

## **PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO: PODER E CONFLITO NO PROJETO DE EXPANSÃO DO AEROPORTO DE VIRACOPOS EM CAMPINAS, SP.**

**Eliseu Savério SPOSITO<sup>1</sup>**  
**Thiago Aparecido TRINDADE<sup>2</sup>**

**Resumo:** O objetivo central deste artigo é analisar os conflitos de poder em torno do projeto de expansão do Aeroporto Internacional de Viracopos em Campinas, Estado de São Paulo. A partir da discussão sobre a globalização e o uso do território, buscamos mostrar como as disputas entre os diferentes atores envolvidos no projeto de expansão se relacionam com a dinâmica de produção do espaço urbano e com a apropriação do território pelos diferentes grupos sociais.

**Palavras-chave:** Território; Espaço Urbano; Movimento Social; Poder Público; Aeroporto de Viracopos.

### **PRODUCTION OF THE URBAN SPACE: POWER AND CONFLICT IN THE EXPANSION PROJECT OF THE VIRACOPOS AIRPORT IN CAMPINAS, SP.**

**Abstract:** The prime goal of this article is to analyze the power conflicts round the expansion project of the Viracopos International Airport in Campinas, São Paulo State. Starting from of discussion about globalization and the use of the territory, we seek to show how the disputes between the different actors engaged in the expansion project related with the dynamic of the production of urban space and the appropriation of the territory by different social groups.

**Key-words:** Territory; Urban Space; Social Movement; Public Power; Viracopos Airport.

---

<sup>1</sup> Professor Titular do Departamento de Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia/UNESP, Campus de Presidente Prudente. Pesquisador CNPq - [essposito@prudent.com.br](mailto:essposito@prudent.com.br)

<sup>2</sup> Geógrafo pelo Curso de Geografia da Faculdade Ciências e Tecnologia/UNESP, Campus de Presidente Prudente. Mestrando em Ciência Política pelo IFCH/UNICAMP - [thiagoat2005@yahoo.com.br](mailto:thiagoat2005@yahoo.com.br)

### **Introdução**

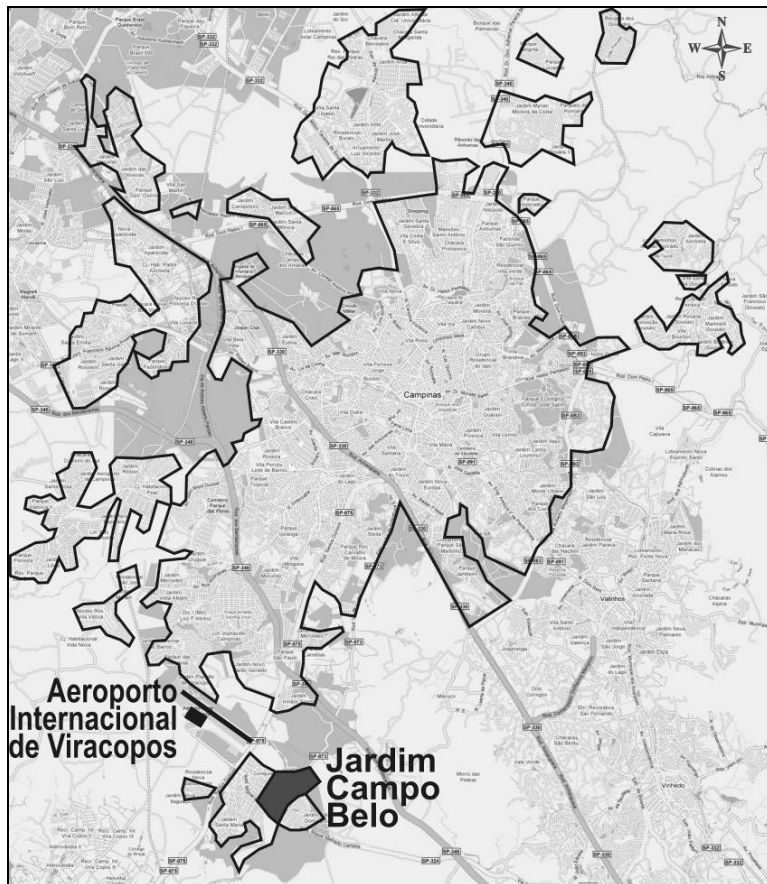
Os conflitos entre as diferentes instâncias do poder público em suas três esferas de poder (federal, estadual e municipal), e entre elas e os moradores residentes nos arredores do Aeroporto de Viracopos, no município de Campinas, motivaram um estudo que resultou na elaboração deste texto. Seu principal objetivo é demonstrar que o fator que motivou os conflitos sociais que serão analisados, foi o projeto de ampliação do aeroporto<sup>3</sup>. A ampliação foi planejada para ocupar uma área contígua àquela onde já está toda a infra-estrutura aeroportuária. Na área prevista para ser desapropriada vivem, atualmente, mais de 16 mil pessoas de acordo com os números do poder municipal e, de acordo com lideranças dos moradores, o número ultrapassa 40 mil pessoas que habitam, em conjunto, de 17 loteamentos.

A referida área, considerada a mais pobre do município, caracteriza-se pela ocupação rarefeita, de baixo padrão habitacional e população de baixa renda, além de uma carência significativa de infra-estrutura de serviços como saneamento básico e energia elétrica, além de estar a aproximadamente 14 quilômetros do centro de Campinas.

---

<sup>3</sup> O tema torna-se mais atualizado por causa da crise que vem vivendo o setor aviário brasileiro, que motivou o governo federal cogitar em ampliar o aeroporto com investimentos federais a partir de 2008.

**Figura 1 – Área urbanizada de Campinas e situação do Aeroporto de Viracopos**



**1. Globalização e uso do território: partindo da proposta de expansão do Aeroporto de Viracopos**

As discussões referentes ao projeto de ampliação do Aeroporto de Viracopos tiveram início em meados da década de 1970. Em 1979, o governo do Estado de São Paulo emitiu o primeiro decreto de

desapropriação, que tornava de utilidade pública uma área de oito milhões de metros quadrados próxima do aeroporto, visando à construção de uma segunda pista de pouso e decolagem.

O início das conversações sobre a expansão e a emissão do decreto ocorre no mesmo contexto histórico em que o processo de desconcentração industrial no Estado de São Paulo começa a ganhar evidência. Para evitar os prejuízos causados pelas deseconomias de aglomeração na metrópole e que, certamente, se agravariam com o tempo, a produção industrial migrou em direção a algumas áreas do interior do estado, caracterizando-se por ser um movimento seletivo; isto é, a desconcentração industrial não atingiu o interior paulista em sua totalidade, mas apenas as áreas mais dinâmicas que já eram dotadas de infra-estrutura.

