FIGUEIREDO FERRAZ, 2004), o valor apontado no termo de convênio de 2012 é de R\$170.625.000,00 destes, R\$144.787.000,00 de responsabilidade do Estado de São Paulo e R\$25.839.000,00 de responsabilidade do Município de Ribeirão Preto. Ainda no ano de 2013, o convênio passa por um aditivo de valores. Estes, mais que dobraram, saltando para R\$307.521.000,00 sendo R\$ 281.682.000,00 de responsabilidade do Estado de São Paulo e, o mesmo valor de R\$25.839.000,00, de responsabilidade do Município de Ribeirão Preto. Esse acréscimo pode demonstrar como o Poder Público tem dificuldades em elaborar um projeto de internacionalização do Aeroporto Leite Lopes, pois não averiguou de maneira contundente os reais impactos no meio urbano e ambiental. Tampouco calculou o valor das desapropriações e obras necessárias em relação ao projeto RAO Internacional em um cenário de extrema complexidade resultante da localização histórica do Aeroporto Leite Lopes.

Em 2014 inicia-se um diálogo entre o Estado de São Paulo e a União, através da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) para que o Governo Federal participasse do projeto RAO Internacional, sendo concluídas as tratativas em novembro de 2014, após as eleições presidenciais à época<sup>92</sup>. O novo acordo previa investimentos de mais de R\$443 milhões, com aporte de R\$178 milhões de reais oriundos da União, mais R\$240 milhões do Estado de São Paulo e R\$25 milhões do Município<sup>93</sup>. Este acordo não prosperou, talvez pelo o momento de crise política oriunda do processo do Impeachment da Presidenta Dilma Rousseff no ano de 2015, ou talvez pela crise econômica do período.

Com a mudança de governo decorrente do Impeachment da Presidenta Dilma Rousseff há um novo acordo entre a Secretaria Nacional de Aviação Civil e o Estado de São Paulo no ano de 2017. Este acordo liberou investimentos de R\$88 milhões de reais para as obras no Aeroporto Leite Lopes, sendo R\$79,2 milhões da União<sup>94</sup> e R\$8,8 milhões do Estado<sup>95</sup>. As

---

<sup>89</sup> O então Deputado Federal Duarte Nogueira Jr. era, à época, líder do PSDB na Câmara de Deputados e foi eleito prefeito municipal de Ribeirão Preto no período de 2017-2020 e reeleito para o quadriênio de 2022 a 2025. É filho de Duarte Nogueira, prefeito de Ribeirão Preto em dois momentos: mandato de 1969 a 1973 pelo partido ARENA; e 1977 a 1983 pelos partidos PDS e PTB.

<sup>90</sup> Baleia Rossi foi vereador por três mandatos em Ribeirão Preto e no ano de 2022 é Deputado Federal e presidente nacional do MDB. É oriunda de uma família da elite nacional, a família Rossi, representada pelo patriarca Wagner Rossi, ex-ministro do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento no último governo Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e no primeiro governo Dilma Rousseff (PT).

<sup>91</sup> Um exemplo é a fala do Dorival Balbino, presidente da Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto (ACIRP) vinculada em reportagem: <https://www.tribunaribeirao.com.br/site/com-a-palavra-o-presidente/>

<sup>92</sup> O Jornal ACidade noticia o ocorrido no dia 8 de novembro de 2014, disponível em: <https://web.archive.org/web/20141108212814/http://www.jornalacidade.com.br/politica/NOT.2.2.1007368.Apos+eleicao+Estado+e+Uniao+selam+acordo+por+aeroporto.aspx>

<sup>93</sup> Informações disponíveis no site do Ministério da Defesa: <https://www.fab.mil.br/notimp/mostra/08-11-2014#n81723>

<sup>94</sup> Recursos provenientes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

<sup>95</sup> “Aeroporto de Ribeirão Preto receberá R\$ 88 milhões em investimento: Em Brasília, o governador Geraldo Alckmin assinou Termo de Compromisso com o governo federal para obras de modernização”. Informações

obras previstas nesse acordo não contemplavam a ampliação do sítio aeroportuário, somente contemplavam a reforma do Terminal de Passageiros, compatibilização da Casa de Força (KF), reforma e ampliação da Seção Contraincêndio de Aeródromos (SCI), recuperação da pista de pouso e decolagem -sem ampliação-, recuperação e reforço das pistas de rolamento e implantação da área de giro, ampliação e recuperação do pátio de aeronaves e, por fim, obras de sinalização vertical e horizontal no sistema de pistas (CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, 2014).

O acordo de 2017 também não prosperou, devido a fatores ainda não claros. Talvez as ações judiciais<sup>96</sup> em vigência à época sejam a questão central, mas podemos pontuar que a crise política enfrentada pelo Governo Michel Temer em maio de 2017, devido às delações do empresário Joesley Batista<sup>97</sup> tenha sido um fator preponderante. Este trabalho tenta demonstrar como os momentos políticos e suas crises e rupturas, compostas de seus emaranhados de atores e interesses, influenciam nas ações relacionadas com o planejamento de obras e seus investimentos econômicos no cenário local, exemplificado nas cidades brasileiras e nas infraestruturas.

As obras realizadas foram oriundas dos investimentos do Estado de São Paulo, no valor de R\$8,8 milhões de reais, e, segundo o DAESP, adequaram padrões de segurança, como ampliação da seção contra incêndio, de 600 m<sup>2</sup> para 930 m<sup>2</sup>, recapeamento dos sistemas de pistas de pouso e decolagem e implantação da área de giro de aeronaves, além de sinalização de luminárias para orientação das manobras noturnas a incêndio. De acordo com movimentos sociais, essas obras são uma estratégia de ampliação do aeroporto por etapas, sem causar conflitos por meio de obras de pequeno volume e pequeno impacto.

Portanto, a complexidade do projeto de internacionalização do Aeroporto Leite pode ser resumida mediante a análise do território que a região da infraestrutura ocupa. A região se encontra totalmente urbanizada no ano de 2022, que apesar de ser servida de infraestruturas de transporte e local histórico de instalação de indústrias, também possui uma série de componentes urbanos que impossibilitam uma ampliação da pista necessária para a internacionalização da infraestrutura. A região foi loteada, historicamente, como local de residência da população operária e de baixa renda, além de décadas de ocupações de assentamentos precários nunca atendidos pelo Poder Público Municipal. A questão ambiental é outro fator preponderante na discussão pública sobre a expansão do aeroporto, especialmente porque a região abriga a zona de recarga do Aquífero Guarani, estrategicamente fundamental para uma política pública de abastecimento de água para Ribeirão Preto e região.

Os movimentos ambientais e sociais pertencentes à Sociedade Civil, por meio de entes públicos como a Defensoria Pública e o Ministério Público, contrapuseram a disputa sobre o processo de ampliação e internacionalização do Aeroporto Leite Lopes com o Poder Público, nas escalas municipal, estadual e federal, associados a setores econômicos. Foi por meio

---

disponíveis em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/ultimas-noticias/aeroporto-de-ribeirao-preto-recebera-r-88-milhoes-em-investimento/>

<sup>96</sup> Na época havia 3 (três) ações civis públicas em curso tramitando na Justiça Estadual de Ribeirão Preto, a ação de nº 00034502-48.2013.8.26.0506, a de nº 0034503-33.2013.8.26.0506 e nº 0039316-06.2013.8.26.0506.

<sup>97</sup> Para mais informações dessa crise política, acessar: <https://oglobo.globo.com/politica/nao-renunciarei-diz-temer-em-pronunciamento-apos-denuncias-da-jbs-21358738>

desses movimentos via processos participativos que houve um aprimoramento da qualidade do debate a respeito da internacionalização do Aeroporto Leite Lopes.

É importante ressaltar que os momentos políticos na escala nacional vistas, mais acentuadamente, na década de 2010 servem como questões para analisarmos permanências e rupturas de projetos e planejamento na escala urbana. E as infraestruturas, como o Aeroporto Leite Lopes, são componentes importantes desse planejamento. Assim como é possível observar como são tratados os investimentos financeiros oriundos de orçamentos públicos em relação ao planejamento de obras. No caso da ampliação e internacionalização do Aeroporto Leite Lopes, a variação de orçamento de seus projetos para suas obras merece destaque devido as enormes cifras que são constantemente alteradas ao longo do tempo.

**C4****A internacionalização do Aeroporto Leite Lopes: impactos sociais e resistência da Nazaré Paulista e João Pessoa**

## VIII

A tradição dos oprimidos nos ensina que o “estado de exceção” em que vivemos é na verdade a regra geral. Precisamos construir um conceito de história que corresponda a essa verdade. Nesse momento, perceberemos que nossa tarefa é originar um verdadeiro estado de exceção; com isso, nossa posição ficará mais forte na luta contra o fascismo. Este se beneficia da circunstância de que seus adversários o enfrentam em nome do progresso, considerado como uma norma histórica. O assombro com o fato de que os episódios que vivemos no século XX “ainda” sejam possíveis, não é um assombro filosófico. Ele não gera nenhum conhecimento, a não ser o conhecimento de que a concepção de história da qual emana semelhante assombro é insustentável (BENJAMIN, 2016. pg. 13)

(...) Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Irma Jesus Galego, representante da Associação dos Moradores do Jardim Aeroporto, comentou que conhecia a vida de todos os moradores desse bairro, pois, juntos, haviam construído a sua história, e que essa comunidade vivia uma verdadeira tortura psicológica, e esta vinha sendo causada por pessoas que se diziam defender o município, mas que não amavam os seres humanos, e lembrava que, na história do Brasil, todos já haviam se deparado com situações parecidas. Comentou, ainda, que, no passado, os atingidos haviam sido os pequenos agricultores, os negros e os índios, que foram expulsos de suas terras, e que, atualmente, se pretendia fazer a mesma coisa com a população mais humilde, utilizando, para tanto, a manipulação e o marketing, que eram instrumentos da mídia sensacionalista, e que, se os poderosos e a gente rica que desejavam essa galinha de ovos de ouro estivessem realmente preocupados em criar empregos não teriam consentido que algumas indústrias instaladas no município fossem embora, como foi o caso da Antártica, da Cianer, da Copal, da Cicopal e da Mabel, entre outras. Declarou que os moradores desse bairro não eram contrários à ampliação desse aeroporto internacional, mas sugeriam que ele ocupasse outro local, porque todos os moradores haviam deitado nessa área as suas raízes, e não eram bois para serem tocados. Declarou, também, que a Prefeitura havia criado as condições para que a população se instalasse nesse bairro e que todos eram pessoas - com carne, osso e coração -, e que, se fosse necessário, juntos construíram um muro humano para impedir a ocupação da área onde moravam, e que os empreendedores estavam vendendo ilusão, como se a ampliação do Aeroporto Dr. Leite Lopes fosse a solução para todos os problemas da cidade, ou seja, fosse a solução para o pânico que existia atualmente nos postos de




saúde, para os problemas enfrentados pelas famílias que tiveram suas casas construídas sobre o lixão, para a falta de emprego, para a má-distribuição de renda pelos governos, sem falar das enchentes. Declarou, ainda, desejar ter olhos biônicos para enxergar o coração e a mente de cada pessoa que estava defendendo a ampliação desse aeroporto, e que, se isso acontecesse, com certeza não veria uma mão estendida, um abraço fraterno, mas veria ouro, dólares e outras coisas que ninguém levaria no caixão. Ao concluir declarou que todos queriam viver em paz e que a vida do ser humano era a coisa mais importante na Terra, que os empreendedores pretendiam transformar o bairro Jardim Aeroporto em um beco, em um corredor de cortiço, pois destruiriam sua entrada e saída principais, jogando todos na Rodovia Anhangüera, com riscos de acidentes; que todos queriam o aeroporto, mas ninguém desejava que ele funcionasse na porta de sua casa, e que, se o Jardim Aeroporto fosse um bairro nobre, um bairro de ricos, ninguém estaria defendendo incondicionalmente que nele fosse implantado esse equipamento, porque, aos olhos dessas pessoas, só os pobres poderiam perder sua tranquilidade”. (GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2006, p. 3 e 4.)

#### **4.1 Impactos sociais do projeto de ampliação e internacionalização do Aeroporto Leite Lopes: análise do Plano Diretor do Aeroporto de Ribeirão Preto 2004, do Estudo de Impacto Ambiental 2006 e do Estudo de Impacto Ambiental 2007**

Conforme apontado anteriormente, os instrumentos de averiguação dos impactos do projeto de ampliação do Aeroporto Leite Lopes se encontram no Plano Diretor do Aeroporto de Ribeirão Preto de 2004 (PDARP 2004) produzido pela Figueiredo Ferraz Consultoria e Engenharia de Projetos LTDA. e no segundo estudo de impacto ambiental (EIA), elaborado pela DFreire Consultoria Ambiental no ano de 2007, que serviu de complementação ao EIA 2006, que não foram aprovados em audiência pública e pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente (CONSEMA). Em termos gerais, os estudos e análises organizam os impactos em alguns aspectos principais, como: o impacto sobre a infraestrutura viária, os impactos econômicos positivos e negativos do projeto, os impactos urbanos relacionados com desapropriações de terras tanto regulares quanto irregulares (assentamentos precários) e de loteamentos de uso residencial e não residencial (indústrias), impactos decorrentes da zona de ruído, impactos ambientais relacionados aos cursos d'água, matas e áreas verdes, fauna e flora e em relação à recarga do Aquífero Guarani.

Consideramos importantes as críticas sobre o impacto no orçamento público e na viabilidade econômica do empreendimento, os impactos ambientais sobre a flora e fauna e especialmente sobre os cursos d'água e Aquífero Guarani, os impactos na infraestrutura viária da região e das desapropriações regulares. No entanto, interessam principalmente a este trabalho os impactos sociais que atingem a população moradora do entorno, sobretudo os moradores de assentamentos precários.

As curvas de ruído<sup>98</sup> são o principal fator gerador de impacto ambiental e social, tanto em relação ao sítio aeroportuário hoje existente. Ruído aeronáuticos são:




(...) oriundo das operações de circulação, aproximação, pouso, decolagem, subida, rolamento e teste de motores de aeronaves, não considerando o ruído produzido por equipamentos utilizados nas operações de serviços auxiliares ao transporte aéreo, para fins do Plano de Zoneamento de Ruído. (ANAC, 2020)

O Estudo Complementar de Ruído - Aeroporto Leite Lopes/SBRP é parte complementar do EIA 2007 desenvolvido pela DFreire Consultoria Ambiental utilizando-se de dados disponíveis no PDARP 2004 com complementação de informações mediante aferição, análise e desenvolvimento via computação gráfica dos impactos sonoros produzidos pelo Aeroporto Leite Lopes. O PDARP 2004 apresentou um estudo de curvas de ruído calculadas com base no volume de tráfego aéreo estimado em um horizonte de 20 anos. Portanto, o estudo levou em conta a possível ampliação do sítio aeroportuário e sua ampliação de pista de pouso e decolagem de 2.100 metros para 3.500 metros.

Tal estudo foi realizado pela empresa Planway Engenharia e Consultoria Ltda. e está disponível no documento final do PDARP 2004 de autoria da Figueiredo Ferraz. Enquanto a empresa Grom Acústica e Automação, subcontratada da empresa DFreire Consultoria Ambiental finaliza o Estudo Complementar de Ruído - Aeroporto Leite Lopes/SBRP no ano de 2007.

De acordo com a introdução do Estudo Complementar de Ruído - Aeroporto Leite Lopes/SBRP há uma apresentação histórica das análises de ruído da região:



Anteriormente ao estudo supra-citado, outros levantamentos foram realizados, visando caracterizar os níveis de ruído gerados pelas operações de pouso e decolagem de aeronaves no referido aeroporto. Esses levantamentos porém, como citados no Plano Diretor, visavam apenas a caracterização do ruído aeronáutico de alguns pontos.

(...)

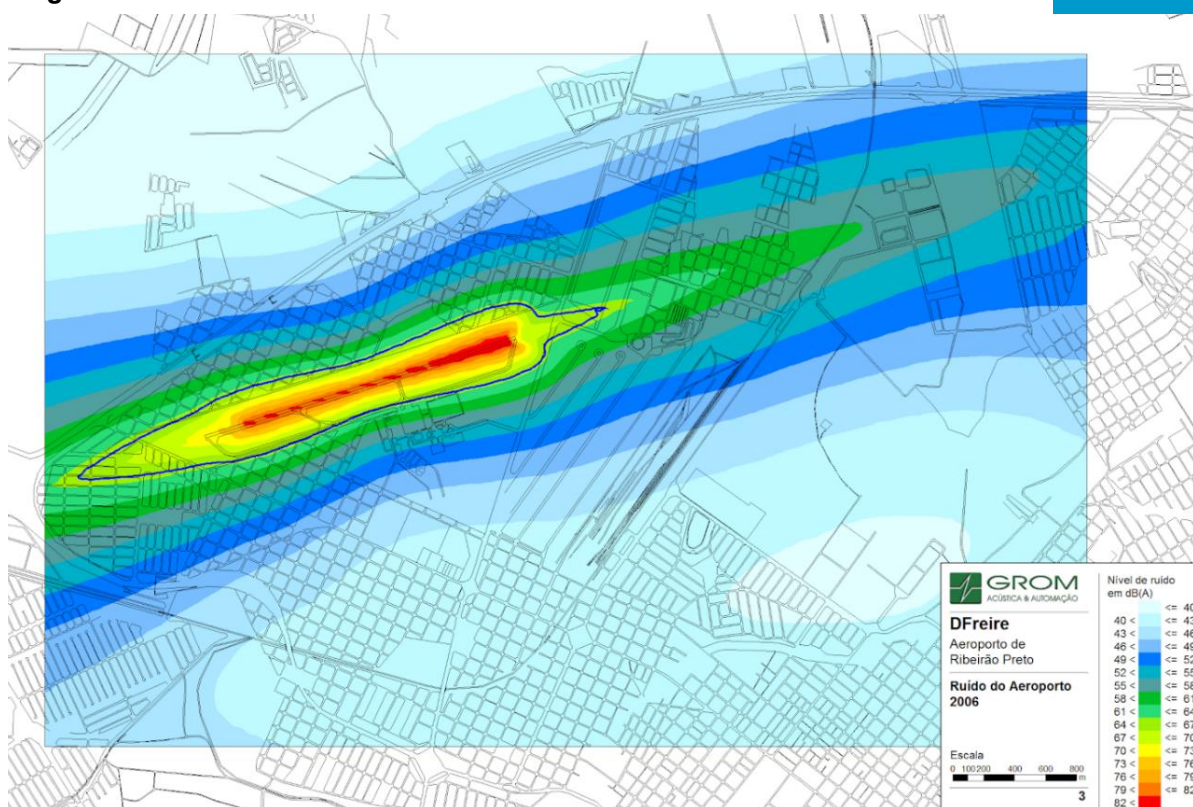
Este relatório tem como objetivo complementar estudos de ruído já realizados até a presente data. O estudo aqui apresentado visa também esclarecer dúvidas e responder questionamentos manifestados por diversos indivíduos e entidades sobre os estudos de ruído anteriormente realizados, além de apresentar algumas medidas mitigadoras a serem implantadas pela administração do Aeroporto.

