GT – 08: "Geografia e apropriação urbana: ensino de cidade e das comunidades tradicionais"

AEROPORTO DO GALEÃO E OS SEUS IMPACTOS NAS COMUNIDADES PESQUEIRAS CIRCUNVIZINHAS: UMA PERSPECTIVA GEOGRÁFICO-HISTÓRICA DE ANÁLISE SOBRE OS PROCESSOS DE REMOÇÕES

Autor (01): Daniel Sant'Ana de Sousa
Filiação institucional: Doutorando UERJ – Maracanã
E-mail: danielgeouerj@gmail.com

Autor (02): Ulisses da Silva Fernandes
Filiação institucional: Professor Associado da Universidade do Estado do Rio de Janeiro
E-mail: udsfernandes@gmail.com

RESUMO: Em 1950, o bairro do Galeão, na Ilha do Governador, contava com as comunidades pesqueiras de Flecheiras, Itacolomi e Tubiacanga. Contudo, com a construção do Aeroporto do Galeão, em 1952, os processos de remoções impactaram as referidas áreas. A dinâmica de deslocamentos forçados já era observada com a "modernização" da cidade do Rio de Janeiro nas primeiras décadas do século XX. Sendo assim, o objetivo deste artigo consiste em analisar como a inserção objetiva Ilha do Governador na dinâmica da cidade, sobre uma racionalidade do progresso, impactaram nas comunidades pesqueiras Tubiacanga, Itacolomi e Flexeiras. A perspectiva geográfico-histórica é uma importante ferramenta para analisar os interesses durante a produção desse espaço, de forma a transcender a materialidade da forma resultante, bem como analisar o teatro de conflitos a partir dos agentes envolvidos.

Palavras-chave: Aeroporto do Galeão; Comunidades pesqueiras; Produção do espaço urbano.

1. INTRODUÇÃO

A Ilha do Governador é um espaço da cidade do Rio de Janeiro que faz parte da XX Região Administrativa, composta de 14 bairros e com uma população, de acordo com o último censo do IBGE (IBGE, 2022), de aproximadamente 185 mil pessoas. Para compreender os processos de remoções das comunidades pesqueiras no bairro do Galeão é necessário um entendimento articulado com o contexto da cidade Rio de Janeiro e o processo de produção do espaço urbano ao longo do tempo.

Para iniciar a análise, é necessário entender que o espaço insulano era desconectado do continente até 31 de janeiro de 1949[1], quando inaugurou a Ponte do Galeão, fato que impactou na sua dinâmica urbana. Por que a construção dessa infraestrutura marca a produção do espaço na Ilha do Governador? Existe a reflexão na dimensão subjetiva e material, que se emaranham para despertar interesses de múltiplos agentes transformadores do espaço urbano. Na subjetiva, diferentes interesses emergem dessa conexão gerada a partir da construção da ponte. A Ilha do Governador é uma localidade próxima a Avenida Brasil (que concentrava uma quantidade representativa de indústrias no período, bem como a conexão com o Centro da Cidade), está no coração da Baía de Guanabara (que concentrou boa parte da urbanização do Rio de Janeiro) e receberia uma infraestrutura que representou para as elites do Rio de Janeiro o sinônimo de modernidade/progresso no período, o Aeroporto do Galeão. A urbanização se materializa transformando o então bucólico/veraneio espaço insulano a partir desses interesses dos agentes públicos e privados (construtoras, imobiliárias, bancos, Estado, entre outros) em promover a produção do espaço urbano na Ilha do Governador.

Contudo, a ideia de progresso e modernidade é construída em comunhão com a concepção de remoções, pois esses espaços podem estar em uso, geralmente por comunidades tradicionais pesqueiras, como no caso do recorte espacial em questão. Além disso, o desenvolvimento urbano deve ser precedido de outras infraestruturas que garantam a permanência de uma população no espaço ou que garanta a sua mobilidade. Não é só construir um aeroporto e casas ao longo da Ilha do Governador, é necessário levar água, saneamento

[1] *In* Oliveira *et al* (2021, s./p.), temos: "a obra da Ponte do Galeão, inaugurada em 1949, na época recorde mundial de extensão, foi a primeira ponte em concreto protendido feita no Brasil. Foi também a primeira ponte construída nas Américas empregando elementos pré-moldados de concreto protendido. O projeto da superestrutura foi elaborado em 1946 na França, no escritório da STUP (Société Technique Pour l´Utilizacion de la Précontrainte, dirigido por E. Freyssinet e Y. Guyon)".

básico, rodovias, entre outros fixos. O espaço insulado se insere em uma construção histórica de remoções na cidade ao longo do século XX, que tentavam racionalizar o processo tirânico de remoções com o discurso do progresso e da modernidade.