O projeto de expansão do aeroporto está atrelado, nesse momento, à mesma lógica do processo de desconcentração industrial: como os aeroportos de Congonhas e Cumbica, os dois principais do estado, já demonstravam sinais de saturação, o principal objetivo do referido projeto é fazer com que ele absorva parte do movimento operacional aeroviário.

Esse processo de redefinição territorial nas diversas escalas (local, regional e até mesmo nacional), está diretamente relacionado com a dinâmica do processo conhecido como globalização. Santos e Silveira (2001) afirmam que, com o advento da globalização, o “(...) o território ganha novos conteúdos e impõe novos comportamentos, graças às enormes possibilidades da produção e, sobretudo, da circulação dos insumos, dos produtos, do dinheiro, das idéias, das informações e dos homens” (p. 52-53). Assim, abrem-se novas possibilidades de uso do território para as grandes corporações, que são os atores hegemônicos do mundo atual.

Para esses dois autores, “(...) o uso do território pode ser definido pela implantação de infra-estrutura, (...) mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade” (p. 21). Santos (1993) já esboçava essa idéia quando analisava a produção do espaço necessário à reprodução dos grandes capitais no meio urbano, na fase do capital monopolista. O autor afirmava que, para que isso ocorra, “(...) é preciso dotar as cidades de infra-estruturas custosas, indispensáveis ao processo produtivo e à circulação interna dos agentes e dos produtos” (p. 102).

Dessa forma, pode-se afirmar que somente a partir de determinadas condições materiais o capital se reproduzirá em larga escala. No que se refere à ampliação de Viracopos, a construção de uma segunda pista de pousos e decolagens torna-se de suma importância para que as empresas,

voltadas para o mercado externo, continuem a se utilizar das vantagens competitivas proporcionadas pelo aeroporto, principalmente no que se refere à velocidade da circulação de mercadorias, já que este é um dos principais fatores que definem sua capacidade de concorrer com as outras, no mercado global. Sobre a articulação da economia nacional com o mercado externo, Santos e Silveira afirmam que

O peso do mercado externo na vida econômica do país acaba por orientar uma boa parcela dos recursos coletivos para a criação de infra-estruturas, serviços e formas de organização do trabalho voltadas para o comércio exterior, uma atividade ritmada pelo imperativo da competitividade e localizada nos pontos mais aptos para desenvolver essas funções (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 21-22).

O município de Campinas e, mais especificamente, o Aeroporto de Viracopos, pode ser considerado território apto para desenvolver as funções a que os autores se referem. Quanto maior a importância de uma cidade no âmbito nacional, mais propícia ela está para receber os impactos decorrentes das reorganizações na sua configuração territorial; portanto, os impactos da globalização são mais visíveis nas grandes cidades, justamente pela importância que elas têm no conjunto de relações que orienta o sistema econômico e político de um país.

As obras de ampliação que estão previstas no plano diretor de Viracopos têm, como objetivo em longo prazo, atender a uma demanda de 55 milhões de passageiros e um total de 470 mil operações de pouso e decolagem por ano. A Infraero<sup>4</sup> pretende atingir essa meta a partir da construção da segunda pista<sup>5</sup>. Isto quer dizer que os investimentos serão feitos com a intenção de ampliar a capacidade operacional do aeroporto tanto no que tange ao transporte civil como ao comercial.

A Infraero pretende equilibrar os índices do transporte aéreo no Estado de São Paulo, desconcentrando o tráfego dos Aeroportos de Congonhas (localizado dentro da área urbana da cidade de São Paulo) e de Cumbica (localizado no município de Guarulhos, na Grande São Paulo), ampliando a capacidade de operação de Viracopos.

<sup>4</sup> A Infraero Aeroportos Brasileiros é uma empresa ligada ao Ministério da Defesa e gere inúmeros aeroportos no Brasil.

<sup>5</sup> Informações disponíveis em [www.infraero.gov.br](http://www.infraero.gov.br).

Segundo dados disponíveis no *site* da Infraero, Viracopos realizou, em 2004, 24.584 operações de pouso e decolagem. O Aeroporto de Cumbica, por sua vez, efetivou 149.497 operações, enquanto que o Aeroporto de Congonhas realizou 217.782 operações dessa natureza. Fica claro, portanto, que a desconcentração do movimento operacional dos Aeroportos de Cumbica e Congonhas em direção a Viracopos está prevista como um processo que, mesmo lento e gradual, é necessário para as dinâmicas territoriais do capitalismo no Brasil.

## 2. A resistência dos moradores ao projeto de remoção

Nos últimos anos, mais especificamente a partir de 2001, o projeto de ampliação do Aeroporto de Viracopos enfrentou grande resistência da população residente no seu entorno. Os conflitos entre moradores e poder público atingiram seu ponto mais alto exatamente quando, no início de 2001, os moradores ameaçaram fechar a rodovia Santos Dumont (SP 75), caso eles continuassem a ser ignorados pelas autoridades nas discussões referentes à ampliação do aeroporto.

Os moradores chegaram a realizar manifestações em algumas ocasiões com a finalidade de pressionar o poder público, a fim de que ele atendesse às suas principais reivindicações. Essas manifestações, como a passeata realizada no dia 9 de julho de 2001 pela Rodovia Campinas-Vinhedo, tensionaram o debate sobre a expansão, mostrando que os moradores dos bairros a serem desapropriados estavam dispostos a participar do processo de negociação e fazer valer os seus interesses.

As reivindicações dos moradores eram bastante claras e específicas, resumindo-se em dois pontos: em primeiro lugar, eles queriam permanecer no local onde estavam, ou seja, não aceitavam ser removidos para a expansão do aeroporto e, em segundo, reivindicavam que o poder público investisse em infra-estrutura e equipamentos coletivos nos bairros onde residiam. Durante quase 30 anos os governos municipais não investiram em melhorias naqueles bairros em função do decreto de desapropriação, o que fez com que toda aquela área ficasse praticamente abandonada por muito tempo.

O fato é que as reivindicações dos moradores estão diretamente relacionadas a uma problemática mais ampla: as precárias condições habitacionais dos pobres nos centros urbanos. Como se sabe, a produção capitalista do espaço urbano na cidade dá-se de maneira desigual e

contraditória, refletindo a desigualdade existente entre as diferentes classes que compõem a sociedade.