Por fim, é apresentado um plano de monitoramento de ruídos a ser implementado na região de influência do Aeroporto, como medida de controle de possíveis violações dos limites máximos de ruído estabelecidos para as operações aeroportuárias do Aeroporto Leite Lopes, em Ribeirão Preto. (DFREIRE, 2007. Fl. 4)

---

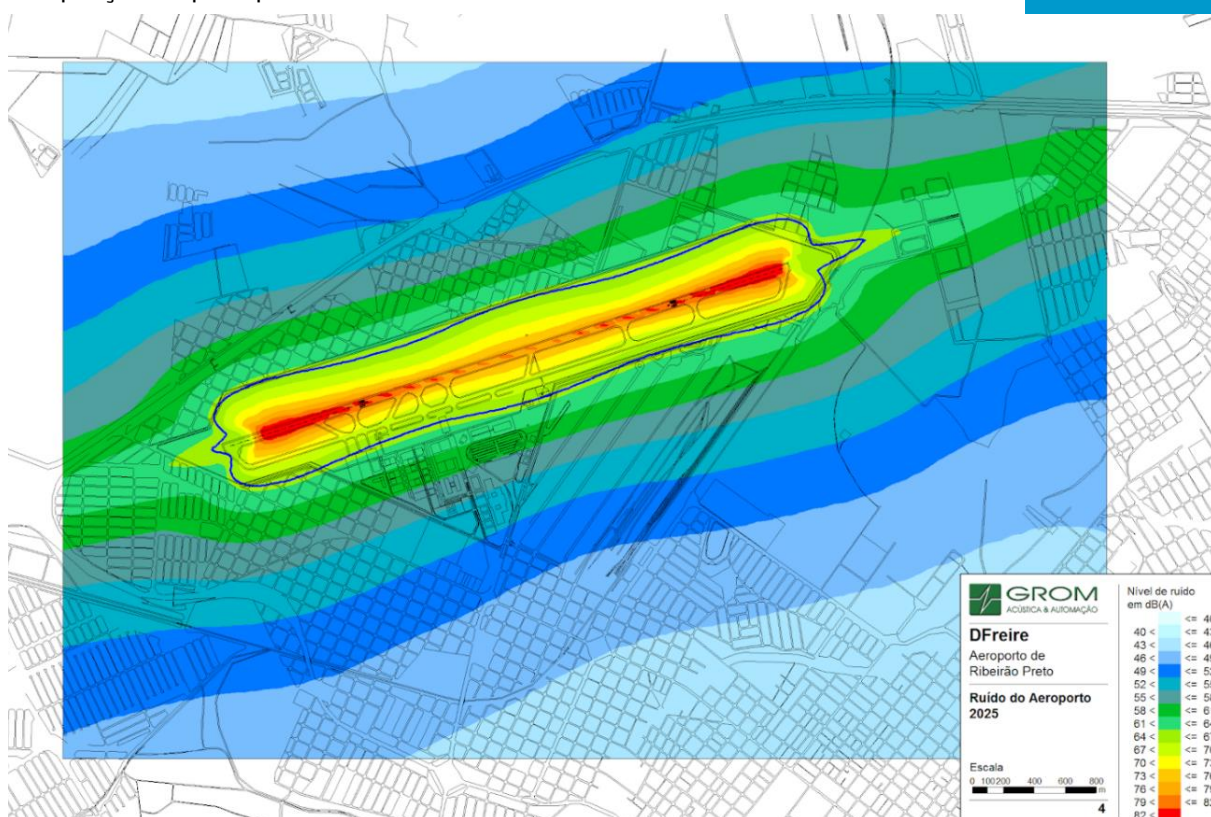
<sup>98</sup> Em 1971 foi incorporado à Convenção de Chicago o Anexo 16 com as recomendações aos países membros sobre as questões relativas ao controle de ruído das aeronaves em relação ao entorno dos aeródromos. (BARCELLOS, 2001; p. 22).

**Figura 34:** Zona de ruído aeronáutico no ano de 2006.



Fonte: DFreire, 2007.

**Figura 35:** Simulação da zona de ruído aeronáutico para o ano de 2025 após ampliação da pista para 3.500 metros.



Fonte: DFreire, 2007.


O PDARP 2007 averiguou as curvas de ruído da ampliação da pista e decolagem, em modelos computacionais que simulam os impactos de ruído. É importante pontuarmos que o Estudo Complementar de Ruído - Aeroporto Leite Lopes/SBRP afirma que o PDARP 2004 desenvolveu a pesquisa de ruídos aeronáuticos utilizando-se de dados de voos internacionais, com base de dados de ruídos de aeronaves cargueiras com carga total, mesmo que a utilização desses dados não fosse obrigada segundo as metodologias de aferição e previsão impostas pelo estudo do Departamento de Aviação Civil por meio da Instrução de Aviação Civil e suas portarias (DEFREIRE, 2007. fl.26).

O resultado do Estudo Complementar de Ruído - Aeroporto Leite Lopes/SBRP pode ser visto em duas figuras que representam as zonas de ruído aeronáutico no ano de 2006, visto na **Figura 34**, com pista de pouso e decolagem de 2.100 metros e a simulação da zona de ruído aeronáutico para o ano de 2025, **Figura 35**, com pista de pouso e decolagem totalmente ampliada para 3.500 metros.

Em ambas as figuras é possível observar que os limites dos ruídos ultrapassam a infraestrutura aeroportuária em direção ao tecido urbano. As legislações municipais que regulam os ruídos sonoros no município são: Lei nº 1.916 de 1967 que Dispõe sobre medidas de proteção do sossego público contra ruídos urbanos; Lei Complementar nº 1.616 de 2004, que institui o Código Municipal do Meio Ambiente; e a Lei Complementar nº 2.157 de 2007 que institui o Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS).

Não discutiremos a Lei nº 1.916 de 1967, porque tal regramento não possui especificidades em relação ao Aeroporto Leite Lopes e se utiliza de metodologias de análise que hoje foram superadas por novas normativas da Associação Brasileira de Normas Técnicas, ANAC e do COMAER em relação aos aeroportos e zonas de ruído. A legislação também não traz peças gráficas, como mapas, para compreender no território como se dá a relação dos impactos de ruídos nas zonas urbanas da cidade. O ponto importante da Lei é responsabilizar a Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto como atribuição entidade fiscalizadora.

O Código Municipal do Meio Ambiente, que tem pretensão de proteger a fauna e flora, além dos cursos d'água e questões relacionadas ao Aquífero Guarani, também normatiza a proteção da saúde e o bem estar públicos e nesse sentido insere o Poder Público como fiscalizador e controlador de empreendimentos que possam produzir ruídos e/ou vibrações que extrapolem os níveis compatíveis para as diferentes zonas urbanas e seus horários de funcionamento. Para isso insere um artigo no corpo da Lei que inclui o Aeroporto Leite Lopes como uma infraestrutura de permanente emissão de ruídos:



Art. 221 - O poder público municipal, por si só ou por convênio, **deverá manter um monitoramento periódico dos níveis de ruído nas vias de maior circulação de veículos e no entorno do Aeroporto (Plano de Zoneamento de Ruídos do Aeroporto Leite Lopes)** e quando necessário estudar e **desenvolver projetos e obras mitigadoras** de tal forma que nas residências atingidas, os níveis de ruído sejam compatíveis com os padrões da Norma NBR 10.151. (RIBEIRÃO PRETO, 2004. Grifos nosso.)

A lei tem relação com o Estudo Complementar de Ruído - Aeroporto Leite Lopes/SBRP

em dois pontos. O primeiro ponto, trata da recomendação para o desenvolvimento de um Plano de Monitoramento de Ruído no Aeroporto de Ribeirão Preto, o que coaduna com o Código Municipal do Meio Ambiente que pontua que é obrigação do poder público a produção de contínua verificação das emissões de ruído no entorno do Aeroporto Leite Lopes. O Estudo Complementar de Ruído - Aeroporto Leite Lopes/SBRP, por sua vez, sugere o DAESP como responsável por esse acompanhamento de ruídos aeronáuticos. A responsabilização do DAESP tem como premissa a participação popular das associações de moradores do entorno. Conforme já apontado em capítulo anterior, o Poder Público Municipal nunca implementou um Plano de Zoneamento de Ruídos (PEZR) na região do Aeroporto Leite Lopes.

O segundo ponto do Código Municipal do Meio Ambiente diz respeito ao desenvolvimento de projetos e obras mitigadoras de ruídos, questão abordada pelo Estudo Complementar de Ruído - Aeroporto Leite Lopes/SBRP:



Como já mencionado anteriormente neste documento, as seguintes medidas mitigadoras já são consideradas como premissas para o licenciamento do aeroporto:

- Limitação das operações noturnas a no máximo 5% do total de vôos regulares e não regulares que operem com aeronaves dos tipos: L2P-L, L2T-M, L2J-L e L2J-M.
- Limitação das operações noturnas de vôos de aeronaves do tipo L2T-L a no máximo 6,6% do total de operações.
- Limitação das operações noturnas de vôos de aeronaves do tipo L1TPL a no máximo 3,1% do total de operações.
- Recuo das cabeceiras 18 e 36 de 920 e 700 m respectivamente nas operações de pouso e de 270m na cabeceira 36 para as operações de decolagem. (DFREIRE, 2007; Fls. 32 e 33)

Podemos considerar que o Código Municipal do Meio Ambiente é vago em relação à questão de ruídos e o Aeroporto Leite Lopes, sendo necessário uma regulamentação técnica via Decreto Executivo que nunca ocorreu. Enquanto as recomendações do Estudo Complementar de Ruído - Aeroporto Leite Lopes/SBRP valem somente para obras e ações mitigadoras no interior da infraestrutura aeroportuária.

A LPUOS de 2007 inclui como área especial, sujeitas a limitações urbanísticas específicas, os Aeroportos e suas curvas de ruído:



Artigo 7º - Ficam instituídas as seguintes Áreas Especiais, sujeitas a limitações urbanísticas específicas, além daqueles incidentes nas macrozonas em que se encontrem localizadas:

(...)

XII - AEA - Área Especial de Aeroportos: incluir e demarcar no mapa da zona urbana anexo a presente lei a delimitação desta área conforme as influências viárias e Curvas de Ruídos. (RIBEIRÃO PRETO, 2007)

O inciso XII estipulou uma Área Especial de Aeroportos a ser incluída nos mapas em anexo da Lei, fato não realizado pelo Executivo Municipal. Nas conclusões do Estudo

## Complementar de Ruído - Aeroporto Leite Lopes/SBRP

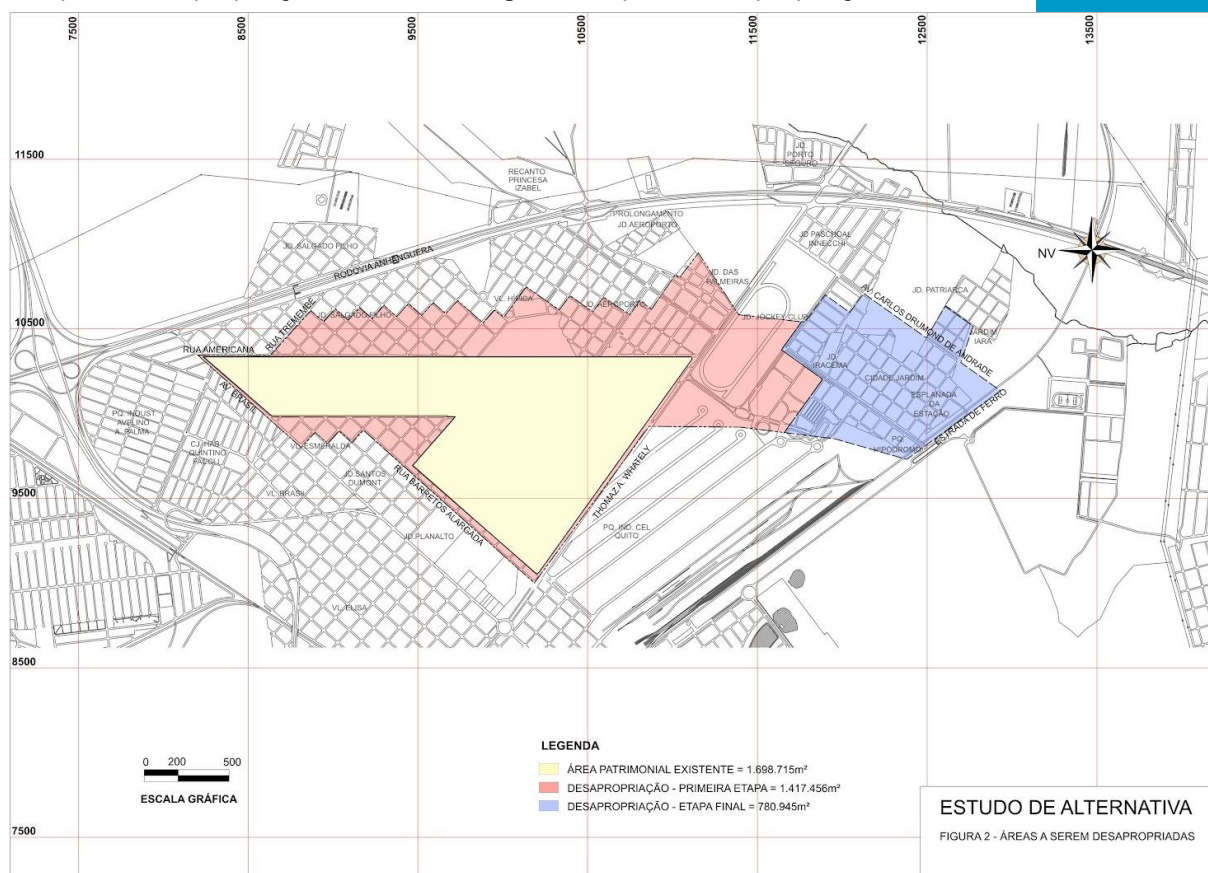
Ao Município cabe a responsabilidade por não ter adequado seu Plano Diretor e o zoneamento urbano na região do entorno do Aeroporto Leite Lopes ao PEZR vigente. A permissão ou omissão por não proibir a implantação de diversas atividades incompatíveis com as Curvas 1 e 2 de ruído recai de forma inquestionável sobre as autoridades municipais.

(...)

À Administração do Aeroporto cabe a responsabilidade de, uma vez conhecidas as atividades incompatíveis com o PEZR vigente, não ter tomado a iniciativa de notificar, orientar e/ou compensar, com a aplicação de medidas mitigadoras, os locais incompatíveis. (DFREIRE, 2007, fl. L-4)

Fica evidente o descompasso entre o PDARP 2004 e o EIA 2007 e as legislações municipais que deveriam normatizar a questão do ruído aeronáutico municipal, além da não execução da sua responsabilidade como órgão fiscalizador, o DAESP, conforme preconizado nas legislações apresentadas.

**Figura 36:** Mapa contendo as áreas que precisarão ser desapropriadas, sendo a área em amarelo onde se localiza atualmente o aeroporto, em vermelho a primeira etapa de desapropriação e em azul a segunda etapa de desapropriação.



Fonte: DFreire, 2007.

Em relação às propostas de desapropriações, foi desenvolvido estudo específico intitulado Levantamento Socioeconômico presente no EIA 2007. O PDARP 2004 não desenvolve um estudo socioeconômico em relação à ampliação da infraestrutura

aeroportuária, sendo anexados os estudos da consultoria DFreire apresentados pelo EIA 2007. Sobre essa questão, podemos considerar que o PDARP 2004 serviu, apenas, como planejamento de ampliação do sítio aeroportuário desconsiderando questões ambientais e sociais fundamentais.

O estudo socioeconômico focou na área patrimonial do Aeroporto em sua configuração atual e na sua ampliação final. As análises e aplicações de questionários ficaram restritas aos subsetores N9, N11, N12, N13 e N14 do Município -região do Aeroporto Leite Lopes- e focaram nas áreas mais afetadas, próximas às curvas de ruído do empreendimento. A pesquisa foi realizada entre os meses de agosto e dezembro de 2006, com a aplicação de dois tipos de questionários. Um questionário para os domicílios residenciais e outro para as atividades econômicas. Cabe salientar que houve delimitações específicas para as ocupações irregulares da época, como os assentamentos precários intitulados Mata, Adamantina, Itápolis, Leão-Leão e Jockey Club.

O Levantamento Socioeconômico verifica que os setores mais complexos em relação às desapropriações são aqueles que estão localizados os assentamentos precários da época, localizados nos subsetores N13 e N14:

#### Setor N13

Este é o setor que apresenta o maior problema social de toda a área estudada. Sua ocupação é desordenada, porém possui alguma infraestrutura como água, luz, coleta de lixo e esgoto. A quantidade de ocupações irregulares existentes neste setor é alta e na sua grande maioria está situada em áreas muito próximas ao muro do aeroporto, ao longo da Avenida Americana, a qual acompanha toda a extensão do muro de divisa da atual área patrimonial do Aeroporto. A área total de desapropriação deste setor é de 510.450 m<sup>2</sup> e nela estão incluídas: três áreas de ocupação irregular representadas pelas favelas Adamantina, da Mata - que serão integralmente afetadas – e Leão Leão, que será afetada em um trecho equivalente a dois quarteirões; a favela Itápolis localizada ao lado da favela da Mata, que não será afetada (...) Este subsetor possui alta densidade populacional, de baixa renda e, juntamente com o setor N14, é a área mais carente de todas as áreas estudadas. A grande maioria das famílias (74%) vive com renda inferior a 2 salários mínimos e apenas 6% vivem com renda superior a 5 salários mínimos. (FIGUEIREDO FERRAZ, 2007, fls. 7 e 8)

O número de domicílios em assentamentos precários do subsetor N13 e N14 a serem desapropriados totalizam 581 unidades, com população de 1.960 pessoas. Na caracterização de áreas ocupadas há uma informação relevante para os processos de usucapião dos assentamentos precários em relação ao tempo de permanência de um assentamento:

As áreas listadas a seguir, com ocupação irregular, são constituídas basicamente por favelas, **algumas delas com histórico de ocupação que remonta a mais de uma década**, e serão diretamente atingidas pela desapropriação:

- Favela Jockey Club /Aeroporto: situada entre as ruas Hermenegildo A. Facciol, Theodora F. Grillo e Hermenegildo Rosso, ocupando uma área verde com um 40 domicílios e uma população estimada de 165 habitantes;
- Favela Leão Leão – Itabirite e parte do Jardim Aeroporto, situada em uma área particular com aproximadamente 46 domicílios e uma população estimada em 169 habitantes;
- Favela Adamantina situada no Jardim Aeroporto e Salgado Filho I, localizada numa área verde (Praça), com 151 domicílios e uma população estimada de 546 habitantes;
- A favela “Da Mata” é considerada uma das maiores favelas do Município e está instalada em uma área particular no Jardim Aeroporto, com uma expressiva população de 1080 pessoas. Situa-se entre as ruas Porto Ferreira, Itápolis e Americana sendo que esta última rua faz divisa com o muro lateral do aeroporto. A favela conta hoje com uma pequena Infra-estrutura como iluminação pública e rede de esgoto em algumas localidades, bares com lanchonete e depósito de sucatas. (FIGUEIREDO FERRAZ, 2007, fl. 12. Grifo nosso)

O tempo de permanência de um assentamento precário é um dos fatores considerados como prioritários para o Poder Público Municipal. Este tempo é normatizado pela Lei Complementar nº 2.858 de 2018 que autoriza o executivo municipal a realizar os projetos do programa de Regularização Fundiária, legislação posterior ao Decreto nº 360 de 2017 que institui o programa de regularização fundiária no município de Ribeirão Preto. No Decreto nº 360 de 2017 estão presentes os assentamentos precários tipificados como passíveis de Regularização Fundiária, e contém uma série de assentamentos precários em sua lista de REURB-S (Regularização Fundiária de Interesse Social).

Ainda segundo o Levantamento Socioeconômico é possível observar que o assentamento precário da Mata será o com maior remoção para desapropriação de área:

Das favelas a serem afetadas **pela desapropriação a da Mata é a que concentra o maior número de pessoas a serem atingidas - 53,5% do total de residentes em área irregular.**

Da pesquisa realizada pode observar-se que do total da população 44% são menores de 16 anos e 70% destes estudam, o restante não estando ainda em idade escolar.

Quanto ao emprego, 32% da população residente trabalha, sendo que 4% se declararam-se desempregados e 3,5% recebem benefícios como pensionistas. Dos que declararam renda, 28,17% tem renda inferior a 1 SM, 61,5% entre 1 e 3 SM, 7,9% possuem rendimento entre 3 e 5 SM e somente 2,3% possuem renda maior que 5SM.

Cabe salientar que em 40% dos casos nas rendas abaixo de 1SM a composição delas é dada basicamente por algum benefício tipo bolsa família, PETI, entre outros; constatou-se, contudo que grande parte da população não recebe nenhum tipo de benefício.

O perfil socioeconômico desta favela resume a situação encontrada nas demais favelas desta área quanto à renda e aos demais indicadores. (IDEM. Grifo nosso)



Os dados levantados pelo estudo comprovam a vulnerabilidade social dos moradores dos assentamentos precários e o descaso histórico do Poder Público Municipal evidenciado na falta de políticas habitacionais. A ocupação na região se deu devido a uma conjunção de fatores, que podem ser resumidos em falta de políticas habitacionais no Município de Ribeirão Preto, associado ao processo de ocupações de terra na cidade, exemplificadas nas ocupações em áreas de pouco valor para o mercado imobiliário, em áreas públicas periféricas e em áreas verdes e beiras de córregos (MARICATO, 1995; 1997). Estas áreas são aquelas em que a prefeitura permite a ocupação pois, ao mesmo tempo que não consegue promover políticas urbanas e habitacionais para essas populações, também não consegue despejar todos os ocupantes de assentamentos precários. Residindo nos assentamentos de Ribeirão Preto foi estimada uma população de mais de 40.000 pessoas (PLHIS, 2020).