Posto isto, essa pesquisa tem como objetivo analisar como a inserção objetiva do espaço da Ilha do Governador na dinâmica da cidade, com a construção da Ponte do Galeão e as construções do aeroporto, sobre uma racionalidade do progresso, impactaram nas comunidades pesqueiras Tubiacanga, Itacolomi e Flexeiras.

Para alcançar tal objetivo, é necessário dialogar com autores como Abreu (2013) e Milton Santos (2013) para buscar uma análise da conjuntura histórica do início do século XX no Rio de Janeiro. Assim, se observa que o discurso do progresso legitimava o processo de remoção das populações mais pobres da cidade, fato que impacta diretamente a Ilha do Governador, um espaço no qual recebeu infraestruturas da modernidade e ao mesmo tempo impactou as comunidades circunvizinhas do Galeão.

2. O progresso, a cidade do Rio de Janeiro e a Ilha do Governador

Para provocar o início desta discussão, utiliza-se a perspectiva de Milton Santos (2013). O autor trabalha com a ideia de que a elaboração de uma história urbana precede duas ideias: a da forma e a do tempo.

> Pode-se pensar que as idéias que comandam a elaboração da história urbana são sobretudo duas: a *idéia* da forma e a *idéia* do tempo. As formas, quando empericizadas, apresentam-se seja como objeto, seja como relação a obedecer. Entretanto, é também necessário empiricizar e precisar o tempo, se nós queremos trabalhá-lo paralelamente às formas. Esse é, talvez, um dos grandes problemas metodológicos que se colocam para a história das cidades e da urbanização (SANTOS, 2013, p. 65).

Corrobora-se com a visão de Santos (2013, p. 65), já que a cidade e o urbano se articulam com diferentes interesses, processos e variáveis que se desenvolveram ao longo do tempo. Para entender o resultado da forma atual é necessário transcender a dimensão do material ou até a dimensão dos “comportamentos obrigatórios” – que são as formas jurídicas e as formas sociais. É necessário perceber como essas variáveis ocorrem em diferentes escalas, pois os lugares possuem a sua particularidade. Além disso, “nos conjuntos que o presente nos oferece, a configuração territorial é a soma de pedaços de realizações atuais e de realizações do passado”.

> No passado, isso era parte obrigatória do trabalho dos geógrafos. Nenhum estudo de geografia urbana que se respeitasse podia começar sem alusão à história da cidade, às

> vezes até de forma abusiva. Sem essa preocupação de contar o que foi o seu passado, era impossível abordar esta ou aquela cidade. Hoje, porém, fazemos frequentemente uma geografia urbana que já não ensinamos como as cidades se criam, apenas criticamos as cidades do presente (SANTOS, 2013, p. 66),

Tanto o conceito de espaço quanto a análise de sua produção ao longo do tempo são de suma importância para desvelar os agentes que interferiram na cidade e no urbano. Assim, de acordo com Santos (2013), é necessário entender o que se denomina de espaço e do tempo para definir o objetivo da análise.

> O estudo da cidade exige a necessidade de articular o conceito de espaço; sem isso, nem mesmo saberemos do que vamos tratar. O espaço é uma categoria histórica e, por conseguinte, o seu conceito muda, já que os modelos se acrescentam novas variáveis no curso do tempo (SANTOS, 2013, p. 66).

Assim,

> (...) em outras palavras, necessitamos dominar o que entendemos como espaço e, também, dominar a divisão do tempo em períodos. Períodos são pedaços de tempo submetidos à mesma lei histórica, com a manutenção das estruturas. Estas se definem como conjuntos de relações e de proporções prevalentes ao longo de um certo pedaço de tempo e nos permitem definir nosso objetivo de análise (SANTOS, 2013, p. 67).

O processo de modernização do Rio de Janeiro, durante o século XX, é a centelha que guia o trabalho aqui proposto – entender como aconteceu o processo de produção do espaço carioca, os seus agentes e o modo como esta dinâmica impactou a Ilha do Governador permite ampliar o processo investigativo e pensar a pesquisa para além do resultado da forma da cidade. Há de se ponderar que a modernidade não é um processo único, sendo necessário analisar a partir de diferentes períodos e interesses observados a cada momento.