A mobilização dos moradores dos bairros que estavam previstos para serem desapropriados em função da expansão de Viracopos dá exemplo concreto de uma forma de organização das populações mais pobres em lutar pela produção de uma cidade menos desigual. A população, organizada em associações de bairros, constitui o que podemos chamar de *ativismo de bairro*. De acordo com Souza, (2000, p. 140), o “(...) ativismo de bairro é o ativismo social urbano por excelência”. Souza (1988) destaca que o ativismo de bairro surge como uma forma de enfrentar problemas

“(...) com imediata expressão espacial: insuficiência dos equipamentos de consumo coletivo, problemas habitacionais, segregação socioespacial, intervenções urbanísticas autoritárias, centralização da gestão territorial, massificação do bairro e deterioração da qualidade de vida urbana” (SOUZA, 1988, p. 42).

Um ponto que merece destaque é justamente o conjunto de fatores principais que levou os moradores a se manifestarem contrários à sua saída da área. Dois fatores principais explicam a mobilização motivada pelo desejo de permanência na área: em primeiro lugar, a falta de confiança no poder público e, em segundo, o apego que têm em relação ao espaço vivido e, portanto, ao seu local de moradia.

Com relação ao primeiro ponto, a desconfiança em relação ao poder público explica-se pelo projeto elaborado e imposto “de cima para baixo”. Há três décadas os diferentes governos municipais vinham alegando que não podiam investir na área em decorrência do decreto desapropriatório, embora a população sempre tenha reivindicado melhorias na infraestrutura dos bairros.

De maneira repentina, apresenta-se um projeto de remoção da população em direção a um complexo habitacional proposto, planejado e dotado de toda a infraestrutura básica. No entanto, esse projeto de remoção nunca foi algo concreto porque a falta de informação concisa e coerente era o principal fator que fazia com que os moradores se sentissem desconfiados em relação às propostas do poder público.

Outro fator ainda mais complexo era o desejo de permanência dos moradores na área por causa do apego que eles têm para com o lugar (espaço de vivência). Para os agentes interessados nas obras de ampliação de Viracopos, a remoção dos bairros representava apenas mais uma etapa

no cronograma das obras. Mas, para a população local, aquele lugar possuía um significado diferente, pois era ali que a maioria dos moradores tinha passado o maior tempo de suas vidas, estabelecendo laços familiares e de vizinhança. Sobre as relações emocionais que os indivíduos desenvolvem com o lugar de vivência, Leite se referencia em dois importantes autores para explicá-las:

Como afirma Relph (1979), os lugares só adquirem identidade e significado através da intenção humana e da relação existente entre aquelas intenções e os atributos objetivos do lugar, ou seja, o cenário físico e as atividades ali desenvolvidas (...) Tuan (1975) afirma ainda que há uma estreita relação entre experiência e tempo, na medida em que o senso de lugar raramente é adquirido pelo simples ato de passarmos por ele. Para tanto seria necessário um longo tempo de contato com o mesmo, onde então houvesse um profundo envolvimento (LEITE, 1998, p. 10).

Percebe-se, portanto, que a afetividade com o lugar resulta de um processo de convivência e construção do cotidiano, ou seja, não é uma relação que se estabelece automaticamente.

Por fim, cabe destacar uma questão que se mostrou de grande importância: o motivo pelo qual a resistência dos moradores se mostrou muito mais forte e aguerrida no Jardim Campo Belo I e II. As duas associações de bairro (tanto a do Campo Belo I quanto a do Campo Belo II) sempre foram muito atuantes e seus representantes fizeram um trabalho forte junto à população procurando, justamente, organizar e mobilizar a população contra a desapropriação da área. O papel das lideranças é muito importante na organização de uma população para que ela se mobilize politicamente a faça suas reivindicações, mesmo que antagonizando com o poder público. No caso em pauta, isso ficou comprovado, uma vez que os representantes dos Jardins Campo Belo I e II sempre estiveram na “linha de frente” da mobilização.

### 3. A expansão de Viracopos e os conflitos entre as esferas de poder

O projeto de ampliação do Aeroporto de Viracopos envolve responsabilidades das três esferas de poder, ou seja, dos governos federal, estadual e municipal. Nos últimos anos, ficou evidente uma disputa envolvendo essas três esferas. Em determinados momentos, os conflitos entre as pessoas envolvidas assumiram uma dimensão muito maior na

ampliação de Viracopos do que os conflitos entre moradores interessados na não desapropriação e o poder público.

Notou-se, ao longo do tempo<sup>6</sup>, como as alianças e as divergências entre as três esferas se refaziam e se desfaziam ou se reorganizavam depois dos processos eleitorais, redesenhando o quadro de poder formatado anteriormente. Em um primeiro momento, a Infraero e o governo do estado atuavam de maneira conjunta e coordenada, estabelecendo-se um conflito entre essas duas esferas e a Prefeitura Municipal de Campinas. Posteriormente, com as eleições presidenciais de 2002, a Infraero passa a ser uma aliada da prefeitura, sendo que essas duas instâncias passam a submeter o governo do estado a um isolamento cada vez maior nas discussões concernentes ao aeroporto.

Antes de explicar de maneira mais detalhada como se deram os conflitos entre as distintas esferas de poder, convém fazer uma breve reflexão sobre o papel do Estado na sociedade capitalista. Primeiramente, é necessário lembrar que ela é fracionada em classes sociais, caracterizando-se basicamente pela *desigualdade*, uma vez que uma minoria detém os meios de produção e a maioria se vê obrigada a vender sua força de trabalho, simplesmente para sobreviver. Outra característica importante dessa sociedade é o *conflito* entre as diferentes classes, uma vez que os interesses das mesmas são, na grande maioria dos casos, divergentes.

Em última instância, a função do aparelho de Estado é *garantir* as condições de reprodução do sistema, beneficiando a classe dominante. O Estado é, na realidade, o resultado de uma correlação das forças que compõem a sociedade em um determinado momento histórico. Souza (2001), analisando o papel desempenhado pelo Estado na formulação de políticas de planejamento urbano, observa que:

O Estado não é 'neutro' e nem pode sê-lo. O Estado é, antes, uma 'condensação de uma relação de forças entre classes e frações de classe', para usar uma sugestiva expressão de Nicos POULANTZAS (1985:147). O Estado tende a reproduzir, como vetor resultante em termos de ações, intervenções conformes aos interesses dos grupos e classes dominantes, que dispõem de mais recursos e maior capacidade de influência (SOUZA, 2001, p. 326).