Ao analisarmos o PDARP 2004, o EIA 2006 e o EIA 2007, percebemos como a questão do ruído aeroportuário é fundamental para discutirmos a questão do Aeroporto Leite Lopes. Conforme já apresentado neste trabalho, o aeroporto foi se consolidando em uma área de urbanização constante, com prevalência de aprovações de loteamentos residenciais nos anos de 1950 a 1960. A não elaboração de um Plano de Zoneamento de Ruídos do Aeroporto Leite Lopes que averiguasse os impactos de ruído sobre a população do entorno da infraestrutura aeroportuária, demonstra a ilegalidade do aeroporto, visto que o plano é previsto em legislação municipal, estadual e pelos EIA's.

A proposta de ampliação da pista de pouso e decolagem, apontada pelo PDARP 2004, previa ainda ocupação de parte da Avenida Thomas Alberto Whately, do Jôquei Clube, parte do Parque Permanente de Exposições e loteamentos do tipo residencial e industrial, o que pode nos dar a dimensão desses impactos no tecido urbano da região. Conforme exemplificado pelos dados socioeconômicos levantados pelo EIA 2007, a população que reside nos assentamentos precários próximos ao aeroporto é de extrema vulnerabilidade e deveriam receber políticas públicas habitacionais com ou sem a previsão de um projeto de internacionalização do aeroporto. A região se complexificou em relação à questão social, justamente porque foi abandonada por décadas pelo Poder Público Municipal.

## 4.2 Luta e resistência no território: caso Nazaré Paulista e João Pessoa

No contexto do projeto de ampliação e internacionalização do Aeroporto Leite Lopes ocorre uma política de desfavelamento iniciada no ano de 2009 e intensificada no primeiro quinquênio dos anos 2010. A política de desfavelamento foi desenvolvida pela gestão da prefeita Dárcy Vera<sup>99</sup> e teve uma atuação acentuada na região do Aeroporto Leite Lopes, especialmente sobre aqueles assentamentos precários<sup>100</sup> circunvizinhos ao sítio

<sup>99</sup> A prefeita foi do partido DEM de 2007 a 2011 e depois ingressou no PSD de 2011 a 2017, desligada do partido após seu processo de prisão e impeachment por conta da Operação Sevandija deflagrada pela Polícia Federal que investigou um esquema de desvio de recursos da Prefeitura Municipal na ordem de 200 milhões de reais. Para mais informações acessar: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/tags/operacao-sevandija>

<sup>100</sup> Utilizaremos o termo técnico Assentamentos Precários para definir as ocupações urbanas de caráter de moradia por respeito aos movimentos sociais de moradia de Ribeirão Preto, que não se utilizam do termo Favela para designar as ocupações de terra, devido ao estigma que o termo carrega na cidade de Ribeirão Preto.

aeroportuário (FUNCK; SEVERI, 2018).

Os assentamentos precários Vila Elisa, Itápolis, Vila Brasil, Vila Zanetti, Tanquinho, Jd. Aeroporto, da Mata e Adamantina passaram pela política de desfavelamento e os números apresentados pela prefeitura apontam que um total de 16 mil pessoas foram alocadas em 3.600 unidades habitacionais com investimentos de R\$ 127 milhões de reais sendo R\$ 69.292.141,42<sup>101</sup> do Programa Minha Casa Minha Vida e Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), além da participação da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo (CDHU).

**Tabela 02:** Remoções de Assentamentos Precários localizados na região do Aeroporto Leite Lopes, contendo data, destino, quantidade de UH, motivos da remoção e fonte de recursos.

<b>Assentamento Precário e subsetor</b>	<b>Data</b>	<b>Destino dos moradores</b>	<b>Quantidade de UH</b>	<b>Motivo da remoção</b>	<b>Fonte de Recursos</b>
<b>Jd. Aeroporto (N13)</b>	3/8/2009	Conjunto Jardim Dr. Paulo Gomes Romeu	29	Sem especificação	PMRP, Governo Federal PAC e CDHU
<b>1ª Etapa-Adamantina (N13)</b>	17/12/2010	Conjunto Jardim Dr. Paulo Gomes Romeu	60	Curva de Ruído Aeroporto	PMRP, Governo Federal PAC e CDHU
<b>2ª Etapa-Itápolis (N13)</b>	19/2/2011	Conjunto Jardim Dr. Paulo Gomes Romeu	100	Curva de Ruído Aeroporto	PMRP, Governo Federal PAC e CDHU
<b>Tanquinho (N9)</b>	31/07/2011	Conjunto Habitacional Residencial Wilson Toni	146	Sem especificação	PMRP e MCMV/CEF
<b>Vila Elisa (N11)</b>	31/07/2011	Conjunto Habitacional Residencial Wilson Toni	45	Sem especificação	PMRP e MCMV/CEF
<b>Vila Zanetti (N11)</b>	31/07/2011	Conjunto Habitacional Residencial Wilson Toni	47	Sem especificação	PMRP e MCMV/CEF
<b>3ª Etapa - da Mata (N13)</b>	28/12/2011	Conjunto Jardim Dr. Paulo Gomes Romeu	232	Curva de Ruído Aeroporto	PMRP, Governo Federal PAC e CDHU
<b>4ª Etapa - da Mata (N13)</b>	30/3/2012	Conjunto Jardim Dr. Paulo Gomes Romeu	61	Curva de Ruído Aeroporto	PMRP, Governo Federal PAC e CDHU
<b>4ª Etapa - da Mata e outras</b>	1/6/2012	Conjunto Jardim Dr. Paulo Gomes	73	Curva de Ruído	PMRP, Governo

<sup>101</sup> Informações disponíveis em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/mais-536-apartamentos-do-programa-minha-casa-minha-vida-serao-entregues-pela-prefeitura>

(N13)		Romeu		Aeroporto	Federal PAC e CDHU
<b>4ª Etapa - da Mata e outras (N13)</b>	14/09/2012	Conjunto Jardim Dr. Paulo Gomes Romeu	20	Curva de Ruído Aeroporto	PMRP, Governo Federal PAC e CDHU
<b>4ª Etapa - da Mata e outras (N13)</b>	21/09/2012	Conjunto Jardim Dr. Paulo Gomes Romeu	20	Curva de Ruído Aeroporto	PMRP, Governo Federal PAC e CDHU
<b>4ª Etapa - da Mata e outras (N13)</b>	09/10/2012	Conjunto Jardim Dr. Paulo Gomes Romeu	22	Curva de Ruído Aeroporto	PMRP, Governo Federal PAC e CDHU
<b>4ª Etapa - da Mata e outras (N13)</b>	07/11/2012	Conjunto Jardim Dr. Paulo Gomes Romeu	10	Curva de Ruído Aeroporto	100
<b>4ª Etapa - da Mata e outras (N13)</b>	20/12/2012	Conjunto Jardim Dr. Paulo Gomes Romeu	34	Curva de Ruído Aeroporto	PMRP, Governo Federal PAC e CDHU
<b>Vila Brasil (N11)</b>	24/07/2013	Empreendimento Ribeirão Preto I	132	Sem especificação	PMRP, Governo Federal PAC e CDHU

**Fonte:** Elaboração própria com dados da Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto.

Em torno de 1000 UH<sup>102</sup> foram destinadas exclusivamente para os moradores de assentamentos precários oriundos da região do Aeroporto Leite Lopes, quase um terço do total de UH previstos pelo PLHIS 2010<sup>103</sup>, que foram removidos devido às suas localizações em zona de ruído aeronáutico, consideradas áreas de risco pelo PLHIS 2010.

No período da política de desfavelamento, especificamente em julho de 2011, ocorre uma reintegração de posse contra o assentamento precário denominado da Família, que se notabilizou pela extrema violência policial utilizada<sup>104</sup>. O assentamento estava localizado em área privada na região do Aeroporto Leite Lopes e contava com 150 famílias com, aproximadamente, 1000 pessoas. A reintegração de posse da Família ocorreu antes do caso Pinheirinho, no município de São José dos Campos - SP, que foi um ponto de inflexão para o Governo de São Paulo e para movimentos sociais de moradia tendo em vista a violência perpetrada pelas forças policiais (FORLIN; COSTA, 2010).

As imagens retratadas pelo fotógrafo Weber Sian<sup>105</sup> nos mostram o contingente policial

<sup>102</sup> Os dados de remoções da cidade são difíceis de serem encontrados, mesmo por meio de acesso à informação disponível no site da Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, portanto os dados contidos na tabela podem estar subdimensionados devido ao fato de alguns assentamentos precários removidos não constarem nas informações publicizadas da prefeitura.

<sup>103</sup> O PLHIS 2010 previa um déficit quantitativo de 3.287 UH em assentamentos precários, localizados em áreas de risco ou não.

<sup>104</sup> A violência da reintegração de posse pode ser vista no documentário Reintegração de posse na Favela da Família - Ribeirão Preto-SP (05/07/11), disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=jgTN7mpPZeA>

<sup>105</sup> Weber Sian foi vencedor do prêmio Vladimir Herzog de 2011 no quesito fotografia, disponível em:

utilizado pela operação, composta também pela cavalaria e canil da Polícia Militar do Estado de São Paulo. Chico de Oliveira sintetiza como a dinâmica das particularidades do Capitalismo periférico, no qual o Brasil se encontra, produz as cidades por meio de regulação dos conflitos via violência:

É uma exceção que cria a cidade. Você regula o conflito de classes e a partir daí vem tudo. E essa regulação se dá, sobretudo, pela violência. Aí é exceção mesmo, quer dizer, a maior parte dos cidadãos está fora da regra. Ao contrário do bordão medieval “o ar das cidades faz os homens livres”, a cidade vira o lugar central da repressão e do cerceamento da cidadania. (OLIVEIRA *in* DUARTE, 2013, p. 12)

**Figura 37:** Fotografias de Weber Sian realizadas no dia da reintegração de posse da Favela da Família, 2011.



Fonte: FLICK Fotógrafo Weber Sian, 2011.

Em complementação da análise sobre a questão da exceção, Oliveira sintetiza a situação do Brasil:

O subdesenvolvimento viria a ser, portanto, a forma da exceção permanente do sistema capitalista na sua periferia. Como disse Walter Benjamin, os oprimidos sabem do que se trata. O subdesenvolvimento finalmente é exceção sobre os oprimidos: o mutirão é a autoconstrução como exceção da cidade, o trabalho informal como exceção da mercadoria, o patrimonialismo como exceção da concorrência entre os

capitais, a coerção estatal como exceção da acumulação privada (...). (OLIVEIRA, 2003, p. 131)

É no processo de exclusão e regulação de conflitos via violência que é acionado o dispositivo de reintegração de posse e a utilização da força policial. O processo histórico de ocupações de terras urbanas por aqueles que não conseguem acessar uma moradia via mercado possui raízes no preço da terra decorrentes do acúmulo de capitais para determinadas famílias e empresas. Além disso, o Estado não desenvolve políticas habitacionais que mitiguem as raízes do problema urbano (MARICATO, 1997).

Ainda no período da política de desfavelamento e a partir da divulgação da assinatura do termo de convênio para a promoção do projeto RAO Internacional no ano de 2012 cresceram os interesses imobiliários em relação ao Aeroporto Leite Lopes. Uma dessas movimentações se deu por meio do pedido de reintegração de posse<sup>106</sup> em uma área privada<sup>107</sup> onde se localizam assentamentos precários no entorno do Aeroporto Leite Lopes, cuja solicitação foi feita pelas empresas San Marino Empreendimentos Imobiliários LTDA<sup>108</sup> (San Marino) e Stéfani Nogueira Engenharia LTDA<sup>109</sup> (Stéfani Nogueira), representantes ilegais<sup>110</sup> dos proprietários da área: Dirce Brandão Moreira; espólio de Ruben Aloysio Monteiro Moreira; espólio de José Soares de Mattos; e espólio de Maria Luiza Monteiro Soares de Mattos.

Os advogados da Stéfani Nogueira e San Marino, em suas considerações iniciais, nos fornecem evidências sobre o porquê do pedido de reintegração de posse e sob quais alegações:



24. - Por outro lado, o artigo 921 do Código de Processo Civil é taxativo em atribuir ao requerente a cumulação ao pedido de reintegração, o instituto da Perda e Danos, uma vez que está demonstrado que o ato dos Requeridos está causando e causará, forçosamente, prejuízos consideráveis aos Autores no sentido de verem prejudicadas as vendas de todos os lotes do empreendimento do qual são proprietários, eis que, como já narrado e comprovado, trata-se de um **empreendimento próximo ao Aeroporto Leite Lopes, de Ribeirão Preto, recentemente declarado como sendo um aeródromo de carga, o que faz com que os lotes de terrenos do loteamento Jardim Jockey Clube tenham grande**

<sup>106</sup> A ação judicial de nº 1005900-93.2014.8.26.0506 foi, inicialmente, alocada na 9ª Vara Cível da comarca de Ribeirão Preto, parte do Tribunal de Justiça de São Paulo, com pedido de mandado de reintegração de posse ajuizado no dia 26 de fevereiro de 2014.

<sup>107</sup> Para informações sobre reintegrações de posse em áreas públicas municipais, consultar Funk & Severi, 2018.

<sup>108</sup> A San Marino Negócios Imobiliários LTDA foi fundada em 2011 e sua sede está localizada em Jaboticabal - SP, possui como sócios: Wladimir Morgatto; Marcelo Teixeira de Stefani; Elvio Roberto Morgatto; Hwfm Morgatto Participações LTDA; Hm Stefani Participacoes Ltda; e Helh Morgatto Participações LTDA.

<sup>109</sup> A construtora Stéfani Nogueira Engenharia, fundada em 1999 com sede em Ribeirão Preto, possui como sócios: LTDA Cruz de Malta Participações LTDA; Marcelo Teixeira de Stefani; Eduardo Carlos Rodrigues Nogueira; e HML Stefani Participações LTDA.

<sup>110</sup> Em todo o processo de reintegração de posse da área a defesa dos moradores alegou que não havia procurações ou quaisquer outros documentos que comprovem que a San Marino e a Stéfani Nogueira representavam os proprietários da área, fato desconsiderado pela Juíza responsável pelo caso. Para mais informações consultar Santos (2015).

**valorização comercial para que ali sejam instalados depósitos e armazenamentos de cargas**, o que é perfeitamente possível pela legislação que regulamenta as **restrições de uso do solo e ruído, como se vê da letra “a”. do inciso III, do artigo 69, da Portaria 0629/GM5/84.** (SÃO PAULO, 2014, fl. 5. Grifo nosso).

Os advogados, no contexto da assinatura do convênio RAO Internacional de 2012, alegam perdas econômicas de uma área que, evidentemente, passou por um processo de especulação imobiliária, na qual seus proprietários a deixaram sem uso por décadas (MARICATO, 1997). Outro ponto fundamental é a alegação de que na área só poderia existir usos comerciais ou industriais devido à portaria nº 0629 de 1984<sup>111</sup> do Comando da Aeronáutica.

A zona de ruído, que deveria ser um fator de defesa dos moradores do entorno do Aeroporto Leite Lopes, foi acionada como argumento contra os moradores dos assentamentos, retirando a responsabilidade do Poder Público Municipal e Estadual que não assistiram os assentamentos regulares e irregulares na região, inclusive fomentando o crescimento da região por meio das legislações urbanísticas, aprovações de loteamentos residenciais e alocando conjuntos habitacionais da COHAB-RP no entorno do aeroporto, além de não desenvolver o Plano de Zoneamento de Ruídos (PEZR) na região do Aeroporto Leite Lopes, obrigatoriedade legal.

O abandono da área pode ser comprovado por meio de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) firmado entre o Ministério Público com os proprietários da área no ano de 2011 (SÃO PAULO, 2014. Fls. 345/368). O objetivo do termo era a manutenção e limpeza da área por parte dos proprietários, por conta de problemas de deposição irregular de resíduos urbanos, como lixo doméstico e de construção, nos quais atraíam aves para a região, como Urubus<sup>112</sup>. O TAC não foi cumprido, caso contrário não haveria assentamentos precários na referida área, além do fato dos moradores desses assentamentos precários alegarem que foram os próprios moradores que limparam a área e impediram os depósitos irregulares de resíduos e a proliferação de aves (SANTOS, 2015).


Podemos fazer uma análise comparativa com outros movimentos sociais e assentamentos precários que passam por processos parecidos com a região do Aeroporto Leite Lopes, mas em escala metropolitana. O caso da disputa pela terra em relação às ampliações do Aeroporto Internacional de Cumbica - André Franco Montoro, localizado em Guarulhos - SP, e do Aeroporto Internacional Salgado Filho, localizado em Porto Alegre - RS possuem similaridades com o caso das reintegrações de posse da região do Aeroporto de Ribeirão Preto.

---

<sup>111</sup> A portaria regulamenta as zonas de ruído aeroportuárias. Inteiro teor da portaria disponível no site da ANAC em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/portarias-1984/portaria-no-629-gm5-de-02-05-1984v>


<sup>112</sup> Aves de grande porte como Urubus são um grave risco para a segurança aérea de aeroportos em zonas urbanas e rurais. Em Ribeirão Preto esse risco foi amplamente noticiado no começo dos anos 2010: Acúmulo de lixo atrai urubus para região do aeroporto de Ribeirão, SP - Aves marcaram território próprio na região, diz chefe de fiscalização, avião teve que fazer pouso forçado após urubu atingir turbina. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/2012/05/acumulo-de-lixo-atrai-urubus-para-pista-do-aeroporto-de-ribeirao-sp.html>

A ampliação da pista de pouso e decolagem do Aeroporto Internacional de Cumbica, prevista no Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Internacional de São Paulo de 2004<sup>113</sup> pretendia criar uma terceira pista no sítio aeroportuário. Para tal ampliação do sítio, foi promulgado um decreto do Governo do Estado de São Paulo que declarou de utilidade pública uma área de 1,43 km<sup>2</sup> que implicaria na remoção de, aproximadamente, 5.330 famílias (DUARTE, 2011), que em sua maioria viviam em assentamentos precários historicamente fixados na região (NEGRELOS, 2005). As medidas mitigadoras dos impactos do empreendimento, previstas no plano do aeroporto de Guarulhos, são similares às propostas para o Aeroporto Leite Lopes:



As medidas mitigadoras aos impactos sociais e ambientais apontadas pelo Plano de Desenvolvimento Aeroportuário de 2004 foram às seguintes: incorporação das restrições da legislação para as áreas de ruído na Lei de Uso do Solo, onde já devia se prevista a operação da 3ª Pista; participação conjunto dos órgãos de planejamento e licenciamento ambiental locais, para definição das áreas de ocupação; estabelecimento de medidas de controle e fiscalização da implantação de atividades, uso e ocupação do solo nas áreas de entorno do aeroporto; definição de políticas de atendimento às populações atingidas pelo ruído aeronáutico. (DUARTE, 2012, p. 144)

Outras similaridades são encontradas em ambos os aeroportos e suas regiões, que foram ocupadas, historicamente, por populações que só conseguiram se fixar no território por meio de ocupações de moradia em assentamentos precários em áreas de risco, com a dinâmica entre a infraestrutura econômica de alta tecnologia e o contraste com seu entorno:



Convivem em Guarulhos, talvez mais do que em qualquer outra cidade brasileira, duas realidades econômicas e urbanísticas radicalmente distintas. Por um lado, a “cidade global”, com seu equipamento estratégico, o Aeroporto, que foi instalado na cidade em grande parte por conta da sua localização privilegiada do ponto de vista da proximidade com São Paulo e acessibilidade por malha rodoviária. Essa rede de infraestrutura (aeroporto e rodovia) é suporte para uma série de atividades relacionadas aos fluxos de ponta do capital brasileiro e mundial: indústrias de vários portes que utilizam-se de base tecnológica avançada; centros de distribuição e logística; comércio e serviços relacionados a essas atividades; uma rede hoteleira recente e florescente; (...) Por outro lado, Guarulhos recebeu também outros usos metropolitanos: há décadas, seu território tem sido expansão da periferia pobre, que acabou por envolver todo o núcleo urbano original, transformando a cidade em uma mancha extensa, descontínua, com poucos territórios de centralidade e de baixa qualidade urbanística. (...) As duas Guarulhos ocupam o mesmo território, mas a convivência é tensa, resultando em um espaço fracionado e segregado, no qual a parte pobre e periférica pouco desfruta da infra-

---


<sup>113</sup> O Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Internacional de São Paulo de 2004 foi desenvolvido pela Figueiredo Ferraz, a mesma empresa que elaborou o Plano Diretor do Aeroporto de Ribeirão Preto de 2004. (NEGRELOS, 2005; DUARTE, 2011)

estrutura e dos espaços públicos qualificados da parte globalizada. (NEGRELOS, 2005, p. 298)

A alegoria observada no contraste entre a infraestrutura aeroportuária e as periferias urbanas é um retrato corriqueiro da contradição do processo de urbanização brasileira, resultado do processo de acumulação do Capitalismo periférico do país. Contudo, movimentações políticas contra a ampliação da pista surgiram e, por meio do Movimento Contra a Terceira Pista (NEGRELOS, 2005; DUARTE, 2011), estratégias similares ao movimento político em Ribeirão Preto foram fundamentais na resistência dos impactados pelo projeto.

Devido a alta densidade demográfica da região e a complexidade de execução das obras no aeroporto, somado às ações da sociedade civil contrários à ampliação<sup>114</sup>, foi declarada em 2008 a desistência de construir a terceira pista de pouso e decolagem do Aeroporto Internacional de Cumbica pelo Governo Federal. O fato levou o governo paulista a revogar o decreto que previa a desapropriação da área urbanizada e, logo, a remoção das milhares de famílias do entorno (DUARTE, 2011).

No caso do Aeroporto Internacional Salgado Filho, localizado em Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, existem duas áreas que se localizam próximos à cabeceira da pista, ambos ocupados por famílias de baixa renda: a primeira área é um assentamento de décadas de existência, denominado Vila Nazaré; o segundo é um assentamento mais recente denominado Ocupação Povo Sem Medo de Porto Alegre, organizada pelo Movimento dos Trabalhadores Sem Teto, que ocupou a região para auxiliar a Vila Nazaré:



O conflito posto no território onde estão situadas a Vila e a Ocupação é complexo e envolve muitos atores e facetas. A proposta inicial da Ocupação PSM/POA, constituída em setembro de 2017, era denunciar a disputa territorial entre a Fraport Brasil/Porto Alegre, subsidiária da Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (empresa alemã que venceu a concessão para operar o Aeroporto Salgado Filho) e a Vila Nazaré, comunidade pobre que abriga aproximadamente 1.500 famílias e que está sendo arrasada, visando à ampliação da pista do aeroporto. (DE MELLO, LERSCH, FINGER, MACHADO, 2020, p. 2.)

Segundo De Mello, Lersch, Finger e Machado (2020) a região possui fragilidades ambientais nas quais impossibilitaram obras no aeroporto, onde há um projeto ampliação da pista de pouso e decolagem que envolve interesses da concessionária Fraport Brasil/Porto Alegre. Além da pressão da especulação imobiliária realizada por interesses empresariais

<sup>114</sup> Interessante notar como foram tratados os moradores do entorno de Cumbica por jornais de grande circulação nacional. “Em meio à maior crise da aviação comercial brasileira, uma favela de 5.000 barracos erguida clandestinamente às margens da cabeceira da pista do aeroporto internacional de Cumbica, em Guarulhos (Grande SP) compromete a construção de três novos terminais (dois de passageiros e um de carga) e da terceira pista de pousos e decolagens. Não fossem as desapropriações e indenizações, as obras poderiam ser adiantadas em cerca de dois anos”. Segundo a reportagem, os “favelados” não são considerados a exceção do subdesenvolvimento brasileiro, como já apontado por Chico de Oliveira, mas sim são apontados como os responsáveis por esse subdesenvolvimento. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff0605200705.htm>



voltados a implantação de galpões de apoio à atividade aeroportuária, tendo como base legal o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre que orienta o desenvolvimento de tais atividades justamente nessas áreas ambientalmente frágeis.

No caso da reintegração de posse em Ribeirão Preto em 2014, na área objeto da reintegração de posse se localizavam os assentamentos precários autodenominados Nelson Mandela e Nazaré Paulista, de ocupação recente e sem data especificada do início das ocupações, e João Pessoa, localizada desde de 1989 no local e que contava com ações judiciais de usucapião individual (SANTOS, 2015). Ambos os assentamentos precários foram tratados pelo processo de reintegração de posse, por meio da Juíza do caso e dos advogados do pedido, como sendo os mesmos assentamentos, sem avaliação temporal, sem as análises dos processos de usucapião em andamento, sem averiguação *in loco* e sem diálogo com os moradores, além de criminalizar os ocupantes com adjetivos como “violentos e ameaçadores”<sup>115</sup>, “invasores”<sup>116</sup> e “local de prostituição e zumbis do crack”<sup>117</sup>.

Um acordo foi firmado em audiência em março de 2014 com os advogados que representavam os proprietários de terra e a San Marino e Stéfani Nogueira com o intimado Antonio Carlos Duran e sua advogada Raquel Silva Monteiro. O acordo firmou a saída dos moradores do local sem a necessidade de uso de força policial, fato cumprido pelos moradores da Nelson Mandela, restando apenas três moradias no local, e não cumprido pelos moradores da João Pessoa e Nazaré Paulista, porque não foram intimados do caso e desconheciam o processo. Contudo, o processo de reintegração de posse não foi cessado após a saída dos moradores da Nelson Mandela e os proprietários da área, por sua vez, não fiscalizaram a área desocupada que, por sua vez, foi novamente ocupada pelo crescimento do assentamento Nazaré Paulista.

Foi nesse contexto de reintegração de posse que moradores da antiga ocupação João Pessoa e da recente Nazaré Paulista iniciaram um movimento político tanto na organização interna dos assentamentos quanto nas relações com o poder público. O movimento político contou com a participação do Núcleo de Assessoria Jurídica Popular da Faculdade de Direito de Ribeirão Preto da USP (NAJURP) e do Partido dos Trabalhadores (PT), que fizeram parte da defesa no processo judicial de reintegração de posse<sup>118</sup>, além de participação do Sindicato dos Arquitetos no Estado de São Paulo, Partido Socialismo e Liberdade, Instituto Paulista de Cidades Criativas e Identidades Culturais, Movimento Pró Novo Aeroporto de Ribeirão Preto e Região: Congonhas Não!, Grupo de Autogestão Habitacional de Ribeirão Preto, cursos de arquitetura e urbanismo de universidades privadas, União dos Movimentos de Moradia de São Paulo, Associação Comunitária de Moradores do Jardim Aeroporto,

---

<sup>115</sup> Tais adjetivos são oriundos tanto dos advogados da ação quanto das sentenças proferidas pela juíza do caso, que solicitou mais de uma vez no processo o uso da força policial nos mandatos de reintegração de posse.

<sup>116</sup> O termo invasão é corriqueiramente utilizado no processo, menos quando a defesa faz suas alegações, denominando como ocupação os assentamentos Nelson Mandela, Nazaré Paulista e João Pessoa.

<sup>117</sup> A adjetivação preconceituosa e desvinculada da realidade desumaniza os moradores dos assentamentos e mostra total desconhecimento dos assentamentos precários. A adjetivação foi proferida por um funcionário público, assistente da juíza do caso, possível de ser conferida na folha 1.349 do processo judicial.

<sup>118</sup> Além da Defensoria Pública do Estado de São Paulo, representado pelo defensor Victor Hugo Albernaz Júnior, e do Ministério Público do Estado de São Paulo promotoria de Urbanismo e Habitação, representado pelo promotor Antônio Alberto Machado, a defesa contou com a participação de Raquel Silva Monteiro, Ana Cláudia Mauer dos Santos, Nickole Sanchez Frizzarim e Jorge Augusto Roque Souza.

Movimento Panelaço, ONG Associação Ecológica Pau Brasil, Associação Amigos do Memorial da Classe Operária - UGT, Movimento dos Trabalhadores Sem Terra, Centro de Direitos Humanos e Educação Popular, entre outras entidades.

**Figura 38:** Jornal da Associação de Moradores da Nazaré Paulista, maio de 2019.



## NA LUTA PELA CONQUISTA DA TERRA



## Nazaré Paulista cria Associação de Moradores

Desde o surgimento das primeiras casas, a comunidade Nazaré Paulista tem se destacado pela força na organização social, com o empenho dos moradores pelo sonho da conquista definitiva de suas moradias.

Tivemos muita luta na comunidade e várias conquistas.

No final de 2018, quando o fantasma da remoção rondava forte a comunidade, a organização teve que se fortalecer.

**Entre, seja bem vindo, seja bem vinda!  
FAÇA PARTE DA ASSOCIAÇÃO DE MORADORES**

Novas demandas surgiram.

Lideranças foram se destacaram, e com isso a necessidade de constituir uma Associação de Moradores para representar a comunidade.

Mas, para que serve uma Associação?

Quem deve participar?

Como faço para contribuir?

O que eu ganho com isso?

## ASSOCIAÇÃO DE MORADORES NAZARÉ PAULISTA

### Para que serve a Associação?



Qualquer tipo de organização da comunidade é super importante. Quando se faz um campinho de futebol, um mutirão de limpeza, uma festa junina, um almoço comunitário...

Todas as vezes que temos ações coletivas a comunidade se fortalece e surgem mais necessidades de aprimorar a organização.

Oficializar e registrar a Associação dá mais poder aos moradores e estabelece uma organização com responsabilidades. Com isso poder representar a comunidade junto ao judiciário e a prefeitura.

### Quem pode participar?

Para que realmente o trabalho da Associação funcione bem, todos os moradores da área precisam se sentir donos dela, e não apenas esperar de suas lideranças as decisões e atitudes.

É preciso se envolver, opinar, dialogar, ver quais as ideias que todos têm e colocá-las em comum, de forma que as decisões tomadas sejam as mais coletivas possíveis.

A coordenação da Associação precisa estar sensível e aberta à participação de todos os moradores, mesmo aqueles que ainda não tem uma caminhada de envolvimento tão frequente. É necessário dar condições para que as pessoas se ternem parte da vida do bairro.

Todos que moram na comunidade devem participar!

### Como faço para contribuir com a Associação?

A Associação é muito dinâmica, com várias atividades, como as assembleias, elaborar atas, convidar os moradores, organizar a contribuição associativa, cumprir as tarefas combinadas em reunião, elaborar documentos, organizar eventos, ou seja, tem trabalho para todos.

Cada um tem alguma coisa para contribuir na Associação e quanto mais colaboração é melhor para todos, por isso, sua participação sempre será muito importante.

### O que eu ganho com isso?



A cidadania não existe de forma pronta e acabada. Nem é alguma coisa que se pode comprar ou ganhar de alguém. Cidadania é sempre construção.

Para ter cidadania é preciso que todos tenham os direitos garantidos na lei, e cumpram seus deveres na sociedade.

Para manter uma comunidade harmoniosa, solidária e feliz, é necessário um entrosamento das famílias, um envolvimento de todos.

Cada conquista da Associação deve ser celebrada. Hoje só estamos em nossa comunidade porque houve uma mobilização para garantir isso.

Quanto mais gente se envolve com a Associação, mais a comunidade ganha como um todo!

### Nazaré Paulista recebeu a visita de Erminia Maricato



No auge de luta pela manutenção da comunidade, recebemos o apoio e a visita da professora, pesquisadora e ativista Erminia Maricato. Na ocasião, ela disse que a única forma de conquistar a moradia é através da luta. Disse que a cidade de Ribeirão Preto é um caso impressionante de especulação imobiliária. Resaltou a justa luta da comunidade, falando da função social da terra que é garantida pela constituição de 1988. Disse que diante das leis, estamos do lado certo, do lado da justiça, mas pra isso se tornar realidade é preciso muita organização da comunidade.

### Universitários fazem cadastramento na Nazaré Paulista

O levantamento foi realizado a pedido da associação de moradores pelos alunos do curso de Arquitetura e Urbanismo sob orientação da profa. Vera BLat.

O trabalho visa dar uma identidade coletiva para a comunidade. Com dados sobre quantas famílias, quantas crianças, idosos, tipo de ocupação. O resultado será divulgado em nosso próximo boletim informativo.

### Nazaré Paulista oferece almoço comunitário

Foi um dia de alegria e comunhão. A ideia era receber convidados para conhecer a nossa comunidade e fortalecer os laços através da solidariedade e celebração da vida.

Também estava presente a cultura, com músicas de viola e a belíssima apresentação do Maracatu Chapéu de Sol.

Com o tema "Fica Nazaré, Ocupar! Resistir!" várias lideranças puderam se manifestar em apoio a permanência da comunidade.



## ASSOCIAÇÃO DE MORADORES NAZARÉ PAULISTA



"Poderíamos falar de déficit habitacional, e podemos falar das casas erguidas a duras penas e com amor.

Poderíamos falar das asperezas da vida, e podemos falar das crianças brincando nas ruas e de esperança estampada nos rostos.

Poderíamos falar de abandono, e podemos falar de aconchego e companheirismo.

Poderíamos falar de especulação imobiliária, e podemos falar de união e solidariedade.

Poderíamos falar de privações de direitos básicos, e podemos falar de gente simples armada de fibra e de coração.

O Estado está obrigado a traçar, conceber, implementar e executar políticas públicas que tornem a moradia um direito mínimo de cada brasileiro. Tem como núcleo básico o direito de viver com segurança, paz e dignidade, segurança jurídica da posse, disponibilidade de serviços e infraestrutura, custo de moradia acessível, habitabilidade, acessibilidade e adequação cultural.

Direito à moradia vai além de qualquer pressuposto de deficiência. Está contido bem além de normas que valorizam o ser humano e suas necessidades."

(texto do Face Maracatu Chapéu de Sol - síntese)

**Ocupar! Resistir! Construir! Fica, Nazaré!**



**Só queremos um lugar pra viver e morar com a família!**

A articulação política ocorreu em duas frentes, a primeira articulação foi interna. O assentamento desenvolveu uma autogestão da comunidade<sup>119</sup> através de: regramentos de uso do espaço e dos lotes; respeito aos arruamentos já previstos no loteamento; pontos de coletas de lixo doméstico das moradias; abertura de uma associação de moradores<sup>120</sup>, construção de espaço para alocar a sede da associação de moradores; contato com o Correios para solicitar entrega de cartas e mercadorias na comunidade; comunicação via redes sociais<sup>121</sup> e jornais impressos, conforme **Figura 38**; realização de eventos culturais; promoção de assembleias periódicas para informes do processo judicial e das ações da comunidade; mutirão de plantio de árvores; entre outras atividades.

A outra articulação tem caráter institucional, desenvolvida através de diálogo permanente com Prefeitura Municipal e com a Câmara Municipal, participação nas reuniões do Conselho Municipal de Moradia (SANTOS, 2018), delegação de lideranças para participar no processo judicial, articulação com movimentos de moradia em escala estadual e nacional, comunicação com a mídia local, além de eventuais protestos com a pauta moradia na cidade de Ribeirão Preto.

Ambas as articulações tinham como objetivo principal evitar o despejo via reintegração de posse e como objetivo secundário incluir as comunidades no processo de regularização fundiária mediante inclusão via Programa de Regularização Fundiária - REURB - Interesse Social (REURB-S) institucionalizado a partir da Lei nº 2.858 de 2018 e dos decretos nº 360/2017, nº 150/2019 e nº 211/2020. Podemos afirmar que foi a única política habitacional executada entre os anos de 2017 a 2022 voltada para a população de faixa de renda de 0 a 1 S/M no município. Mesmo se tratando de uma política habitacional voltada para essa população mais vulnerável, podemos tecer críticas devido a sua execução voltada somente a distribuição de títulos cartorários sem executar melhorias urbanísticas e melhorias habitacionais, fato que pode gerar um processo de venda desses imóveis recém titularizados e um novo ciclo de valorização imobiliária (RIZZATTI, 2020).

A movimentação política dos moradores foi fundamental para que o assentamento João Pessoa ingressasse na lista da REURB-S de regularização fundiária no ano de 2017, assim como outros assentamentos no entorno do aeroporto, o que confere segurança de posse dos moradores contra as ações de despejo.

**Tabela 03:** Assentamentos precários da região do Aeroporto Leite Lopes inseridos no REURB-S.

Assentamento Precário	Bairro e subsetor	Unidades Habitacionais	População
João Pessoa	Jd. Aeroporto (N13)	68	272
Campos do Jordão	Jd. Salgado Filho II	180	720

<sup>119</sup> O conceito de comunidade é recorrentemente utilizado pelos moradores dos assentamentos precários, enquanto o termo favela ainda é estigmatizado em Ribeirão Preto. Comunidade, no caso, é um conceito baseado na integração afetiva de seus membros em uma delimitação espacial, com os membros associados em um projeto e envolvidos com uma identidade comum.

<sup>120</sup> A ata de fundação e o Estatuto Social se encontram no processo judicial, folhas 2338 a 2345.

<sup>121</sup> A Nazaré Paulista criou uma página de Facebook na qual é possível acompanhar as atividades da comunidade: <https://www.facebook.com/Comunidade-Nazar%C3%A9-Paulista-577870616228826>

	(N13)		
<b>Barbante Rosa</b>	Cidade Jardim (N13)	52	280
<b>Dona Castorinha</b>	Jd. Salgado Filho (N13)	10	40
<b>Jóquei Clube</b>	Jd. Iara (N14)	68	340
<b>Nupuranga</b>	Jd. Salgado Filho II (N13)	96	480
<b>São Simão</b>	Vila Elisa (N11)	50	200
<b>Serra Negra</b>	Jd. Jóquei Clube (N14)	180	720
<b>Ubatuba</b>	Jd. Salgado Filho II (N13)	90	450
<b>Mata</b>	Jd. Aeroporto (N13)	39	120

**Fonte:** Elaborado pelo autor com dados dos decretos nº 360/2017, nº 150/2019 e nº 211/2020.

No caso da Nazaré Paulista, que não foi enquadrada nos critérios de REURB-S segundo a prefeitura, a defesa do processo de reintegração de posse contou com entidades e pessoas que assessoraram a comunidade na elaboração de argumentos e informações para subsidiar a defesa elaborada pelos advogados e defensores públicos. No final de 2018, foi desenvolvido um levantamento cadastral das famílias, desenvolvido por alunos do curso de arquitetura e urbanismo do Centro Universitário Barão de Mauá com coordenação da professora Vera Blat Migliorini, que buscou identificar o perfil socioeconômico dos moradores. Os resultados do levantamento constataram que existiam, à época, 144 famílias e 590 pessoas morando na Nazaré Paulista, sendo 52% das unidades habitacionais compostas por 4 ou 5 pessoas, com 34% dos moradores com idade entre 0 e 15 anos e com prevalência de faixa de renda familiar de 1 salário mínimo.

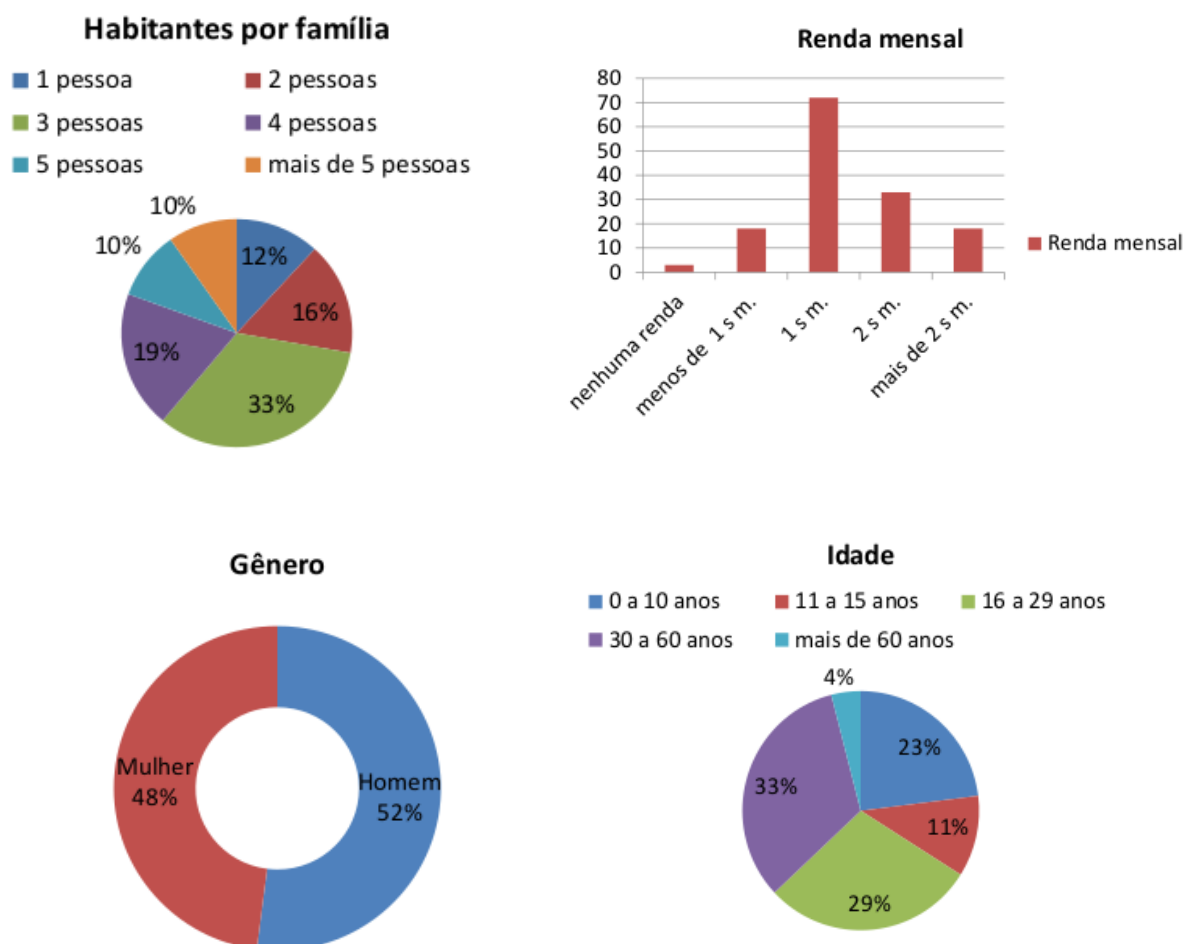
Além do levantamento cadastral realizado por estudantes de arquitetura e urbanismo, o escritório de arquitetura Panurbe, ligado à União dos Movimentos de Moradia, desenvolveu no final de 2018 uma planta da Nazaré Paulista e parte da João Pessoa que se encontrava como objeto no processo judicial. A planta também foi incluída na defesa para demonstrar que a comunidade possuía autogestão do seu espaço, com regimentos sobre os lotes e que pleiteava ser incluída no decreto de REURB-S.