De acordo com Vieira (2000, p. 24), "as políticas do Estado reproduzem dinamicamente uma determinada correlação de forças entre as

<sup>6</sup> As observações empíricas foram realizadas de 2001 a 2006.

diversas classes e frações de classe". Como o Estado tende a reproduzir a correlação de forças da sociedade, teoricamente ele vai beneficiar as classes que dispõem de mais recursos e capacidade de influência.

Entretanto, isso não significa que, por meio da ação do Estado, outros setores da sociedade não possam ser beneficiados. O aparelho estatal não pode, e nem deve, ser entendido como um agente homogêneo, livre de relações conflituosas e contraditórias. Justamente por não ser imune a tais relações, deve-se ter em mente que o Estado é passível de sofrer influência de setores mais desfavorecidos da sociedade, redirecionando sua atuação para outro sentido em conjunturas específicas. Ainda que do ponto de vista estrutural sua função seja a manutenção do *status quo*, é possível que, conjunturalmente, a ação do Estado leve em conta determinados interesses das classes subordinadas.

O caso da expansão do Aeroporto de Viracopos é um exemplo ilustrativo da complexa teia de relações que envolve o aparelho de Estado em suas diferentes esferas de poder. O ano de 2001 foi marcado por várias divergências entre as diversas instâncias políticas, pois houve tensão entre a prefeitura, na época comandada pelo petista Antônio da Costa Santos (Toninho do PT), a Infraero e o governo estadual. A disputa foi motivada porque era necessário decidir como seriam divididas as responsabilidades de cada parte no processo de ampliação do aeroporto e como seria realizada a remoção das famílias.

A administração petista posterior à de Toninho do PT não quis enfrentar o desgaste político que poderia resultar da expansão do aeroporto, sobretudo porque os moradores da área não aceitavam ser removidos e resistiram a essa possibilidade. No entanto, em julho de 2002, foi firmado um acordo entre as três partes para viabilizar a expansão de Viracopos. Segundo o convênio, a Infraero ficava encarregada de realizar um censo socioeconômico e imobiliário da área para traçar um perfil da população residente e elaborar um plano de remoção; o governo do estado ficou encarregado de construir novas unidades habitacionais para os moradores por meio da Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano (CDHU); a prefeitura, por sua vez, se responsabilizou por definir uma nova área para as unidades habitacionais após a remoção dos moradores.

Com as eleições presidenciais de 2002, que levou o Partido dos Trabalhadores à presidência da república, o relacionamento da Infraero com a prefeitura de Campinas na questão de Viracopos mudou significativamente. Em 2003 e 2004, período em que o PT ainda

permaneceu na Prefeitura de Campinas, não houve nenhum desentendimento importante entre a estatal e o governo municipal. Esse período foi marcado por uma série de entraves de natureza burocrática no processo da expansão, especialmente no que se refere à remoção das famílias.

Com as eleições municipais de 2004, o pedetista Hélio Santos assume a prefeitura de Campinas e logo no início do seu mandato dá sinais de que está preocupado em resolver o impasse em torno da ampliação do aeroporto. A partir do momento em que ele assumiu a prefeitura, as relações entre as esferas municipal e federal se estreitaram rapidamente. Isso ocorre porque o prefeito de Campinas estava mais alinhado politicamente com o presidente Lula do que alguns segmentos do próprio PT de Campinas.

Com a vitória de Hélio Santos, as discussões sobre a expansão de Viracopos ganharam novo fôlego. Em janeiro de 2005, logo no início do mandato, o prefeito havia pedido ao presidente da Infraero para que ele fizesse pressão junto ao governo estadual para que fosse realizada a emissão das licenças ambientais para a expansão do aeroporto. O foco da divergência em torno da questão de Viracopos havia mudado: ao invés da *remoção* das famílias, passou a ser a emissão das *licenças ambientais* que dependiam da Secretaria Estadual do Meio Ambiente.

Entretanto, o debate sobre a desapropriação voltou à tona no dia 30 de janeiro de 2006, quando o prefeito, surpreendendo a todos, fez um anúncio oficial dizendo que a remoção das famílias residentes na área para a expansão de Viracopos estava descartada, já que as obras seriam redirecionadas para o lado oposto dos bairros que anteriormente estavam previstos para serem removidos. Além disso, o prefeito anunciou um pacote de investimentos nos bairros em parceria com o governo federal de aproximadamente 100 milhões de reais.

Dois dias após o anúncio do prefeito, o Jornal Correio Popular informou que o governo estadual não tinha conhecimento dessa mudança nos planos de expansão, e havia sido excluído de todo o processo de discussão da ampliação do aeroporto. A assessoria de imprensa da Secretaria de Transportes do Município de Campinas informou, por meio de uma nota oficial, que não houve convite da prefeitura para que o governo estadual participasse dos anúncios da mudança nos planos de ampliação do aeroporto. O discurso do presidente Lula, na cerimônia de lançamento do edital do aeroporto-indústria, que ocorreu em Viracopos no dia 7 de abril de 2006, confirmou que houve uma articulação nos

bastidores entre a esfera municipal e a esfera federal visando uma mudança nos planos de expansão:

(...) “o Hélio (Santos), assim que ganhou as eleições (municipais), foi a Brasília e reivindicou muitas coisas, entre elas o Hospital Ouro Verde e outra era em relação à população próxima de Viracopos”. “Eu disse para o companheiro Hélio: eu vou conversar com a Infraero e você pode dizer para o povo de Campinas, que se for preciso fazer um aeroporto redondo, a gente faz. Mas a gente não tira o povo do bairro onde está”, relatou o presidente (Correio Popular, 07/04/06).

Essa articulação silenciosa entre o prefeito de Campinas e o presidente da Infraero revela, claramente, a natureza conflituosa do Estado. Os dois dirigentes formularam um novo plano de expansão do aeroporto que atendia às reivindicações históricas dos moradores que estavam ameaçados de desapropriação, isolando dessa discussão o governo estadual, forte adversário político das duas outras instâncias. O mais importante é observar que, neste caso específico, a ação do Estado acabou beneficiando diretamente uma camada da população que pertence às classes dominadas, que geralmente vêm seus interesses relegados ao segundo plano pelo Estado em benefício das classes dominantes.

Contudo, é necessário lembrar que a atuação do Estado não se fará apenas em um único sentido, beneficiando sempre esse ou aquele grupo específico. Entendemos que, acima de tudo, o Estado deve ser visto como um *espaço de conflito*, um espaço de disputa entre os diferentes atores e grupos de interesses que compõem a sociedade. Por isso, o Estado pode se constituir no resultado de um pacto social conflituoso que contém tendências contraditórias que se manifestam quando é preciso tomar decisões que revelem o confronto entre atores, grupos, classes, entidades ou movimentos. O Estado, entendido nesses termos, seria uma arena de conflito social, onde os diferentes grupos se confrontam para tentar fazer valer os seus interesses:

Hofling (2001) lembra as diferentes posturas teóricas existentes no âmbito das ciências humanas em relação à natureza do Estado:

A tradição marxista desdobra-se num amplo espectro de tendências e mesmo teorias - aliás, coerente com seus pressupostos referentes à construção histórica de conceitos. Enraizadas nas clássicas formulações de Marx em relação ao Estado e às ações estatais - as quais estariam, em última instância, voltadas para garantir a

produção e reprodução de condições favoráveis à acumulação de capital e ao desenvolvimento do capitalismo -, outras se desdobram na análise da complexa questão da autonomia e possibilidade de ação do Estado capitalista frente às reivindicações e demandas dos trabalhadores e dos setores não beneficiados pelo desenvolvimento capitalista (HOFLING, 2001).

O caso de Viracopos é um exemplo concreto de que, em determinados momentos, devido à correlação de forças estabelecida, a ação do aparelho estatal pode beneficiar os setores de população considerados excluídos do sistema capitalista. Para Souza,

Embora a lógica da ação do Estado, em uma sociedade capitalista, *tenda* a ser a da reprodução da ordem vigente, isso não precisa ser sempre uma verdade; aquilo que é verdade 'no atacado', ou estruturalmente, não é, necessariamente, sempre verdade 'no varejo', ou conjunturalmente. Contradições e conflitos, se bem explorados podem conduzir a situações bem diferentes de um simples reforço da dominação, perpetuamente renovado, por parte do Estado (SOUZA, 2001, p. 29).

No entanto, para que essa discussão não fique com um caráter superficial, é necessário questionarmos quais são os fatores que conduzem o Estado a redirecionar sua atuação e beneficiar as camadas desfavorecidas em conjunturas específicas.

### 3.1 Os motivos da mudança nos planos de expansão de Viracopos

Para explicar a mudança no plano oficial de expansão do Aeroporto de Viracopos, anunciada pelo prefeito de Campinas, partimos de uma hipótese: a idéia era de que a decisão do prefeito baseava-se principalmente no momento eleitoral, visando obter benefícios para os seus aliados políticos mais próximos, especialmente o presidente da república, nas eleições que ocorreram em 2006.

Esse raciocínio faz sentido, uma vez que o presidente Lula, como já foi destacado anteriormente, possuía estreitas relações políticas com o prefeito de Campinas, e o plano de revitalização urbanística dos bairros que estavam ameaçados de desapropriação conta com a ajuda financeira do governo federal. Além disso, não podemos esquecer que o acordo para a

<sup>7</sup> Grifo do autor

mudança nos planos de expansão de Viracopos foi articulado entre o prefeito e o próprio presidente, que disputou a reeleição em 2006.

No entanto, a questão eleitoral não foi o único fator que motivou a decisão de redirecionar as obras de ampliação do aeroporto. Havia outros motivos não podem ser ignorados pois foi um conjunto de motivos inter-relacionados que levou o prefeito de Campinas e o presidente Lula a elaborarem uma alternativa para a expansão de Viracopos.

Em primeiro lugar, cabe destacar o adensamento populacional na área que estava prevista para ser desapropriada. O prefeito de Campinas, na ocasião dos anúncios referentes à mudança nos planos de expansão, destacou que a decisão havia sido tomada com base em critérios técnicos, uma vez que o censo realizado em 2005 por uma empresa contratada pela Infraero havia constatado o aumento populacional e, portanto, imobiliário, nos arredores de Viracopos: o número de imóveis residenciais e comerciais nas imediações do aeroporto teve aumento de 16,4% entre 2001 e 2005<sup>8</sup>. O adensamento foi utilizado como principal motivo para a mudança repentina.

Todavia, entendemos que o argumento de uma decisão pautada em critérios estritamente técnicos foi utilizado para camuflar o pano de fundo essencialmente político da decisão. O fato é que a decisão não foi tomada por causa do estudo da Infraero realizado em 2005. O estudo realizado por um consórcio contratado pela estatal foi comparado com um estudo realizado pela COHAB<sup>9</sup> em 2001, sob a coordenação do ex-prefeito Toninho do PT. Nesse momento, havia 5.635 unidades residenciais e comerciais, e em 2005 constatou-se o aumento ao longo desse período para 6.245 imóveis.

Será que um aumento de 880 imóveis durante quatro anos inviabilizava, de fato, a remoção? Podemos afirmar que o adensamento populacional e imobiliário existente em 2001 já tornava difícil a remoção da população. A questão é que o adensamento populacional e imobiliário no entorno do aeroporto implicava em dois grandes problemas: a dificuldade para se realizar a remoção tanto do ponto de vista técnico-urbanístico como do ponto de vista político. Sobre o primeiro, basta lembrar da dificuldade que seria construir um complexo habitacional para um número tão grande de moradores que ultrapassa 16.000 pessoas.

Sobre o segundo ponto, que se refere à dificuldade política de se realizar a remoção, basta lembrar a fala do presidente da Associação de

<sup>8</sup> Correio Popular, 08/01/2006.

<sup>9</sup> Companhia de Habitação Popular de Campinas.

Moradores do Campo Belo I: “isso é um problema que, se começasse a mexer, podia até começar, mas não sabia como terminava, e alguém ia pagar o preço político por um projeto mal sucedido”<sup>10</sup>. Isso exigiria um trabalho cuidadoso e muita negociação com os moradores. A situação se tornava ainda mais complicada porque a população estava oferecendo resistência ao projeto de remoção, o que poderia complicar mais o processo.

Acreditamos que os moradores não tinham força suficiente para resistir e permanecer no local caso fosse ordenada a remoção, mas a resistência dos mesmos poderia trazer grandes problemas para o governo municipal, dependendo do rumo que os acontecimentos tomassem. Esse foi o principal motivo pelo qual, a partir de um determinado momento, as gestões anteriores nunca se empenhavam para apressar a ampliação de terminal: o receio de que a resistência dos moradores se tornasse um barril de pólvora. Portanto, a própria resistência dos moradores também se constituiu em um fator significativo para a reviravolta no caso do aeroporto. Este é um exemplo concreto do movimento da história: a quantidade se transforma em qualidade dependendo de sua intensidade, do momento em que os fatos ocorrem e de acordo, também, com a densidade dos sujeitos envolvidos na ação. Isso significa, do ponto de vista teórico, que compreender o movimento da realidade significa compreendê-la pela leitura do método, pois é ele que possibilita a construção teórica da leitura e interpretação da realidade.