A participação de profissionais, estudantes e professores ligados à arquitetura e urbanismo foram fundamentais para a elaboração da defesa do processo. Mesmo que a participação tenha ocorrido de forma voluntária e esporádica, podemos afirmar que as atividades estão relacionadas à Assistência Técnica para Habitação de Interesse Social (ATHIS), não como uma política pública municipal<sup>122</sup> (AMORE, 2016), mas sim como uma forma de resistência exposta dentro do campo do planejamento conflitual, cuja realização se dá pela ação dos moradores dos assentamentos com participação de entes da sociedade civil e não pelo Estado ou pelo Mercado (VAINER, 2016). Outras participações de profissionais da arquitetura e urbanismo ocorreram, como as visitas das professoras Raquel

<sup>122</sup> A Lei nº 12.215 de 2009 instituiu o Programa Municipal de ATHIS em Ribeirão Preto, contudo nunca foi regulamentada e nem contou com qualquer dotação orçamentária para sua execução.

Rolnik no ano de 2016<sup>123</sup> e Ermínia Maricato no ano de 2019<sup>124</sup>.

**Figura 39:** Informações do cadastro dos moradores da Nazaré Paulista de novembro de 2018



**Fonte:** Ação judicial nº 1005900-93.2014.8.26.0506, folhas 2332 a 2335.

A movimentação política dos moradores da Nazaré Paulista surtiu efeito no processo judicial de reintegração de posse. Após a elaboração da defesa, o processo foi vencido pelos moradores em primeira instância e na apelação em segunda instância. Notadamente uma vitória bastante rara em relação à segunda instância, cuja alegação da sentença se baseou no não cumprimento do preceito constitucional da função social da propriedade da área e na fundamentação da dignidade humana<sup>125</sup>, e complementa que os proprietários deveriam

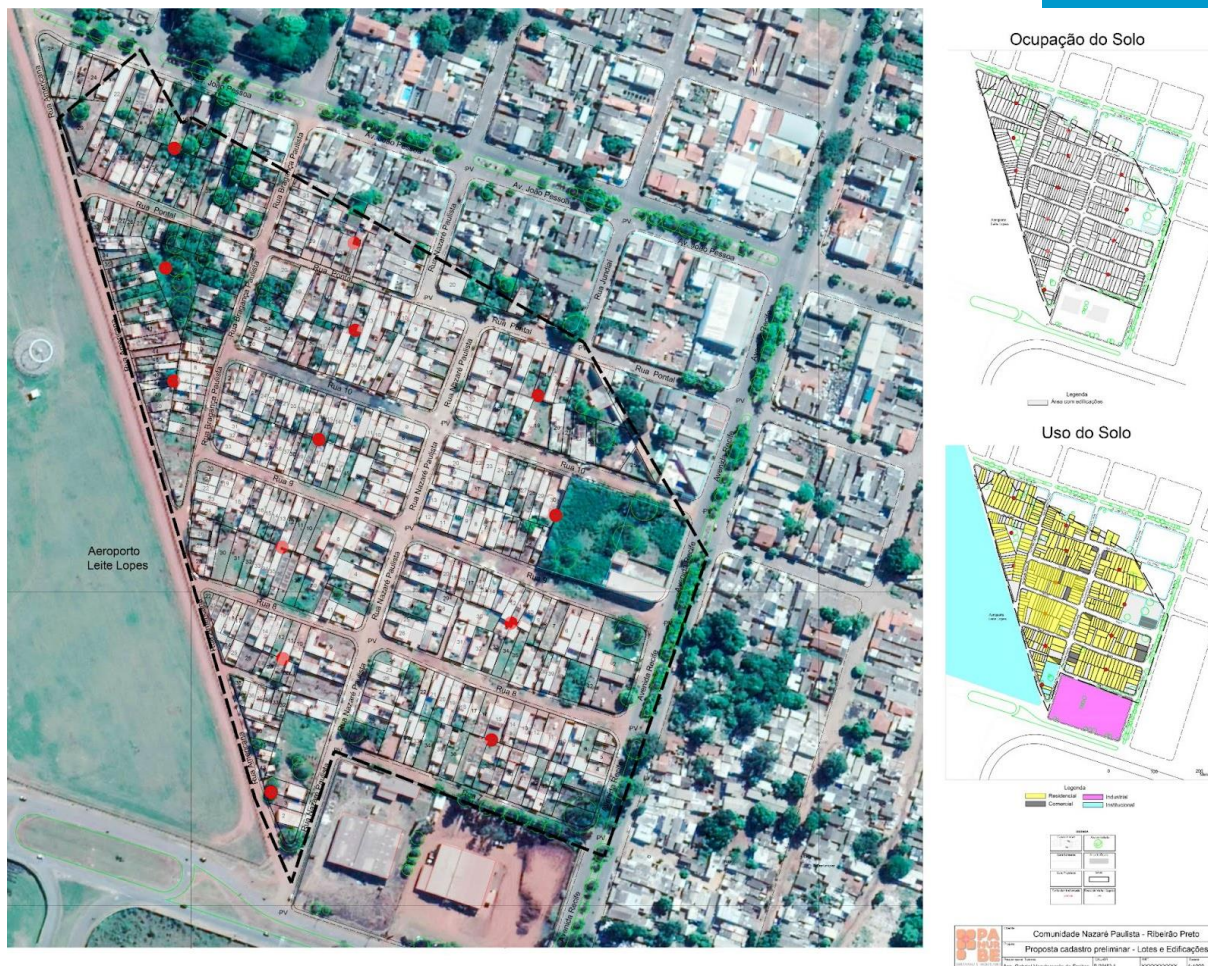
<sup>123</sup> "Fiquei absolutamente chocada ao ver a situação habitacional da cidade, cuja precariedade eu não via há muitos anos no Brasil, apesar de estarmos falando de uma capital regional potente, considerada a Califórnia brasileira. [...]. São famílias formadas principalmente por mulheres com crianças vivendo em extrema vulnerabilidade. A narrativa delas é quase sempre a mesma: eu pagava aluguel, estava muito caro, meu marido ficou desempregado e a única alternativa foi vir para cá." Para ler todo o relato de Rolnik, acessar a publicação completa em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2016/10/21/situacao-habitacional-em-ribeirao-preto-e-exemplo-da-grave-crise-habitacional-do-pais/>

<sup>124</sup> O vídeo com a fala completa de Maricato pode ser acessada no site: <https://ocalcadoo.blogspot.com/2019/10/essa-esquerda-e-surda-esta-desvinculada.htm>

<sup>125</sup> Segundo sentença do relator da apelação, o desembargador Roberto Mac Cracken, "A imensa área desprovida de edificação – e nem destinação a outra finalidade – perdeu por anos, sem nenhuma utilização, até a ocupação

ser ressarcidos por meio de indenização por desapropriação indireta efetuado pela Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto devido a sua inação no objeto do processo.

**Figura 40:** Cadastro de lotes e edificações da Nazaré Paulista realizada no segundo semestre de 2018.



**Fonte:** Ação judicial nº 1005900-93.2014.8.26.0506, folha 2308.

dos réus. Por seu turno, está comprovado nos autos que a área em questão foi ocupada, desde 2014, por famílias de baixa renda, com escopo de moradia, em efetivo exercício ininterrupto da posse. Consta também dos autos que a área ocupada apresenta infraestrutura, ainda que precária. Nesse contexto fático, deve ser consignado que a dignidade da pessoa humana é o fundamento da República Federativa do Brasil e a moradia é o último patrimônio da pessoa para subsistência com o mínimo de dignidade, integrando os denominados direitos sociais (...) “Desse modo, é de rigor reconhecer a melhor posse dos réus, sob o enfoque da função social da propriedade, razão da improcedência do pedido de reintegração de posse”. Disponível em: [https://www.tjsp.jus.br/Noticias/Noticia?codigoNoticia=71031&fbclid=IwAR35Sun9qHelf5iV006y\\_zh9Q\\_CGiiKXsbirsic3Zt-2iDboHQ5NeKfD5jQ](https://www.tjsp.jus.br/Noticias/Noticia?codigoNoticia=71031&fbclid=IwAR35Sun9qHelf5iV006y_zh9Q_CGiiKXsbirsic3Zt-2iDboHQ5NeKfD5jQ)

**Figura 41:** Fotografias da assembleia geral que anunciou a vitória em segunda instância no processo judicial, agosto de 2021



**Fonte:** Fonte: Fotografias tiradas pelo autor.

Os impactos sociais gerados pelo projeto de ampliação e internacionalização do Aeroporto Leite Lopes podem ser mensurados tanto na análise de trabalhos técnicos que geram documentos como o PDRP 2004, o EIA 2006 e o EIA 2007 quanto por meio da movimentação social exposta no súbito interesse imobiliário das áreas. A questão do ruído aeronáutico é central no debate. O mecanismo de expulsão de populações via reintegração é uma exceção recorrentemente utilizada e o fato de os moradores alvos de despejo ocuparem áreas vazias e desinteressantes ao município e ao mercado imobiliário é resultado de um processo histórico de exclusão e marginalização de determinados grupos sociais do Brasil. A resistência em permanecer em suas moradias é um direito que deve ser disputado cotidianamente e o auxílio de assessorias técnicas das áreas de arquitetura e urbanismo, ciências sociais, direito, entre outras, é uma das condições dessa luta.





## Considerações Finais

O trabalho teve como objeto de pesquisa o Aeroporto Leite Lopes de Ribeirão Preto - SP e como matriz analítica o processo que levou essa infraestrutura econômica ser considerada a de maior relevância no debate público da cidade nas décadas recentes. A questão da ampliação e internacionalização do Aeroporto Leite Lopes está inserida nas discussões políticas, urbanísticas e econômicas da cidade, geralmente considerada, de forma consensual, como a solução para os problemas orçamentários do município e como potencializador da geração de emprego e renda e como fator de atração de empresas e indústrias. O trabalho pretendeu analisar de forma crítica esse consenso, assim como os impactos gerados pelo projeto de ampliação e internacionalização do Aeroporto Leite Lopes.

Para isso, desenvolvemos uma investigação histórica sobre a formação da aviação civil em Ribeirão Preto nos anos de 1915 a 1933 e na formação do Aeroporto Leite Lopes nos anos de 1933 a 1956. Existiram quatro campos de aviação na cidade de 1915 a 1933, sendo os três primeiros exclusivos para espetáculos aéreos e o último, localizado na Zona Norte da cidade, que serviu como infraestrutura para os primeiros aviões da VASP, da escola de aviação da Família Marincek e, posteriormente, sede do Aeroclube de Ribeirão Preto.

Foi no quarto campo de aviação, o Campo de Aviação do Tanquinho, que a infraestrutura aeroportuária se desenvolveu, e podemos apontar alguns fatores decisivos para este desenvolvimento: a utilização do terreno arrematado pela Fazenda do Estado de São Paulo da massa falida da siderúrgica Cia. Electro-Metallúrgica Brasileira S.A no ano de 1933 e instalação do Aeroclube de Ribeirão Preto nos anos 40; a participação de famílias e membros da elite local na aviação civil e como membros do Aeroclube de Ribeirão Preto, como é o caso da família Uchôa; a relação entre membros da elite local com a elite estadual e nacional, exemplificadas na política nacional de Getúlio Vargas no período da Segunda Guerra Mundial; investimentos estaduais via política da Secretaria de Viação e Obras Públicas; e, por fim, participação ativa de políticos locais na busca por investimentos para o aeroporto, como é o caso do político Luiz Leite Lopes, que foi homenageado com o seu nome no aeroporto.

Podemos concluir que Campo de Aviação do Tanquinho, que se tornou o Aeroporto Leite Lopes, já estava localizado em região em processo de urbanização, sendo vizinho: da indústria Cia. Electro-Metallúrgica Brasileira S.A datada de 1921; do ramal ferroviário Empresa Ferroviária São Paulo Minas (SPM) inaugurado em 1928, da Avenida Brazil e Rodovia Anhanguera, datadas da mesma década de 20; do entorno de dois bairros operários, a Vila Brasil de 1925 e Vila Elisa de 1929.

Após a consolidação da infraestrutura aeroportuária, investigamos as legislações urbanísticas e ações de Estado em relação à infraestrutura aeroportuária na escala do Município de Ribeirão Preto e do Estado de São Paulo no período de 1935 a 2022, tendo por

interesse analisar como o aeroporto foi acionado nas peças legais e como se deu a relação entre aeroporto e desenvolvimento urbano e regional.

Na escala municipal, a infraestrutura aeroportuária aparece na década de 1930 como um ponto de referência tanto para a planta de 1935 como na legislação que delimita o perímetro urbano de Ribeirão Preto em 1939. Em 1945 um marco no planejamento urbano da cidade foi desenvolvido pelo Engenheiro José de Oliveira Reis através do Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto. O Esquema aponta o aeroporto como uma infraestrutura fundamental para o desenvolvimento da cidade e o associa ao zoneamento industrial, às residências operárias e às infraestruturas de transporte existentes, tais como ferrovias e avenidas.

Na década de 1950, o modelo rodoviarista organiza o espaço intra-urbano do município por meio de vias perimetrais, vias expressas, avenidas e um anel viário que incorporou a Rodovia Anhanguera como limite da cidade de Ribeirão Preto, deixando a infraestrutura aeroportuária novamente como um ponto de referência. Em 1977 é aprovado o “Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado” que também não conferiu qualquer relevância ao Aeroporto Leite Lopes, mas que definiu zonas industriais, regulamentadas em 1978, relacionando-as ao aeroporto. Em 1981 há uma nova regulamentação de zonas industriais que fortalecem o vínculo da região do Aeroporto Leite Lopes como uma Zona Industrial Mista.

Na década de 1990 emerge o conflito intra-institucional exposto na aprovação do Plano Diretor de 1995 que previa a retirada do aeroporto do anel viário. No ano seguinte, o mesmo governo desenvolveu o projeto Ribeirão Preto 2001 – Ação Estratégica para o Desenvolvimento, que manteve o aeroporto em sua localização associando-o a um Centro de Convenções e a um polo industrial, em um contexto de reestruturação produtiva do período e do planejamento urbano-empresarial.

A questão ambiental passa a ser um ponto de inflexão no ano de 2004 com o Código de Meio Ambiente, que vincula o zoneamento do aeroporto aos impactos sociais de ruído e impactos ambientais sobre o Aquífero Guarani. Ainda na década de 2000, a Lei de Parcelamento Uso e Ocupação do Solo de 2007 atenua o conflito intra-institucional excluindo o artigo do Plano Diretor de 1995 que previa a saída do aeroporto de sua localização atual e o incluindo como uma área especial em relação à zona de ruído, aos impactos viários e ao potencial poluidor.

Na revisão do Plano Diretor de 2018, o aeroporto é consolidado dentro de uma zona aeroportuária e de logística de caráter regional e metropolitano, zoneamento que está sendo regulamentado pela revisão da Lei de Parcelamento Uso e Ocupação do Solo de 2022, ainda não votada. A regulamentação define uma zona especial aeroportuária com previsão para um terminal internacional de cargas observando a zona de proteção do aeroporto e o Plano de Zoneamento de Ruídos.

Na escala estadual, o Aeroporto Leite Lopes passa a ser gerido pela Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo no ano de 1952, saindo da administração municipal. Em relação aos investimentos estaduais e planejamento regional, o Plano de Ação do Governo (PAGE) desenvolvido nos anos de 1959 a 1963, direcionou menos de 1% de seus investimentos para os aeroportos da rede estadual em um contexto de valorização dos investimentos rodoviaristas. O Aeroporto Leite Lopes passa a ser gerido pelo Departamento

Aeronáutico da Secretaria de Transportes, sendo o departamento transformado em autarquia no ano de 1970, com nomenclatura de Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (DAESP).

O Plano Regional de Ribeirão Preto 1978, elaborado por meio da Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo, caracteriza superficialmente o Aeroporto Leite Lopes em seu documento e somente em 2016, em consequência da instituição da Região Metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP), há a elaboração do documento Região Metropolitana de Ribeirão Preto: Relatório de Caracterização das Unidades de Informações Territorializadas – UITs pela EMPLASA, contendo informações e caracterizando a unidade na qual se encontra o Aeroporto Leite Lopes.

O DAESP foi extinto em 2020 e a administração dos aeroportos estaduais foi privatizada no ano de 2021. O bloco do Aeroporto Leite Lopes foi arrematado na Bolsa de Valores de São Paulo pelo consórcio Voa NW e Voa SE, que assumiu a administração em abril de 2022.

A partir da explanação das legislações urbanísticas e ações do Estado nos debruçamos sobre as análises dos impactos sociais e ambientais que o Aeroporto Leite Lopes gera em seu entorno no século XXI, dentro do contexto político de ampliação e internacionalização da infraestrutura aeroportuária.

Como o entorno da região do aeroporto se encontra totalmente urbanizado por meio de loteamentos industriais, loteamentos residenciais, conjuntos habitacionais da COHAB-RP, alta concentração de equipamentos públicos do bojo da proteção social básica, infraestrutura viária, equipamentos urbanos de grande porte, entre outros componentes urbanos, a ampliação e internacionalização do aeroporto se tornou um fator potencializador de conflitos. Ressalta-se no trabalho que a urbanização da região do Aeroporto Leite Lopes, localizado na Zona Norte da cidade, se encontra, historicamente, uma população de baixa renda que se autodeclara como preta e parda que vive tanto em loteamentos regulares, quanto em assentamentos precários da região.

O Plano Diretor do Aeroporto do ano de 2004 e o Estudo de Impacto Ambiental de 2007, documentos que balizam a ampliação e internacionalização do Aeroporto Leite Lopes, dispõem sobre os impactos do ruído aeronáutico e os impactos ambientais, além das desapropriações de terra necessária para ampliação da pista de pouso e decolagem. Tais questões foram os fatores de maior geração de conflitos com movimentos sociais, associações de bairro, ONGs ambientalistas e representantes das Universidades que, por meio de ações do Ministério Público do Estado de São Paulo, de conselhos públicos e de audiências públicas, criticaram e impuseram restrições ao projeto de ampliação e internacionalização do aeroporto.

Por fim, analisamos o processo de reintegração de posse desenvolvido do ano de 2014 ao ano 2021 movido por imobiliárias contra os assentamentos precários Nazaré Paulista e João Pessoa, localizados no entorno do aeroporto. Conclui-se que no processo de reintegração de posse a valorização da terra gerada por meio do projeto de ampliação e internacionalização do Aeroporto Leite Lopes, e seus desdobramentos ligados ao setor de logística, foi fator fundamental para despertar o interesse dos proprietários de terra via imobiliárias. Analisamos, também, como se deu a resistência dos moradores dos assentamentos precários que, através de articulações em suas comunidades e articulações

com outras entidades em nível institucional, conseguiram vencer em primeira e segunda instância o processo, algo extremamente raro na realidade brasileira.