Há um outro elemento que merece ser ressaltado: a redução do custo financeiro do projeto de expansão com a mudança dos planos. As obras de expansão do aeroporto, segundo a Infraero e a prefeitura, seriam redirecionadas para uma área rural, e com isso, o custo financeiro foi bastante reduzido. O plano inicial (remoção dos moradores dos Jardins Campo Belo I e II) previa um gasto de 360 milhões reais, sendo que o plano alternativo implicaria em um custo de 90 milhões de reais. Isto significava uma economia de 270 milhões de reais para o caixa da companhia estatal. Ainda que isso não tenha sido o principal fator de motivação para a mudança, ele foi, sem dúvida, relevante no contexto mais geral do processo. A mudança no direcionamento da expansão do aeroporto teve influência, portanto, da magnitude da renda de situação porque as áreas rurais têm o solo com preços menores em relação aos preços do solo urbano. A expansão do aeroporto, se concretizar como

<sup>10</sup> Edson Santana, em depoimento pessoal aos autores em novembro de 2005.

previsto, deverá ampliar a valorização do solo nessa área quando ela se transformar em terra urbana.

Por último, cabe destacar uma questão que foi de extrema relevância para a reviravolta nos planos de expansão: o próprio perfil e posicionamento políticos dos dois grandes responsáveis pela mudança: o prefeito de Campinas e o presidente da República. A partir da entrevista realizada com o presidente da associação do Jardim Campo Belo I<sup>11</sup> e de uma cautelosa análise da conjuntura política atual, podemos afirmar que a mudança no plano diretor de Viracopos foi fortemente influenciada pela visão política dos dois chefes executivos e, portanto, por sua decisão política.

A decisão de mudar os rumos da expansão foi eminentemente política, e toda decisão política implica em escolhas que, por sua vez, beneficiam determinado(s) grupo(s) em detrimento de outro(s). É importante ressaltar que descartar a remoção das famílias e investir nos bairros não é uma decisão que implique em prejuízo político; ao contrário, a capacidade de tomar decisão é uma característica dos políticos bem sucedidos porque ela capta os momentos do movimento da sociedade como uma decisão que permite a representação de que ela foi tomada pela capacidade individual do envolvido e não como movimento concreto da sociedade. Por mais que no senso comum prevaleça a idéia de que políticos e partidos são todos iguais, deve-se ter em mente que eles não o são, na medida em que suas contribuições históricas, enquanto atores sociais, se fazem a partir de relações com diferentes setores da sociedade, ora antagonicamente, ora de maneira complementar, mas sempre em decisões que se contradizem e complementam dialeticamente.

<sup>11</sup> Entrevista com Justino da Silva: “É bem verdade que a postura de Hélio surpreendeu muita gente. A população residente no entorno do aeroporto não esperava tamanho respaldo por parte do prefeito na questão da ampliação, e isso acabou sendo uma agradável surpresa para os moradores. Apesar de que logo que venceu as eleições em 2004, Hélio garantiu aos moradores apoio da administração municipal na questão da expansão”. Com relação ao presidente Lula, ele “relatou que dentro da Infraero havia resistência para a reformulação do projeto oficial, já que este vinha desde a época do governo militar, o que desencorajava os dirigentes da estatal a tomarem outra iniciativa”. Isso “exigiu que o presidente interviesse diretamente na Infraero com o objetivo de minar essa resistência interna” e ele afirmou que “não se surpreendeu com a atitude do presidente de apoiar um projeto alternativo de ampliação para atender às reivindicações dos moradores por conta da trajetória política do presidente”. É evidente que, para se analisar a fala de Justino da Silva deve-se levar em conta que ele é militante do PT.



Isso significa reconhecer que existem diferenças entre políticos e partidos em razão de suas distintas formações históricas. Neste caso específico, entendemos que, ao longo de suas trajetórias políticas, tanto o presidente Lula como o prefeito Hélio Santos construíram relações com determinados grupos sociais que lhes conferem atributos e concepções político-filosóficas específicas.

Como veremos no tópico seguinte, a decisão resultante do acordo entre o presidente Lula e o prefeito de Campinas não somente beneficiou os moradores como também prejudicou um grupo pertencente à classe dominante, o que levou a um conflito entre o poder executivo e o poder judiciário para se definir a direção que as obras de ampliação deveriam tomar.

#### 4. A ação civil e os interesses na remoção das famílias

No dia 15 de fevereiro de 2006, cerca de 15 dias depois dos anúncios do prefeito Hélio Santos sobre as alterações na ampliação do aeroporto e o redirecionamento das obras para uma área rural, no sentido oposto aos bairros já consolidados, o promotor público<sup>12</sup> de Campinas ingressou com uma ação civil para impedir os investimentos da prefeitura nos bairros que seriam, anteriormente, desapropriados. A ação popular visava impedir os investimentos nos bairros até que fosse realizado o EIA-RIMA da nova área que seria, agora, alvo das obras de expansão de Viracopos.

Essa ação civil, a princípio, poderia ser vista como uma reação normal do poder judiciário à decisão do executivo, já que, de fato, é necessária a realização do Estudo de Impacto Ambiental para obras desse porte. Mas o fato é que, em se tratando de uma questão tão complexa como a expansão de Viracopos, que envolve vários conflitos de interesses, é necessário olhar os fatos com bastante cuidado e atenção.

Em março de 2006, em reunião que congregou cerca de 200 moradores dos Jardins Campo Belo I e II, as lideranças dos moradores e os advogados contratados pela associação para prestar assessoria jurídica

<sup>12</sup> Sr. José Roberto Albejante. O promotor público, na entrevista que nos concedeu, afirmou que a ação foi de caráter preventivo, para evitar que a prefeitura investisse nos bairros sem antes fazer uma análise técnica de qual projeto de expansão seria menos agressivo para o meio ambiente. As lideranças dos moradores, entretanto, afirmaram que o promotor sempre foi ligado ao setor imobiliário da cidade, e que a ação na verdade tinha a intenção pura e simples de impedir os investimentos em melhorias nos bairros.

afirmaram que a ação civil era fruto de uma articulação entre o Ministério Público e o setor imobiliário de Campinas, que estaria interessado na remoção dos moradores esperando uma alta valorização imobiliária da área para a realização de futuros empreendimentos.

A especulação imobiliária que vinha ocorrendo no entorno de Viracopos já havia sido noticiada pelo Jornal Correio Popular em 2005. No dia 20 de junho daquele ano, uma matéria desse jornal demonstrou que o metro quadrado das terras próximas ao aeroporto que não estavam previstas para serem desapropriadas foram valorizadas em 10% nos últimos anos.

Os conflitos de interesses envolvendo a ocupação e o uso do solo urbano mostram como a luta entre as diferentes classes sociais se materializam na cidade. A partir dessa idéia, pode-se fazer uma breve reflexão sobre o território e as disputas envolvendo os diferentes grupos sociais pela sua apropriação. Santos et alii (2000) afirmam que

Para os atores hegemônicos, o território (...) é um recurso, garantia da realização de seus interesses particulares. (...) Os atores hegemônicos têm o território como um abrigo, buscando constantemente se adaptar ao meio geográfico local, ao mesmo tempo em que recriam estratégias que garantam sua sobrevivência nos lugares (p. 12-13).

Em se tratando de uma sociedade desigual, na qual existem atores hegemônicos e dominados, certamente haverá conflitos pela apropriação do território que colocarão diferentes territorialidades em confronto. Nesse contexto, os espaços metropolitanos, como é o caso de Campinas, constituem-se importante campo de análise.

O caso de Viracopos é ilustrativo pois, nele, podemos identificar as disputas envolvendo as três esferas de governo - federal, estadual e municipal - os moradores ameaçados de desapropriação, os empresários do setor industrial, sobretudo aquele mais voltado para o mercado externo, e o setor empresarial ligado ao capital imobiliário. Nesse conflito, as diversas territorialidades se manifestam com o objetivo de se sobrepor às demais e garantir a prevalência de seus interesses. Haesbaert (2004), analisando o conceito de territorialidade, faz a seguinte afirmação:

(...) a territorialidade é definida por Sack como 'a tentativa, por um indivíduo ou grupo, de atingir/afetar, influenciar ou controlar pessoas, fenômenos e relacionamentos, pela

delimitação e afirmação do controle sobre uma área geográfica' (HAESBAERT, 2004, p. 87).

Analisando a questão de Viracopos, a definição de Sack é adequada para este caso. Afinal, é exatamente isso que aconteceu; ou seja, diferentes grupos tentando influenciar os acontecimentos referentes ao processo de ampliação do aeroporto, tendo como território de ação aquela área.

Miranda (2002) analisou um tema relacionado aos conflitos de interesses envolvidos na ampliação do aeroporto, que por sua vez, estão ligados à produção do espaço urbano. Em trabalho cuja temática é a incorporação de áreas rurais à cidade de Campinas, ele analisa, entre outras questões, os conflitos de interesses envolvidos na regulação do uso do solo pelo poder público, levando em conta a apropriação da máquina pública por determinados grupos ligados ao setor empresarial imobiliário. Esse autor enfatiza o papel da especulação imobiliária e da implantação de condomínios residenciais em áreas rurais convertidas em urbanas por meio de alterações pontuais na lei de zoneamento urbano, como resultado de manobras do legislativo municipal, que sofre forte influência do segmento empresarial ligado ao mercado imobiliário.

Por esse motivo, os proprietários fundiários acabam exercendo pressão sobre o Estado, "(...) especialmente na instância municipal, visando interferir no processo de definição das leis de uso do solo e do zoneamento urbano" (Corrêa, 1989, p. 16). Contudo, devemos lembrar que nem sempre as alterações na legislação são frutos de pressão dos proprietários fundiários e empresários imobiliários sobre o poder público, mas sim resultado de uma sutil e discreta articulação entre esses setores da sociedade civil.

Nos arredores de Viracopos há muitas áreas rurais que certamente seriam alvos de empreendimentos imobiliários quando a ampliação do aeroporto estivesse concluída, com grandes possibilidades de serem convertidas em terras urbanas. Por isso, os moradores acreditam que a ação do Ministério Público foi resultado de uma articulação entre os empresários do setor imobiliário e o promotor que definiu a ação exigindo a emissão do relatório de impacto ambiental, o que é uma obrigação para qualquer intervenção territorial. Com relação a essa possibilidade, Miranda (2002) fornece um elemento que comprova tal articulação. Ela entrevistou pessoas ligadas a entidades ambientalistas, empresários do setor imobiliário e representantes do poder público questionando, sobre a expansão urbana

e especulação imobiliária em áreas rurais, envolvendo loteamentos clandestinos voltados para a população de alta renda.

Com relação às pressões para expansão urbana nesta região, um dos entrevistados Promotor do Ministério Público lembrou que em 1994/95, quando da demanda do Departamento de Meio Ambiente da Prefeitura para que sua promotoria atuasse nos processos de embargo e reversão de loteamentos urbanos clandestinos, (...) ele [um representante do MP] avaliou que não tinha competência legal para interferir, ainda que fosse em uma área de proteção ambiental legalmente constituída. Seu entendimento era, e ainda é, de que não havia instrumentos legais em matéria ambiental para tanto, e o caso deveria ser tratado pela Promotoria de Habitação e Urbanismo. Sua atuação na Promotoria do Meio Ambiente tem se restringido mais à questão do tratamento e disposição de esgotos e lixo, procurando fazer com que as Prefeituras da região assinem acordos se comprometendo num prazo de 5 a 10 anos a resolver estes problemas (MIRANDA, 2002, p. 198).

Pelo trecho acima, podemos deduzir que o promotor entrevistado tem uma preocupação muito maior com a infra-estrutura urbana do que com a expansão urbana sobre áreas rurais, ainda que essas áreas sejam de proteção ambiental. O promotor que exigiu a emissão do EIA-RIMA para a ampliação de Viracopos afirmou que "o esforço [que ele despendia] vem no sentido de promover uma adequada destinação para o problema do lixo, para os resíduos em geral produzidos no município, a questão do tratamento dos esgotos, que foi algo que levou a um equacionamento através de um termo de compromisso de longo prazo, cujo cumprimento vem sendo acompanhado."

Há, ainda, uma outra questão que merece ser ressaltada: nem mesmo para a área onde residem os moradores havia sido elaborado o EIA-RIMA, ou seja, durante muitos anos, não houve preocupação em requisitar da Infraero um estudo dessa natureza. Isso significa afirmar que em todo esse tempo a discussão do projeto de ampliação de Viracopos girou em torno da desapropriação das famílias para a expansão do aeroporto, e não pela exigência do EIA-RIMA.