Metodologicamente, podemos concluir que a infraestrutura aeroportuária funciona como ponto de observação para pesquisas que pretendem analisar, historicamente, o desenvolvimento urbano-regional de municípios e regiões. Ao analisarmos a relação do Aeroporto Leite Lopes com desenvolvimento de Ribeirão Preto, tendo como mediadores legislações e planos em diferentes escalas, conseguimos sintetizar o processo histórico de urbanização da cidade.

Portanto, através do processo de análise das legislações e planos ao longo das décadas, nas escalas urbano e regional, é possível observar como a infraestrutura serve como objeto síntese desses dinâmicas históricas. Ao discorrermos sobre o Aeroporto Leite Lopes podemos sintetizar os processos urbano-regionais de Ribeirão Preto: no período de 1930 a 1940, o aeroporto se consolidou como uma infraestrutura dentro de um tecido urbano já consolidado e em uma zona constituída com industriais e moradia da classe operária; nos anos 1950 e 1960, o modelo rodoviarista assume papel central para o planejamento urbano e regional e a infraestrutura aeroportuária é associada a esse modelo; a megacefalia da metrópole paulista influencia uma descentralização ao interior do Estado e o zoneamento industrial em Ribeirão Preto é associado ao aeroporto nos anos 1970 e 1980; o surgimento de conflitos sociais em relação ao aeroporto gera legislações e projetos que disputam a cidade em um período de recepção do neoliberalismo com o planejamento estratégico nos anos 1990; na década de 2000 é inaugurada a questões dos impactos ambientais e sociais da infraestrutura, questão que irá permear as discussões até os dias atuais; nos anos de 2010, a questão da metropolização da cidade aparece em um período de expansão do neoliberalismo, exemplificado na concessão do aeroporto à iniciativa privada no ano de 2021.

Pretendemos trazer novas questões para o campo de debate da história urbana, do desenvolvimento urbano e regional e das análises dos conflitos, como:

- 1) É possível analisar o processo de metropolização de Ribeirão Preto através do dispositivo do aumento e/ou alteração da natureza de conflitos fundiários em relação às instalações ou ampliações de infraestruturas econômicas, caso do Aeroporto Leite Lopes?
- 2) Qual é o papel da infraestrutura aeroportuária em uma região metropolitana cuja dinâmica econômica é baseada na agroindústria de alta tecnologia que, por sua vez, tem forte ligação com o poder fundiário rural?

Esperamos que este trabalho possa oferecer uma contribuição para qualificar o debate público em relação ao Aeroporto Leite Lopes por meio de informações nunca antes investigadas e sistematizadas, além de contribuir para o aprimoramento da análise histórica da produção do espaço urbano de Ribeirão Preto em associação às formas de segregação e fragmentação socioespacial, expostas na divisão Zona Norte e Zona Sul da cidade, e mediadas pela questão fundiária. Como expectativa, pretendemos que futuras pesquisas utilizem-se deste trabalho para continuar investigando a relação entre infraestrutura aeroportuária e o desenvolvimento urbano e regional.



## Referências e Fontes

ACSELRAD, H. Desregulamentação, contradições espaciais e sustentabilidade urbana. Revista paranaense de desenvolvimento. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.107, p. 25-38, jul./dez. 2004.

ALVARENGA, C. S. **Oportunidades e dificuldades para a implementação de um terminal de cargas aéreas internacional na região metropolitana de Ribeirão Preto**: um estudo comparativo com os terminais das regiões de Guarulhos e Campinas. Artigo (Bacharelado em Relações Internacionais) – Universidade de Ribeirão Preto (UNAERP), Ribeirão Preto, 2007.

AMORE, C. S. Assessoria e Assistência Técnica: arquitetura e comunidade na política pública de habitação de interesse social. *In*: II Seminário Nacional sobre Urbanização de Favelas, 2016, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2016.

ANTAS, L. M. **Glossário de termos técnicos**. Coleção Aeroespacial – ANACpédia. São Paulo: Traço, 1979. Disponível em: [https://www2.anac.gov.br/anacpedia/por\\_ing/tr1557.htm](https://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_ing/tr1557.htm). Acesso 15 de setembro de 2020.

ARANTES, O. B. F. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. *In*: MARICATO, E.; ARANTES, O. B. F.; VAINER, C. **A cidade do pensamento único**. Petrópolis: Vozes, 2000.

AZEVEDO, J. C. de. **Instalação e ampliação de aeroportos e seus impactos sócio-espaciais em cidades paulistas**: o caso de Ribeirão Preto. 2017. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Geografia e Ciências Exatas (IGCE), Departamento de Geografia da Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2017.

BARCELLOS, J. A. **Aeroporto e Meio Urbano**: uma análise das legislações aeronáutica e urbanística em relação aos municípios de Campinas e Ribeirão Preto. 2001. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Engenharia Civil, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

BENJAMIN, W. Sobre o Conceito da História, Tese VIII. *In*: BARRENTO, J. (coord. e org.). **O Anjo da História**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2012.

BIELSCHOWSKY, P.; CUSTÓDIO, M. C. A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro. **Revista Eletrônica Novo Enfoque**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 13, 2011.

BUZZAR, M. A.; CORDIDO, M. T. R. L. B. Plano de ação (page), e a arquitetura moderna - Action plan (page) and modern architecture. **Oculum Ensaios**, Campinas, n. 17, p. 1–18, 2020.

CAETANO, J. M. **Fragmentos do direito à cidade**: o cenário dos espaços negados. 2019. Projeto de Conclusão de Curso – Departamento de Planejamento, Urbanismo e Ambiente, Unesp, Presidente Prudente, 2019.

CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. **Câmara Municipal de Ribeirão Preto 140 anos de História**. Ribeirão Preto: Câmara Municipal de Ribeirão Preto, 2015.

CAMARGO, M. J. Inventário dos bens culturais relativos ao Plano de Ação do Governo Carvalho Pinto (1959-1963). **Revista CPC**, São Paulo, n. 21, p. 164-203, 2016.

CAMBESES, M. J. A Saga do Correio Aéreo Nacional. **Revista do Clube Militar**, Rio de Janeiro, LXXXI (430), p. 20-24, 2008.

CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: Editora Difel, 1983.

CARDOSO, S. F. **A saga dos aviadores**. Ribeirão Preto: Editora Legis Summa, 2000.

CARVALHO, Y. A., "Oásis no deserto de homens em um mundo de desiludidos": anticomunismo e municipalismo nas trajetórias do "jornalista" Antônio Machado Sant'Anna (1940-1966). 2019. Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Cascavel, 2019.

CIONE, R. **Santos Dumont na História de Ribeirão Preto**. Matão-Ribeirão Preto: Editora Imag, 1989.

COSTA, F. H. **Alberto Santos-Dumont: o pai da aviação**. Rio de Janeiro: Adler Editora, 2006.

DE MELO, R. E. B. **Ações pública e privada no processo de ocupação de Ribeirão Preto: do núcleo Antônio Prado a atuação do GDU Grupo de Desenvolvimento Urbano**. 2017. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, Universidade Federal de São Carlos – PPGEU/UFSCar, São Carlos, 2017.

DE MELLO, B. C.; LERSCH, I. M.; FINGER, B. B.; MACHADO, H. S. Extensão, assessoria técnica e moradia popular: Vila Nazaré e a ocupação Povo Sem Medo de Porto Alegre (Brasil). +E: **Revista de Extensión Universitaria**, 10(12), 1-12. doi: 10.14409/extension.v10i12.Ene-Jun.9059. Porto Alegre - RS: 2020.

DEAN, W. **A industrialização de São Paulo**. São Paulo: DIFEL:EDUSP, 1971.

DEMİNICE, D. **A arte de se construir cidades em meio à política local: Ribeirão Preto, 1890 - 1960**. 2015. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2015.

DOS SANTOS, D. B. **O papel da COHAB-RP na produção do espaço urbano em Ribeirão Preto (SP)**. 2017. Dissertação (mestrado) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2017.

DUARTE, G. M. **Cumbica, Guarulhos, São Paulo, Brasil: um aeroporto contemporâneo?** 2011. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2011.

DUARTE, L.; BARROS, J. Entrevista Francisco de Oliveira. In: BARROS, J.; SILVA, E. B.; DUARTE, L (coord.). **Caderno de Debates 2. Cidades e conflito: o urbano na produção do Brasil contemporâneo**. 1. Ed. Rio de Janeiro: FASE - Solidariedade e Educação Programa Nacional Direito à Cidade, 2013.

FAORO, R. **Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro**. 4. ed. São Paulo: Editora Globo, 2008.

FARIA, R. S. de. **Ribeirão Preto, uma cidade em construção: o discurso da higiene, beleza e disciplina na modernização entre rios (1895 – 1930)**. 2003. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

FARIA, R. S. de. **José de Oliveira Reis, urbanista em construção: uma trajetória profissional no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil (1926-1965/1966)**. 2007. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

FARIA, R. S. de. Planejamento regional e cooperação intermunicipal. O caso da região de Ribeirão Preto e a internacionalização do Aeroporto Leite Lopes. **Minha Cidade**, São Paulo, ano 11, n. 123.05, Vitruvius, out. 2010.

FAY, C. M. **Crise nas alturas: a questão da aviação civil (1927-1941)**. 2001. Tese (Doutorado) – Faculdade de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.

FAY, C. M.; FONTES, R. S. O papel do aeroclube do Brasil na Construção de uma política nacional de aviação brasileira (1911-1972). **Revista da História**, São Paulo, v. 36, e. 5, p.1-35, 2017.

FELDMAN, S. **Planejamento e Zoneamento. São Paulo: 1947-1972**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/FAPESP, 2005.

FERREIRA, R. F. S. Uma história da Campanha Nacional da Aviação (1940-1949): o Brasil em busca do seu “Brevê”. **Revista Cantareira**, Niterói, Ed. 17, julho-dezembro, 2012.

FORLIN, L. G.; COSTA, S. M. F. Urbanização e segregação sócio-espacial na cidade de São José dos Campos-SP: o caso Pinheirinho. **Geosul**, Florianópolis, v. 25, n. 49, p. 123-158, jan./jun. 2010.

FURLANETTO, T. **Estudo de alternativas locacionais para a viabilidade ambiental de empreendimentos: o caso do aeroporto de Ribeirão Preto-SP**. 2012. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2012.

FUNCK, Y. B.; SEVERI, F. C. Remoção e acumulação: análise dos processos de reintegração de posse promovidos pela Prefeitura de Ribeirão Preto. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico – RBDU**, Belo Horizonte, ano 4, nº 6, p. 195-225, jan./jun. 2018.

GARCIA, V. E. **Do Santo? Ou de quem... Ribeirão Preto: gênese da cidade mercadoria**. 2013. Tese (Doutorado) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2013.

GOMES, M. A. S. Desvelando o mito da “Califórnia”: aspectos da desigualdade sócioespacial em Ribeirão Preto - SP. **Revista de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 1, 2011.

HARVEY, D. **A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança na condição cultural**. 22. ed. São Paulo: Loyola, 2012.

- HOLANDA, S. B de. **Raízes do Brasil**. 26. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- KUGELMAS, E. Políticas públicas na administração paulista: 1946/77. **Cadernos Fundap**, São Paulo, v. 5, n. 9, p. 30-45, mai.1985.
- LAGES, J. A. C. **Ribeirão Preto: da figueira à Barra do Retiro – Povoamento da região por entrantes mineiros na primeira metade do século XIX**. Ribeirão Preto - SP: VGA Editora e gráfica, 1996.
- LARA, P. H. V.; ROSA, L. R. O. Café e Indústria em Ribeirão Preto: o caso da Electro-Metallúrgica Brasileira S.A (1921-1931). **Revista Dialogus** Ribeirão Preto, v. 5, n. 1, p. 319-338, 2009.
- LENCIONI, S. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. *In*: FERREIRA, A.; RUA, J.; MARAFON, G. J.; SILVA, A. C. P. da. (org.). **Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais**. Rio de Janeiro: Consequência, 2013. p. 17-34.
- LENCIONI, S. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.
- MARICATO, E. **Habitação e as políticas fundiária, urbana e ambiental**. Brasília: PNUD e Ministério das Relações Exteriores, 1995.
- MARICATO, E. **Habitação e Cidade**. Espaço e Debates. Coordenação: Wanderley Loconte. São Paulo: Ed. Atual, 1997.
- MIYASAKA, T. K. M.; MIYASAKA, E. L. (orgs.) **Ribeirão Preto pelo olhar de Tony Miyasaka**. São Carlos: UFSCar/CPOI, 2021.
- MIGLIORINI, V. L. B. O processo de aprovação do Plano Diretor de 1995 como marco de alterações significativas na forma de planejar Ribeirão Preto. *In*: FARIA, R.; MIRANDA, A. L.; RIZZATTI, H. (org.). **Urbanismo e urbanização em Ribeirão Preto: história e desenvolvimento**. Brasília: Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2022.
- MILLS, C. W. **A elite do poder**. 4. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- MIRANDA, J. P. V. **Ribeirão Preto: de ontem e de hoje**. Ribeirão Preto: Livraria El Dourado, 1971.
- MOREIRA, C. M. **Cultura e urbanização: Ribeirão Preto em duas décadas [1993-2013]**. 2015. Tese (Doutorado) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2015.
- NEGRELOS, E. P. **Técnica e estratégia política**. Grandes projetos urbanos na região metropolitana de São Paulo. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.
- OLIVEIRA, F. de. **A Crítica à Razão Dualista/O Ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.
- PEREIRA, P. H. M. **Do Aeroporto à Aerótrópole e o território do Aeroporto Internacional de Viracopos**. 2014. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília, Brasília, 2014.



PERIOTO, J. N. **A participação popular na elaboração e revisão dos Planos Diretores:** um estudo sobre a elaboração do projeto de lei da segunda revisão do Plano Diretor do Município de Ribeirão Preto - SP. 2016. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Direito de Ribeirão Preto, Ribeirão Preto, 2016.

PRADO JR, C. **História econômica do Brasil.** 39. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1992.

RANCIÈRE, J. **O desentendimento.** São Paulo: Editora 34, 1996.

REIS FILHO, N. G.; BRITO, M. S. **Dois séculos de projetos no estado de São Paulo: grandes obras e urbanização.** [S.l.: s.n.], 2010.

RISEK, C. Mestre Chico - apontamentos e reflexões. *In:* BARROS, J.; SILVA, E. B.; DUARTE, L (coord.). **Caderno de Debates 2. Cidades e conflito: o urbano na produção do Brasil contemporâneo.** 1. Ed. Rio de Janeiro: FASE - Solidariedade e Educação Programa Nacional Direito à Cidade, 2013.

RIZZATTI, H. **Urbanização corporativa vista pelo avesso:** Periferização, interseccionalidade e lugar – uma análise a partir das ocupações de terras urbanas. 2020. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2020.

ROLNIK, R. **A construção de uma política fundiária e de planejamento urbano para o país:** avanços e desafios. 12. ed. Brasília: IPEA, 2006.

SANTOS, J. R. dos. **As transformações da riqueza dos cafeicultores em Ribeirão Preto entre 1920 e 1951.** Dissertação (Mestrado) – UNESP, Franca, 2003.

SANTOS, A. C. M. dos.; LIMA, N.A.B. Direito à moradia e mobilização social: um breve panorama das condições habitacionais em Ribeirão Preto. *In:* SEVERI, F; PONZILACQUA, M. H.; CARNEIRO, C. **Direitos Humanos em Ribeirão Preto - SP 2012.** Relatório do: Núcleo de Assessoria Jurídica Popular da Faculdade de Direito de Ribeirão Preto da USP. 2012.

SANTOS, A. C. M. dos. **Movimentos Populares de Luta por Moradia e Judicialização dos Conflitos Fundiários:** o caso da Favela João Pessoa de Ribeirão Preto-SP na busca por Acesso à Justiça. Trabalho de Conclusão de Curso. Faculdade de Direito de Ribeirão Preto - FDRP/USP, 2015.

SANTOS, A. C. M. dos. **Assessoria Jurídica Popular em conflitos fundiários:** contribuições teórico-metodológicas para educação popular em direitos a partir da experiência com ocupações urbanas em Ribeirão Preto-SP. 2018. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Direito de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo, Ribeirão Preto, 2018.

SILVA, A. C. B da. **Expansão urbana e formação dos territórios de pobreza em Ribeirão Preto:** os bairros surgidos a partir do núcleo colonial Antônio Prado (1887). 2008. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2008.

SILVA, A., ROSA, L. R. O.; SILVA, M. C. C.; REGISTRO, T. C. **Filhos do Café – Ribeirão Preto da Terra Roxa – Tradicional em ser moderna.** Ribeirão Preto: Fundação Instituto do Livro, 2010.

SOUZA, J. G. **A epopéia do correio aéreo.** 2. ed. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica Editora, 1986.

TAVARES, J. C. **Polos urbanos e eixos rodoviários no Estado de São Paulo**. 2015. Tese (Doutorado) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2015.

TAVARES, J. C. Infraestrutura na construção do território nacional, décadas de 1930 a 1970: arquitetura, urbanismo e as redes. **Oculum Ensaios**, São Paulo, v. 17, e204319, 2020.

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. *In: A Cidade do Pensamento Único* - Desmanchando Consensos, Petrópolis: Vozes, 2000.

VAINER, C. O Plano Popular da Vila Autódromo, uma Experiência de Planejamento Conflitual. *In: OLIVEIRA, F.; SANCHÉZ, F.; TANAKA, G.; MONTEIRO, P. Planejamento e conflitos urbanos: experiências de luta*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2016.

VALENCIO, M. C. M. Conjunto Anhanguera: os contrastes entre os Jardins. *In: FERNANDES, Maria Esther (coord.). A cidade e seus limites: as contradições urbanas na “Califórnia Brasileira”*. São Paulo: Annablume Editora/FAPESP, 2004.

VIARTE, P. Leite Lopes. *In: Revista Revide - Fascículo 18*, n. 168. Ribeirão Preto: Editora Mic Editorial Ltda., s/d.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. *In: DCÜK, C.; SCHIFFCR, S. R. (org.). O Processo de Urbanização no Brasil*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1999.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

ZAMBONI, D. P. **A função social e a refuncionalização do território ferroviário da Cia Mogiana em Ribeirão Preto**. 2012. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, Universidade Federal de São Carlos – PPGEU/UFSCar, São Carlos, 2012.

ZAMBONI, D. P. **A territorialidade do capital: Da fazenda ao condomínio, desenhando a cidade**. 2018. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Planejamento e Gestão do Território, UFABC, Santo André, 2018.

### **Leis, Decretos e Normas**

ANAC, 2020. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 161 – “Planos de Zoneamento de Ruído de Aeródromos – PZR”. Redação dada pela Resolução nº 571, de 8 de julho de 2020. Brasília - DF: 2020

BRASIL. 1850. Lei nº 601, de setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império. Rio de Janeiro - RJ: 1850.

BRASIL. 1931. Decreto nº 19.902, de 22 de abril de 1931. Dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil. Rio de Janeiro - RJ: 1931

BRASIL. 1938. Decreto-Lei nº 678, de 12 de setembro de 1938. Aprova regulamento para a concessão de subvenções aos aeroclubes, clubes de planadores e escolas civis. Rio de

Janeiro - RJ: 1938

BRASIL. 1939. Decreto-Lei no 1.320, de 5 de junho de 1939. Dispõe sobre a aplicação da dotação destinada a subvencionar os aeroclubes e escolas civis de aviação. Rio de Janeiro - RJ: 1939.

BRASIL. 1939. Decreto-Lei no 1.683, de 14 de outubro de 1939. Dispõe sobre a organização de aero-clubes. Diário Oficial da União. Rio de Janeiro - RJ: 1939.

BRASIL. 1943. Decreto no 11.278, de 8 de Janeiro de 1943. Aprova o regulamento para concessão de subvenção aos aeroclubes e escolas de aviação civil. Rio de Janeiro - RJ: 1943.

BRASIL. 1946. Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Rio de Janeiro - RJ: 1946.

BRASIL. 1956. Decreto-lei nº 2.506, de 5 de dezembro de 1956. Denomina Aeroporto Leite Lopes e Aeroporto Baixo Guandu-Aimorés os atuais aeroportos das cidades de Ribeirão Preto e Baixo Guandu, nos Estados de São Paulo e Espírito Santo. Rio de Janeiro - RJ: 1956.

BRASIL. 1967. Decreto-Lei nº 205, de 27 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre a organização, funcionamento e extinção de aeroclubes, e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília - DF: 1967.

BRASIL. 1984. Portaria nº 0629/GM5 de 16 de julho de 1984. Aprova e Efetiva Planos Específicos de Zoneamento de Ruído e dá outras providências. Ministério da Aeronáutica. Brasília - DF: 1984

BRASIL. 2000. NBR-10.151. Acústica - Avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade - Procedimento. Brasília - DF: 2000.