Há um movimento, quando se trata da relação sociedade-natureza, que precisa ser ressaltado. Quando se inicia um processo socioespacial como a ocupação de uma área por loteamentos, como a ocupação de uma área de proteção ambiental ou qualquer outro que seja o exemplo, não há como estabelecer padrões de controle fora da legislação vigente ou dos

limites próprios da ação. Por isso, para descontentamento dos empresários ligados ao setor imobiliário de Campinas, pelo menos aqueles que estavam interessados na remoção das famílias, a ação do Ministério Público não conseguiu barrar os investimentos públicos nos bairros anteriormente ameaçados de desapropriação. O que ocorreu foi exatamente o inverso: algumas obras já começaram a ser implantadas, principalmente aquelas referentes à infraestrutura..

No dia 19 de maio de 2006, o jornal Correio Popular noticiava que o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, por três votos a zero, revogou a liminar que impedia a prefeitura de investir nos bairros. Assim, as obras para a melhoria dos bairros começaram no início de agosto de 2006, sendo que os primeiros investimentos estavam sendo feitos na implantação da rede energia elétrica e na rede de água e esgoto.

O promotor entrevistado reconheceu que, com os investimentos nos bairros, dificilmente aquela área seria desapropriada no futuro, consumando, portanto, o fato que os empresários queriam evitar: a permanência dos moradores nas proximidades de Viracopos. Depois de anos sendo ameaçados de sofrerem um processo de desterritorialização, no sentido que explicou Haesbaert (2004), os moradores conseguiram garantir que suas reivindicações fossem atendidas e, dessa forma, contrariaram os interesses do setor imobiliário que, na maioria dos casos, são diretamente beneficiados pelo poder público. Esses setores, quando beneficiados, contribuem para a produção de uma cidade onde impera a lógica capitalista da produção do espaço, territorializando cada vez mais o problema da segregação socioespacial, exemplificada pelas dificuldades de acesso à terra urbana pelos grupos economicamente desfavorecidos.

Assim, como afirmou SOUZA (2006), “algumas vezes *com* o aparato estatal local, algumas vezes *a despeito* do Estado, algumas vezes *contra* o Estado”, a sociedade vai elaborando “estratégias alternativas visando a organização espacial”. Por isso, os “movimentos sociais podem e devem conceber” (...) “estratégias socioespaciais radicais e complexas” (p. 339).

## 5. Considerações finais

Acreditamos que, com este texto, demonstramos como a apropriação do espaço urbano pode se concretizar por diferentes grupos sociais a partir de um exemplo de como se dão os conflitos entre diferentes atores. É necessário ressaltar que de forma alguma consideramos esgotado o assunto envolvendo a expansão do Aeroporto de Viracopos, até mesmo

porque as obras de ampliação ainda não foram finalizadas, sendo que novos acontecimentos podem surgir no decorrer do tempo. Um dos acontecimentos não previstos foi o acidente com avião no Aeroporto de Congonhas, em julho de 2007, que resultou na morte de 199 pessoas. Esse acidente acirrou a crise aérea que se instaurara no Brasil em 2006 e trouxe à tona, como uma das soluções, a aceleração da ampliação do Aeroporto de Viracopos como uma alternativa para diminuir a sobrecarga de pousos e decolagens em Congonhas por causa da localização daquele aeroporto, no município de Campinas, a 90 quilômetros de São Paulo.

A localização (fator geográfico inquestionável), a necessidade de se reorganizar o movimento do tráfego aéreo na metrópole (São Paulo) com a consequente ampliação do Aeroporto de Viracopos e a resistência dos moradores nos Jardins Campo Belo I e II, nas proximidades do aeroporto, que seriam fatalmente atingidos pela desapropriação e remoção para outras áreas, provocando sua desterritorialização, imbricam-se como elementos que se contradizem e se complementam na dinâmica socioespacial da produção, apropriação e uso do espaço urbano.

Por outro lado, podemos afirmar que a dimensão política do processo de produção do espaço urbano não pode ser ignorada, pois ficou evidente que, para se entender os conflitos que regem a lógica de produção da cidade, devemos levar em conta interesses diversos, que se manifestam em escalas locais e supralocais em diferentes momentos históricos, criando condições para a emergência e atuação de atores políticos que disputam poder entre si e que, portanto, territorializam-se em diferentes momentos e de forma diversa.

A análise, mesmo que privilegie uma escala (local), não pode negligenciar atores e fatos em outras escalas de poder (estadual, federal e mesmo internacional) que têm influência, em diferentes magnitudes, na produção do espaço e na apropriação do território na cidade.

## Bibliografia

- CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- CASTELLS, M. **Cidade, democracia e socialismo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.
- CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CORREIO POPULAR. Disponível em <www.cpopular.com.br> Data de acesso: março a setembro de 2006.

COSTA, N. R. **Políticas públicas, justiça distributiva e inovação: saúde e saneamento na agenda social.** São Paulo: Hucitec, 1998.

GOTTDIENER, M. **Produção social do espaço urbano.** São Paulo: Edusp, 1993.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialização.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HAESBAERT, R. **Territórios alternativos.** São Paulo: Contexto, Rio de Janeiro: EDUFF, 2002.

HÖFLING, E. de M. **Estado e políticas (públicas) sociais.** Cadernos CEDES, n. 55, nov./2001, p. 30-41.

LEITE, A. F. **O lugar: duas acepções geográficas.** Disponível em <[http://www.igeo.ufrj.br/anoario\\_1998/vol21\\_09\\_20.pdf#search=%22leite%20tuan%20lugar%22](http://www.igeo.ufrj.br/anoario_1998/vol21_09_20.pdf#search=%22leite%20tuan%20lugar%22)> Data de acesso: 16 de junho de 2006.

LIPIETZ, A. **O capital e seu espaço.** São Paulo: Nobel, 1988.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 2001.

MIRANDA, Z. A. I. **A incorporação de áreas urbanas rurais às cidades: um estudo de caso sobre Campinas, SP.** 2002. 300 f. Tese (Doutorado em Economia Aplicada) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

SOUZA, M. L. **O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas.** 3ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004, 560 p.

SOUZA, M. L. *Together with the state, despite the state, against the state.* Social movements as ‘critical urban planning’ agents. **City** (Routledge), v. 10, n. 3, Dez/2006, p. 327-342.

SOUZA, M. L. **O que pode o ativismo de bairro: Reflexão sobre as limitações e potencialidades do ativismo de bairro à luz de um**

**pensamento autonomista.** (Dissertação de Mestrado). Rio de Janeiro: UFRJ, 1988.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, M. *et al.* **O papel ativo da Geografia: um manifesto.** XII Encontro Nacional de Geógrafos. Florianópolis, 2000.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Record, 2001.

VIEIRA, F. L. R. **Considerações sobre a natureza do Estado e do desenvolvimento no Brasil,** João Pessoa, v. 4, n. Jul/dez, p. 23-30, 2001.