BRASIL. 2002. Portaria nº 998/GC5, de 30 de dezembro de 2002. Considerar o Aeroporto de Ribeirão Preto/Leite Lopes-SP habilitado ao tráfego aéreo internacional de cargas. Estado-Maior da Aeronáutica. Brasília - DF: 2002.

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE RIBEIRÃO PRETO. 1939. Decreto Nº 75 de 1939. Delimita o perímetro urbano da Sede do Distrito de Paz de Ribeirão Preto e Vila de Bonfim Paulista. Ribeirão Preto - SP: 1939

RIBEIRÃO PRETO. 1960. Lei nº 914 de 19 de abril de 1960. Autoriza convênio com o Governo do Estado para elaboração do Plano Diretor do Município de Ribeirão Preto. Ribeirão Preto - SP: 1960

RIBEIRÃO PRETO. 1967. Lei Nº 1.916. Dispõe sobre medidas de proteção do sossego público contra ruídos urbanos. Ribeirão Preto - SP: 1967.

RIBEIRÃO PRETO. 1977. Lei nº 3.274 de 27 de janeiro de 1977. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - organização territorial, definição, localização, construção de "edifícios altos", e dá outras providências. Ribeirão Preto - SP: 1977

RIBEIRÃO PRETO. 1978. Lei nº 3.563 de 18 de dezembro de 1978. Dispõe sobre o Plano

Diretor de Desenvolvimento Integrado - Organização Territorial - Zoneamento Industrial - Objetivos, definições, classificação, uso do solo, e dá outras providências. Ribeirão Preto - SP: 1978.

RIBEIRÃO PRETO. 1981. Lei nº 3.928 de 27 de maio de 1981. Dispõe sobre o zoneamento industrial do Município de Ribeirão Preto; cria o Conselho de Desenvolvimento Industrial e dá outras providências. Ribeirão Preto - SP: 1981.

RIBEIRÃO PRETO. 1983. Decreto de nº 333 de 28 de dezembro de 1983. Define e delimita setores e subsetores no distrito sede do Município de Ribeirão Preto. Ribeirão Preto - SP: 1983.

RIBEIRÃO PRETO. 1995. Lei complementar Nº 501 de 31 de outubro de 1995. Dispõe sobre a instituição Plano Diretor no Município de Ribeirão Preto e dá outras providências. Ribeirão Preto - SP: 1995.

RIBEIRÃO PRETO. 1996. Ribeirão Preto 2001 – Ação Estratégica para o Desenvolvimento. Ribeirão Preto - SP: 1996.

RIBEIRÃO PRETO. 2003. Lei Complementar nº 1.573 de 21 de novembro de 2003. Revisão Plano Diretor (Lei Complementar Municipal nº 501/95) e dá outras providências. Ribeirão Preto - SP: 2003

RIBEIRÃO PRETO. 2004. Lei Nº 1.616 de 2 de fevereiro de 2004. Institui o Código do Meio Ambiente, dispõe sobre o sistema Municipal de Administração da Qualidade, Proteção, Controle e Desenvolvimento do Meio Ambiente, e Uso Adequado dos Recursos Naturais - SIMA, os instrumentos da política ambiental e estabelece normas gerais para a administração da qualidade ambiental no Município de Ribeirão Preto. Ribeirão Preto - SP: 2004.

RIBEIRÃO PRETO. 2004. Lei Nº 1.691 de 16 de junho de 2004. Declara Área de Interesse Especial e cria o Parque Municipal da Mata do Jardim Palmares. Ribeirão Preto - SP: 2004.

RIBEIRÃO PRETO. 2007a. Lei Complementar Nº 2.157 de 31 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo no município de Ribeirão Preto. Ribeirão Preto - SP: 2007.

RIBEIRÃO PRETO. 2007b. Lei Complementar nº 2.216 de 19 de setembro de 2007. Revoga o inciso X, do artigo 29, da Lei Complementar nº 501, de 31 de outubro de 1995, com redação dada pelo artigo 9º da Lei Complementar nº 1.573 de 13 de novembro de 2003 (Plano Diretor). Ribeirão Preto - SP: 2007.

RIBEIRÃO PRETO. 2009. Lei nº 12.215 de 30 de dezembro de 2009. Institui o Programa Municipal de Assistência Técnica à Habitação de Interesse Social no Município de Ribeirão Preto, através da Secretaria de Planejamento e Gestão Pública e dá outras providências. Ribeirão Preto-SP: 2009.

RIBEIRÃO PRETO. 2012. Lei Complementar nº 2.505 de 17 de janeiro de 2012. Dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo no município de Ribeirão Preto. Declarada inconstitucional pela ADI no 2098360-48.2014.8.26.0000. Ribeirão Preto - SP: 2012.

RIBEIRÃO PRETO. 2017. Decreto nº 360 de 26 de dezembro de 2017. Institui o Programa de

Regularização Fundiária no âmbito do município de Ribeirão Preto. Ribeirão Preto-SP: 2017.

RIBEIRÃO PRETO. 2018. Lei Complementar nº 2.858 de 28 de março de 2018. Autoriza o Executivo Municipal a realizar os projetos do Programa de Regularização Fundiária, conforme específica e dá outras providências. Ribeirão Preto - SP: 2018.

RIBEIRÃO PRETO. 2018. Lei Complementar nº 2.866 de 27 de abril de 2018. Dispõe sobre a revisão do plano diretor implantado pela lei complementar nº 501, de 31 de outubro de 1995 e modificado pela lei complementar nº 1.573, de 13 de novembro de 2003, na forma que específica, e dá outras providências. Ribeirão Preto - SP: 2018.

RIBEIRÃO PRETO. 2019. Decreto nº 150 de 11 de junho de 2019. Inclui núcleos urbanos formais, no Programa de Regularização Fundiária, criado pelo decreto nº nº 360, de 26 de dezembro de 2017. Ribeirão Preto - SP: 2019.

RIBEIRÃO PRETO. 2020. Decreto nº 211 de 1 de setembro de 2020. Inclui no Programa de Regularização Fundiária, criado pelo decreto nº 360, de 26 de dezembro de 2017, na modalidade Interesse Social (REURB-S), cinco núcleos urbanos informais, conforme específica. Diário Oficial. Ribeirão Preto-SP: 2020.

RIBEIRÃO PRETO. 2021. Anexo I Parte integrante da Lei Complementar nº 3.052 de 2020 Política Municipal de Habitação de Interesse Social e Plano Local de Habitação de Interesse Social Ribeirão Preto 2020-2029. Ribeirão Preto-SP: 2021.

RIBEIRÃO PRETO. 2022. Decreto de nº 87 de 11 de abril de 2022. Dispões sobre aprovação do loteamento denominado “LOG Ribeirão Preto”. Ribeirão Preto-SP: 2022.

SÃO PAULO. 1927. Lei nº 2.196, de 3 de setembro de 1927. Desdobra a Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas. São Paulo: 1927

SÃO PAULO. 1938. Decreto nº 9.865, de 27 de dezembro de 1938. Estabelece medidas de caracter financeiro e dá outras providencias. São Paulo: 1938

SÃO PAULO. 1947. Resolução nº 167, de 16 de abril de 1947. Publicado no Diário Oficial do Estado de São Paulo no dia 17 de abril de 1947. Nº 84 ano 57º. São Paulo: 1947

SÃO PAULO. 1952. Lei nº 1.770, de 1952 de 18 de setembro de 1952. Dispõe sôbre a criação, na Secretaria da Viação e Obras Públicas, da Diretoria de Aeroportos, e dá outras providências. São Paulo: 1952

SÃO PAULO. 1963. Lei nº 7.833, de 19 de fevereiro de 1963. Dispõe sôbre o desdobramento da Secretaria da Viação e Obras Públicas. São Paulo: 1963

SÃO PAULO. 1966. Lei nº 9.318, de 22 de abril de 1966. Dispõe sôbre a estruturação da Secretaria dos Transportes e dá outras providências. São Paulo: 1966

SÃO PAULO. 1970a. Lei nº 10.385, de 24 de agosto de 1970. Dispõe sôbre a transformação de Departamento Aeroviário em autarquia. São Paulo: 1970

SÃO PAULO. 1970b. Decreto nº 52.562, de 17 de novembro de 1970. Aprova o Regulamento do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo - DAESP. São Paulo: 1970

SÃO PAULO. 1996. Lei no 9.361 de 5 de julho de 1996. Cria o Programa Estadual de

Desestatização - PED, sobre a Reestruturação Societária e Patrimonial do Setor Energético. São Paulo: 1996

SÃO PAULO. 2016. Lei nº 1.290, de 6 de julho de 2016. Institui a Região Metropolitana de Ribeirão Preto e dá providências correlatas. São Paulo: 2016

SÃO PAULO. 2019. Lei nº 17.056, de 5 de julho de 2019. Autoriza o Poder Executivo a adotar providências relacionadas à extinção e incorporação das empresas que especifica e dá providências correlatas. São Paulo: 2019

SÃO PAULO. 2020. Lei nº 17.293, de 15 de outubro de 2020. Estabelece medidas voltadas ao ajuste fiscal e ao equilíbrio das contas públicas e dá providências correlatas. São Paulo: 2020.

SÃO PAULO. 2021. Decreto estadual nº 65.622 de 13 de abril de 2021. Autoriza a abertura de licitação para a concessão dos serviços de operação, manutenção, exploração e ampliação da infraestrutura aeroportuária dos 22 aeroportos da rede estadual, divididos em Bloco Noroeste e Bloco Sudeste, aprova o plano de outorga e o regulamento da concessão. São Paulo: 2021

### **Documentos consultados**

ANAC. 2008. Decisão nº 158, de 29 de abril de 2008: Aprova o Plano Diretor do Aeroporto Leite Lopes/Ribeirão Preto (SBRP) e as respectivas curvas de nível de ruído 1 e 2, observando as restrições operacionais impostas nas diferentes Fases de Implantação. Agência Nacional de Aviação Civil. Brasília - DF: 2008.

ASSOCIAÇÃO DE MORADORES DA NAZARÉ PAULISTA. 2019. Jornal da Associação de Moradores da Nazaré Paulista, nº 1, maio de 2019. Ribeirão Preto - SP: 2019.

BRASIL. 2022. Operação Sevandija. Agência Brasil, Brasília - DF, diversos. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/tags/operacao-sevandija>. Acesso dia 5 de julho de 2022.

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE RIBEIRÃO PRETO. 2012. Relatório final da resolução nº 243 de 2012 que institui a Comissão Especial de Estudos para conhecer o contrato da TEAD Brasil com o DAESP, verificar os motivos da demora da construção do galpão alfandegado, levantar os prejuízos do município e apurar responsabilidades. 2012.

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE RIBEIRÃO PRETO. 2014. Relatório final da resolução nº 142 de 2014 que institui a Comissão Especial de Estudos para acompanhar e contribuir no processo de internacionalização do Aeroporto Leite Lopes. 2014.

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE RIBEIRÃO PRETO. 2016. Relatório final da resolução nº 235 de 2016 que institui a Comissão Especial de Estudos para analisar e propor sugestões em relação ao parcelamento, uso e ocupação do solo no entorno do Aeroporto Leite Lopes. 2016.

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE RIBEIRÃO PRETO. 2022. Requerimento nº 571 de 2022 que requer informações sobre o terreno que se encontra o aeroporto Dr. Leite Lopes. 2022.

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE RIBEIRÃO PRETO. 2022. Projeto de Lei Complementar de nº 11 de 2022. Disciplina o parcelamento, o uso e a ocupação do solo no Município de Ribeirão Preto de acordo com as diretrizes estabelecidas pela Lei Complementar nº 2.866, de 27 de abril de 2018, que dispõe sobre o Plano Diretor e dá outras providências. Ribeirão Preto - SP: 2022

DAESP. Aeroporto estadual de Ribeirão Preto - Dr. Leite Lopes. Acesso 25 de julho de 2020. Disponível em <<http://www.daesp.sp.gov.br/aeroporto-detalle/?id=883>>

FIGUEIREDO FERRAZ, 2004. Plano Diretor do Aeroporto de Ribeirão Preto - SP. 2004. Documento T - 04036/L-T01 RT- 00-IA00-003. São Paulo - SP: 2004

DFREIRE. 2006. Estudo de impacto ambiental do aeroporto de Ribeirão Preto. 2006. São Paulo - SP: 2006.

DFREIRE. 2007. Estudo de impacto ambiental do aeroporto de Ribeirão Preto. 2007. São Paulo - SP: 2007

EMPLASA. 2016. Região Metropolitana de Ribeirão Preto. Estudo Técnico. Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A. São Paulo - SP: maio de 2016.

EMPLASA. 2019. Região Metropolitana de Ribeirão Preto: relatório de caracterização das Unidades de Informações Territorializadas - UITs. Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A. São Paulo - SP: dezembro de 2019.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. 2006. Ata da Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental do empreendimento “Ampliação do Aeroporto de Ribeirão Preto – Dr. Leite Lopes”, de responsabilidade do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo-DAESP, realizada no dia 24 de abril de 2006, na cidade de Ribeirão Preto. 2006. Disponível em: <https://smastr16.blob.core.windows.net/consema/2019/12/ata-da-ap-aeroporto-de-ribeirao-preto-daesp-2006.04.24-em-ribeirao-preto.pdf>. Acesso em 5 de junho de 2022.

IBGE. 2010. Redes e fluxos do território: ligações aéreas. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Diretoria de Geociências. Rio de Janeiro - RJ: 2010.

IBGE. 2018. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Regiões de influência das cidades: 2018. Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro - RJ:, 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. 2010. Começou o desfavelamento no entorno do aeroporto; moradores comemoram a mudança para as novas casas. “Um recomeço de vida, deixando para trás o estigma de favelados, deixando para trás também a moradia irregular, em área de risco devido à proximidade do aeroporto.” Esse foi o cenário de uma primeira etapa visando o desfavelamento do entorno do aeroporto Leite Lopes, onde existem vários núcleos de favelas. 18 de dezembro de 2010. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/comecou-o-desfavelamento-no-entorno-do-aeroporto;-moradores-comemoram-a-mudanca-para-as-novas-casas>. Acesso em 2 de julho de 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. 2010. Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS) 2010-2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. 2011. Serviços Autoridades da Prefeitura de São José dos Campos vêm conhecer o programa de desfavelamento de Ribeirão Preto. 1 de abril de 2011. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/autoridades-da-prefeitura-de-sao-jose-dos-campos-vem-conhecer-programa-de-desfavelamento-de-ribeirao>. Acesso em 2 de julho de 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. 2011. Prefeitura define detalhes para remoção de famílias das favelas Tanquinho, Vila Elisa e Vila Zanetti “Serão removidas 238 famílias, sendo 146 da Favela do Tanquinho; 47 da Favela Vila Zanetti; e 45 da Favela da Vila Elisa, e encaminhadas aos Condomínios Jardim “José Wilson Toni”, localizados no Complexo Paiva. 27 de julho de 2011. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/prefeitura-define-detalhes-para-remocao-de-familias-das-favelas-tanquinho-vila-elisa-e-vila-zanetti>. Acesso em 2 de julho de 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. 2011. Desfavelamento: 150 famílias da Favela Itápolis se mudam para novas casas no Complexo Paiva. 19 de setembro de 2011. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/desfavelamento:-150-familias-da-favela-itapolis-se-mudam-para-novas-casas-no-complexo-paiva>. Acesso em 2 de julho de 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. 2011. Diversos Moradores da Favela da Mata assinam contrato da casa própria neste sábado “No conjunto já moram 60 famílias da extinta favela Adamantina e outras 160 da, também erradicada, favela Itápolis, todas na região do entorno do aeroporto Leite Lopes. A remoção das famílias faz parte do Programa Municipal de Desfavelamento”. 16 de dezembro de 2011. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/moradores-da-favela-da-mata-assinam-contrato-da-casa-propria-neste-sabado>. Acesso em 2 de julho de 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. 2011. Governador e prefeita de Ribeirão Preto acompanham mais uma etapa do Programa Municipal de Desfavelamento. 29 de dezembro de 2011. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/governador-e-prefeita-de-ribeirao-preto-acompanham-mais-uma-etapa-do-programa-municipal-de-desfavela>. Acesso em 2 de julho de 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. 2012. Mais 536 apartamentos do Programa Minha Casa Minha Vida serão entregues pela Prefeitura. 15 de novembro de 2012. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/mais-536-apartamentos-do-programa-minha-casa-minha-vida-serao-entregues-pela-prefeitura>. Acesso em 7 de maio de 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. 2012. Diversos Assinados os contratos das casas próprias para os moradores da Favela da Mata. 20 de dezembro de 2012. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/assinados-os-contratos-das-casas-proprias-para-os-moradores-da-favela-da-mata>. Acesso em 2 de julho de 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. 2013. Serviços Por intervenção da Prefeitura, favela da Vila Brasil não existe mais. 26 de julho de 2013. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/por-intervencao-da-prefeitura-favela-da-vila-brasil-nao-existe-mais>. Acesso em 20 de maio de 2022.



PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. 2020. Programa Ribeirão Mobilidade investe R\$ 500 milhões em obras viárias. São mais de 30 intervenções planejadas para garantir mais acessibilidade, segurança no trânsito e qualidade de vida à população de Ribeirão Preto. 29 de dezembro de 2020. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/programa-ribeirao-mobilidade-investe-r-500-milhoes-em-obras-viarias>. Acesso 7 de maio de 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. 2022. Leite Lopes será gerido pela iniciativa privada com investimentos de R\$ 130 milhões. 5 de fevereiro de 2022. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/leite-lopes-sera-gerido-pela-iniciativa-privada-com-investimentos-de-r-130-milhoes>. Acesso em 9 de junho de 2022.

SÃO PAULO. 1978. Plano Regional de Ribeirão Preto de 1978. Governo do Estado de São Paulo - Secretaria de Economia e Planejamento. São Paulo - SP: 1978

SÃO PAULO. 2012. Tribunal de Justiça de São Paulo. Inquérito Civil nº 14.0156.0004197/2012-2013. Ribeirão Preto - SP, 2012.

SÃO PAULO. 2012. Convênio que celebram entre si o Estado de São Paulo por intermédio da Secretaria de Logística e Transporte, do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo - DAESP e o Município de Ribeirão Preto - SP, estabelecendo diretrizes e atividades correlatas para a execução do empreendimento “RAO Internacional” (Aeroporto Leite Lopes). Governo do Estado de São Paulo. São Paulo - SP: 2012

SÃO PAULO. 2014. Tribunal de Justiça de São Paulo, 22ª Câmara de Direito Privado. Apelação nº 1005900-93.2014.8.26.0506: 2014.

SÃO PAULO. 2014. Tribunal de Justiça de São Paulo. A.D.I. – Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2098360-48.2014.8.26.0000, que declara a Lei Complementar no 2505/2012, Lei de Uso, Parcelamento e Ocupação do Solo de Ribeirão Preto inconstitucional pelo Tribunal de Justiça. São Paulo, 15 de outubro de 2014.

SÃO PAULO. 2014. Aeroporto de Ribeirão Preto receberá R\$ 88 milhões em investimento: Em Brasília, o governador Geraldo Alckmin assinou Termo de Compromisso com o governo federal para obras de modernização. 14 de novembro de 2014. Disponível em <https://www.saopaulo.sp.gov.br/ultimas-noticias/aeroporto-de-ribeirao-preto-recebera-r-88-milhoes-em-investimento/>. Acesso dia 16 de janeiro de 2022.

JUSBRASIL. 2019. Tribunal de Justiça de São Paulo. Processo localizado na 14ª Vara de Fazenda Pública sob o nº 1040927-65.2019.8.26.0053 - Tead-terminais Aduaneiros do Brasil LTDA x Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/processos/235235569/processo-n-1040927-6520198260053-do-tj-sp>. Acesso 14 de junho de 2022.

SÃO PAULO. 2021. TJSP converte reintegração de posse em Ribeirão Preto em ação de indenização por desapropriação indireta. 17 de agosto de 2021. Acesso em 6 de julho de 2022. Disponível em: [https://www.tjsp.jus.br/Noticias/Noticia?codigoNoticia=71031&fbclid=IwAR35Sun9qHelf5iV006y\\_zh9Q\\_CGiIXKsbirsic3Zt-2iDboHQ5NeKfD5jQ](https://www.tjsp.jus.br/Noticias/Noticia?codigoNoticia=71031&fbclid=IwAR35Sun9qHelf5iV006y_zh9Q_CGiIXKsbirsic3Zt-2iDboHQ5NeKfD5jQ)

SÃO PAULO. 2019. Plano de Exploração Aeroportuária. Diário Oficial Poder Executivo - Seção I página 252, data de quarta-feira, 24 de abril de 2019. São Paulo - SP: 2019. Acesso em 1 de abril de 2022. Disponível em: [https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento\\_11\\_4.aspx?link=%2f2019%2fexecutivo%2520secao%2520i%2fabril%2f24%2fpag\\_0252\\_656ddb74777dc83ac8b825f5c93f270f.pdf&pagina=252&data=24/04/2019&caderno=Executivo%20I&paginaordenacao=100252](https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2019%2fexecutivo%2520secao%2520i%2fabril%2f24%2fpag_0252_656ddb74777dc83ac8b825f5c93f270f.pdf&pagina=252&data=24/04/2019&caderno=Executivo%20I&paginaordenacao=100252)

## Jornais e revistas

ACIDADEON. Obra de ampliação da pista do Leite Lopes exige derrubada de mais 56 barracos. Data da matéria: 5 ago. 2013. Disponível em: <https://www.acidadeon.com/ribeiraopreto/cotidiano/cidades/NOT,2,2,868687,Obra+de+ampliacao+da+pista+do+Leite+Lopes+exige+derrubada+de+mais+56+barracos.aspx>. Acesso em 20 setembro de 2021.

ACIDADEON. Após eleição, Estado e União selam acordo por aeroporto. Leite Lopes receberá no total R\$ 443 milhões para internacionalização. 8 de novembro de 2014, Disponível em: <https://web.archive.org/web/20141108212814/http://www.jornalacidade.com.br/politica/NOT,2,2,1007368,Apos+eleicao+Estado+e+Uniao+selam+acordo+por+aeroporto.aspx>. Acesso 25 de maio de 2022

ACIDADEON. Concessão do aeroporto Leite Lopes fica para 2021: Projeto de privatização do aeroporto Leite Lopes, em Ribeirão Preto, é avaliado em R\$ 119 milhões. Data de 16 de outubro de 2020. Disponível em: <https://www.acidadeon.com/ribeiraopreto/economia/NOT,0,0,1552334,concessao-do-aeroporto-leite-lopes-fica-para-2021.aspx>. Acesso em 30 de maio setembro de 2022.

A ESCOLA Brasileira vae “brevetar” a sua primeira turma de aviadores. A NOITE, Rio de Janeiro, 17 abr. 1914, Anno IV, n. 840, p.1. Disponível em: [http://memoria.bn.br/docreader/348970\\_01/4145](http://memoria.bn.br/docreader/348970_01/4145). Acesso dia 30 de março de 2021.

AEROCLUBE brasileiro, berço da aviação nacional. HANGAR 33, 8 out. 2014. Disponível em: <http://blog.hangar33.com.br/aeroclube-brasileiro-berco-da-aviacao-nacional/>. Acesso dia 1 setembro de 2021.

AEROCLUBE do Brasil: a mais antiga escola de aviação do país. Cultura Aeronáutica, 8 dez. 2009. Disponível em: <http://culturaaeronautica.blogspot.com.br/2009/12/aeroclube-do-brasil-mais-antiga-escola.html>. Acesso dia 30 de março de 2021.

FOLHA DE SÃO PAULO. Favela atrapalha expansão de Cumbica. Remoção de barracos vai custar R\$ 300 milhões à União e deve levar dois anos; obra poderia ser adiantada no período. Urbanização diminuiu grau de formação de neblina na região; hoje, aeroporto fecha menos do que na época de sua inauguração, nos anos 80. São Paulo, 06 de maio de 2007. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff0605200705.htm>. Acesso dia 7 de julho de 2022

FOLHA DE SÃO PAULO. Pesquisa catalogou ao menos 25 espécies que oferecem riscos aos aviões que pousam na pista do Leite Lopes Estudo vai planejar estratégia para retirada dos pássaros; em 2009 houve cinco colisões entre aves e aviões. Ribeirão Preto, 09 de Novembro de 2010. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/ribeirao/ri0911201015.htm>. Acesso dia 7 de julho de 2022

FOLHA DE SÃO PAULO. Governo Paulista arrecada R\$ 22,3 milhões em leilão de aeroportos regionais. São Paulo 15 de julho de 2021. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2021/07/governo-paulista-arrecada-r-223-milhoes-em-leilao-de-aeroportos-regionais.shtml> . Acesso dia 30 de julho de 2021.

G1. Acúmulo de lixo atrai urubus para região do aeroporto de Ribeirão, SP - Aves marcaram território próprio na região, diz chefe de fiscalização. Avião teve que fazer pouso forçado após urubu atingir turbina. Ribeirão e Franca, 16 de maio de 2010. Acesso dia 7 de julho de 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/2012/05/acumulo-de-lixo-atrai-urubus-para-pista-do-aeroporto-de-ribeirao-sp.html>. Acesso dia 30 de maio de 2022.

G1. *Estado arcará com desapropriações para ampliar aeroporto em Ribeirão Preto*. Data da matéria 9 de maio de 2012. Disponível em: <http://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto13franca/noticia/2012/05/estado-arcara-com-desapropriacoes-para-ampliar-aeroportoem-ribeirao.html>. Acesso dia 6 de setembro de 2020.

G1. Aviação Civil aprova projetos de ampliação do Leite Lopes em Ribeirão. Data da matéria 8 de novembro de 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/sp/ribeirao-pretofranca/noticia/2014/11/aviacao-civil-aprova-projetos-de-ampliacao-do-leite-lobes-em-ribeirao.html>. Acesso dia 5 de setembro de 2020.

G.1. Com 70 favelas, Ribeirão Preto registra uma tentativa de ocupação por mês. Data da matéria 9 de março de 2017. Disponível em: <http://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/2017/03/com-70-favelas-ribeirao-preto-registra-uma-tentativa-de-ocupacao-por-mes.html>. Acesso dia 5 de dezembro de 2020.

REVISTA PAINEL. Aeroporto (Internacional) Leite Lopes decolagem para o futuro. Ano XIX nº 134 maio de 2006. Associação de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de Ribeirão Preto (AEAARP). Coordenador: Fernando Freire, Editora CM, Ribeirão Preto: 2006

REVIDE. Moradores da região do Leite Lopes receberão identificação de zona de ruído Medida pode auxiliar a vizinhança do aeroporto a requerer descontos no IPTU. 11 de julho de 2017. Disponível em <https://www.revive.com.br/noticias/cidades/moradores-da-regiao-do-leite-lobes-receberao-identificacao-de-zona-de-ruido/>. Acesso 15 de abril de 2022.

REVIDE. Moradores do Jardim Aeroporto acusam falta de transparência da Prefeitura. Associação de moradores exige que conste nos carnês do IPTU o tipo de zoneamento no qual estão os imóveis. 31 de outubro de 2017. Disponível em <https://www.revive.com.br/noticias/cidades/moradores-do-jardim-aeroporto-acusam-falta-de-transparencia-da-prefeitura/>. Acesso 15 de abril de 2022.

REVIDE. Governo do Estado libera R\$ 8,8 milhões para obras no Aeroporto Leite Lopes, em Ribeirão. 20 de Abril de 2018. Disponível em:

<https://www.revive.com.br/noticias/cidades/governo-do-estado-libera-r-88-milhoes-para-obras-no-leite-lobes2018/>. Acesso dia 5 de dezembro de 2021.

THATHI. Patrimônio de Ribeirão, Jockey Club tenta anular venda da sede por valor irrisório. A empresa compradora foi a Pafil que levou a área por R\$18 milhões, ou seja, o correspondente a 24% do valor venal, de R\$75 milhões. 7 de julho de 2021. Disponível em:

<https://thathi.com.br/cidade/patrimonio-de-ribeirao-jockey-club-tenta-anular-venda-da-sede-por-valor-irrisorio/>. Acesso dia 20 de maio de 2022.

TRIBUNA RIBEIRÃO. SP quer “privatizar” o Leite Lopes em 2020. Data de 10 de outubro de 2019. Disponível em: <https://www.tribunaribeirao.com.br/site/sp-quer-privatizar-o-leite-lobes-em-2020/>. Acesso 23 de junho de 2021.

TRIBUNA RIBEIRÃO. Com a palavra, o presidente. 8 de março de 2020. Disponível em: <https://www.tribunaribeirao.com.br/site/com-a-palavra-o-presidente/>. Acesso 25 de junho de 2022

TRIBUNA RIBEIRÃO. Leite Lopes vai receber mais de R\$ 130 milhões em investimentos. 25 de abril de 2021. Disponível em: <https://www.tribunaribeirao.com.br/site/investimentos-r-130-milhoes-para-o-leite-lobes/>. Acesso 23 de junho de 2021.

VALOR ECONÔMICO. Doria quer privatizar todos os aeroportos regionais de SP até 2020. 5 de fevereiro de 2019. Disponível em: <https://valor.globo.com/politica/noticia/2019/02/05/doria-quer-privatizar-todos-os-aeroportos-regionais-de-sp-ate-2020.ghtml>. Acesso dia 20 de janeiro de 2022.

VALOR ECONÔMICO. Doria afirma que infraestrutura é prioridade no programa de desestatização. Entre as iniciativas, o governador de SP destacou a privatização dos portos de Santos e São Sebastião. 1 de agosto de 2020. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/01/08/doria-afirma-que-infraestrutura-e-prioridade-no-programa-de-desestatizacao.ghtml>

### **Arquivo Aero clube de Ribeirão Preto**

Ata de fundação do Aero clube de Ribeirão Preto: 1939.

Foto dos hangares Marincek com detalhe ao fundo da Usina Tanquinho. Ribeirão Preto - SP: S/D

Foto Luiz Leite Lopes com Getúlio Vargas durante a entrega de aeronaves no Aero clube de Ribeirão Preto. Ribeirão Preto - SP: 1941.

Foto do batismo de aeronave doada por Sinhá Junqueira. Ribeirão Preto - SP: 1942.

Foto aérea do sítio aeroportuário com foco na construção da futura sede do Aero clube de Ribeirão Preto. Ribeirão Preto - SP: 1949.

Foto da finalização da obra da sede do Aero clube de Ribeirão Preto. Ribeirão Preto - SP: 1949.

### **Arquivo Câmara Municipal de Ribeirão Preto**

Ata da sessão ordinária da Câmara, 31 de outubro de 1903. Microfilmado, rolo 58-A, flash 2. Ribeirão Preto - SP: 1903

Lei nº 100 de 1903. Concede um conto de réis ao aeronauta Alberto Santos Dumont. Ribeirão Preto - SP: 1903

Lei nº 225 de 1952, Autoriza o Prefeito Municipal a assinar contrato com o Governo do Estado. Ribeirão Preto - SP: 1952

Foto aérea do Campo de Aviação Tanquinho. Estado. Ribeirão Preto - SP: S/D

### **Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto (APHRP)**

Mappa Geral Prefeitura de Ribeirão Preto Directoria de Obras: 1935

Mapa Geral de Ribeirão Preto: 1949.

Fundo José Oliveira Reis. Observações e notas explicativas do esquema do Plano diretor de Ribeirão Preto: 1945. Autor: José de Oliveira Reis.

Fundo José Oliveira Reis. Mapas das propostas do Plano diretor de 1955.

Hemeroteca. Jornal A Cidade, de número 281 datado de 6 de dezembro de 1956.

### **Arquivo do Estado de São Paulo**

Arquivo C10246. Pasta intitulada “Processo para constituição de Campo de Aviação (1947)”. São Paulo-SP: 1947-1949.

Arquivo C10246. Ribeirão Preto nr 601 fls 90 data 26 de agosto de 1949. Radiotelegrama do Dr. Luiz Leite Lopes para o Dr. Eduardo Celestino Rodrigues, Secretário de Viação e Obras Públicas. São Paulo-SP: 1949

### **Sites**

COMUNIDADE NAZARÉ PAULISTA. Rede social, Disponível em: <https://www.facebook.com/Comunidade-Nazar%C3%A9-Paulista-577870616228826>. Acesso 30 de junho de 2022.

BARROS, V. A violência da reintegração de posse pode ser vista no documentário Reintegração de posse na Favela da Família - Ribeirão Preto-SP (05/07/11). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=jgTN7mpPZeA>. Acesso 25 de junho de 2022.

BLOG DA RAQUEL ROLNIK. Situação habitacional em Ribeirão Preto é exemplo da grave crise habitacional do país. 12 de outubro de 2016. Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2016/10/21/situacao-habitacional-em-ribeirao-preto-e-exemplo-da-grave-crise-habitacional-do-pais/>. Acesso em 10 de junho de 2022.

FLICKR. Fotógrafo Weber Sian. Disponível em: <https://www.flickr.com/people/150072303@N08/>. Acesso dia 1 de julho de 2022.

OCALÇADÃO. "Essa esquerda é surda, está desvinculada dos problemas que o povo está vivendo." Ermínia Maricato. Blog, 17 de outubro de 2019, Ribeirão Preto - SP. Disponível em: <https://ocalcaado.blogspot.com/2019/10/essa-esquerda-e-surda-esta-desvinculada.html>. Acesso dia 8 de julho de 2022.

NOVOAEROPORTORIBEIRÃOPRETO. Dados Gerais. Blog, 24 de abril de 2011. Ribeirão Preto - SP. Disponível em: <http://novaaeroportoibeiraopreto.blogspot.com/p/aeroporto-leite-lobes-dados-gerais.html>. Acesso 7 de abril de 2022.

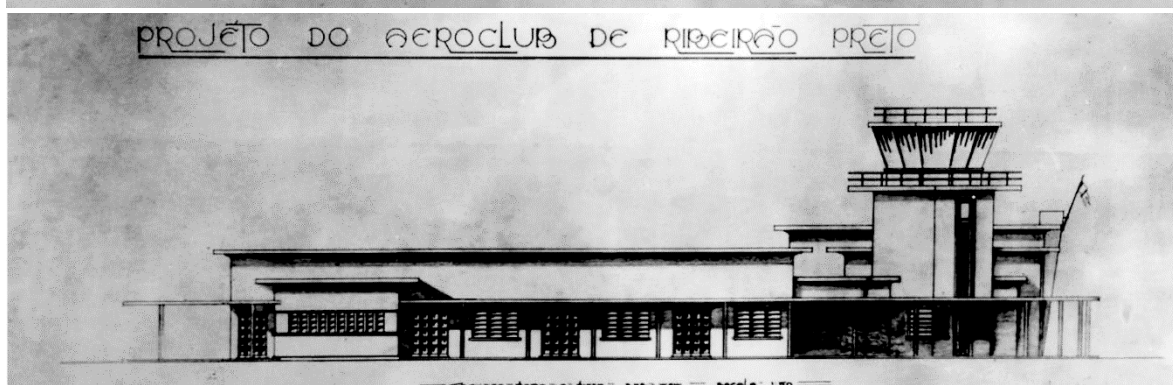
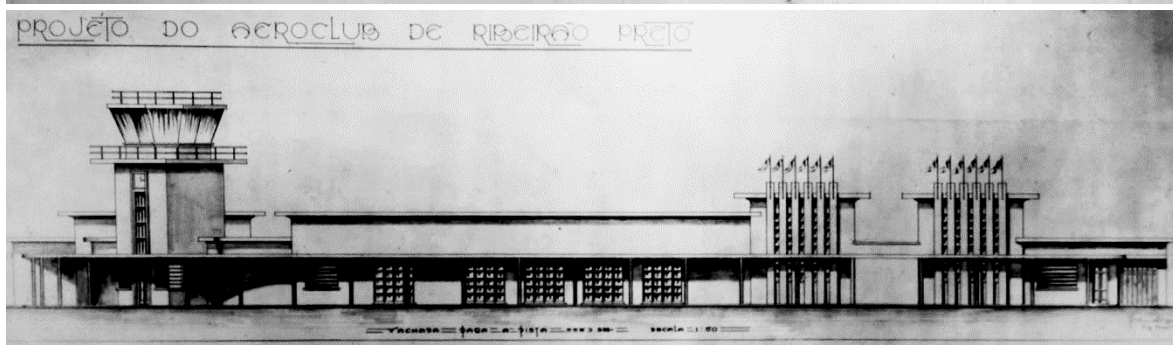
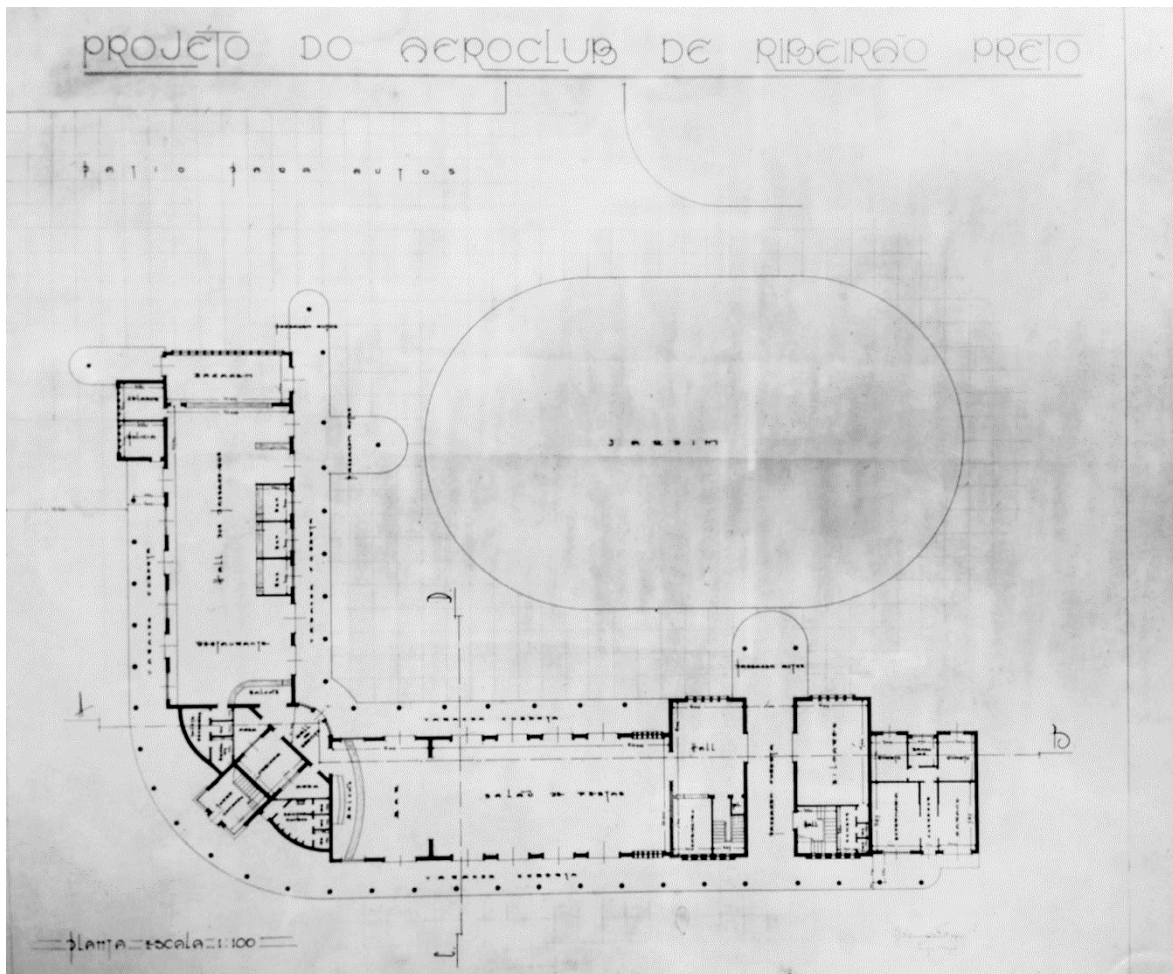
NOVOAEROPORTORIBEIRÃOPRETO. Moradores pintam mapas por descontos no iptu. Blog, 29 de julho de 2016. Disponível em: <https://novaeroportoibeiraopreto.blogspot.com/2016/07/moradores-pintam-mapas-por-descontos-no.html>. Acesso 20 de abril de 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. Parque Permanentes de Exposição "Presidente Emílio Garrastazu Médici". Site. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/inovacao-desenvolvimento/parque-permanente-de-exposicoes>. Acesso 30 de maio de 2022

SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Sistema Horus. Site. Disponível em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Aeroporto/InformacoesGerais/SBAE>.

## ANEXO: PROJETO DO AERoclUBE DE RIBEIRÃO PRETO

Planta do terminal de passageiros e torre de controle aéreo e fachadas voltadas para pista. Sem data. Não foi possível identificar o nome do engenheiro responsável. Fonte: APHRP









instituto de  
arquitetura  
e urbanismo  
usp são carlos

programa de  
pós-graduação