> Na verdade, não há uma única modernidade; existem modernidades em sucessão, que formam e desmancham períodos (...). O que existe são modernização sucessivas, que de um lado nos dão, vistas de dentro, padrões urbanos, formas de organização espacial, já que cada periodização, trazendo formas próprias de arrumação das variáveis, permite reconhecer um processo histórico mais geral, não importa onde estivermos (SANTOS, 2013, p. 68)

A partir da chancela teórica de Milton Santos (2013), destaca-se que até 1950 a Ilha do Governador não se encaixava nas características mais comuns dos subúrbios – enquanto locais de moradia, principalmente – que estavam se desenvolvendo e acompanhando o traçado dos trens e das rodovias que cortavam o Rio de Janeiro e conectavam as áreas mais distantes com o Centro da Cidade. A Ilha do Governador se caracterizava enquanto um local de veraneio e com atividades de comércio e serviços ligados a alguns fragmentos territoriais efetivamente mais ocupados – Ribeira, Zumbi e Freguesia – na Ilha do Governador. Esses espaços eram

atendidos pelos serviços das barcas que funcionavam em horários bem específicos, fato que afastava os trabalhadores de uma ocupação mais intensa.

A partir da conexão com o continente, novos processos de produção do espaço na Ilha do Governador surgem para atender interesses específicos, como a construção do Aeroporto do Galeão. A Segunda Guerra Mundial proporcionou um avanço técnico e tecnológico para a Aviação Comercial e a visão era a de que o Brasil precisava acompanhar esses passos em direção à modernidade. Assim, o espaço insulano recebe intervenções a partir de obras de engenharia e que passam a conectá-lo diretamente com o continente. Esta dinâmica funciona como um fator atrativo de uma população que necessitava morar próximo ao Centro da Cidade ou de um dos seus (novos) principais eixos de locomoção, como a Avenida Brasil, nesse momento ainda conhecida como a nova variante da Rodovia Rio-Petrópolis.

A Ilha do Governador se integra em uma dinâmica da cidade com diversos interesses, funcionando como vetores que guiam e transformam a sua forma urbana. Assim, afirma-se que o espaço insulano também é impactado pelo contexto de crescimento da cidade e que os processos de modernização do espaço do Rio de Janeiro impactam e transformam a Ilha do Governador.

As diferentes transformações sofridas pelo espaço ao longo do tempo se materializam a partir de estruturas urbanas que não devem ser tratadas como a finalização do processo. Mais do que isso, é um processo no qual os interesses conseguiram sair do campo abstrato e se materializaram a partir da produção do espaço, que não permanece estático após produzido, pois os interesses podem mudar a partir de conjunturas diversas. Entender como aconteceram os processos é de suma importância para evitar que ocorra novamente ou como forma de se defender. A cidade, como aborda Santos (2018), é um verdadeiro “teatro de conflitos”, no qual os grupos tentam impor os seus interesses e materializá-los no espaço urbano.

E quem administra esses interesses? O Estado, pois as relações de poder geralmente não se desenvolvem de forma simétrica, sendo necessário ter um árbitro que possa intervir no jogo quando necessário. As políticas públicas servem para mitigar ou potencializar os danos, só que quando uma classe hegemônica se apodera dos aparelhos dos estados e os fazem funcionar para atender os seus interesses, é a classe mais pobre e sem representatividade que sofrerá as consequências. Sendo assim, é notório que as mobilizações sociais existam, pois colocam um freio nessa produção do espaço com vistas a atender a necessidade de poucos ou pelo menos

que se reduzam os impactos das transformações espaciais que não atendem aos usuários cotidianos da cidade.

Portanto, corrobora-se com a visão posta por Abreu (2013), na qual se destaca o Estado enquanto principal agente modelador. O ponto inicial para o debate é que o Estado não é um agente neutro e as classes hegemônicas o aparelham para que as suas vontades sejam expressas e legitimadas a partir da lei. Durante o século XX, o Estado promoveu processos de remoções e desterritorializações sob o véu da modernidade. Mesmo durante governos populistas, que se preocupavam com a construção de moradias que não atendiam a todos, o Estado transformou o Rio de Janeiro para atender uma dinâmica modernista e, posteriormente, desenvolvimentista. Sendo assim, o autor supracitado parte da seguinte premissa:

> se a estrutura atual da Área Metropolitana do Rio de Janeiro se caracteriza pela tendência a um modelo dicotômico do tipo núcleo-periferia, onde a cidade dos ricos se contrapõe àquela dos pobres, isto não se deve apenas às forças de mercado. Tal estrutura, também seria função do papel desempenhado pelo Estado no decorrer do tempo, seja através da criação de condições materiais que favoreceram o aparecimento desse modelo dicotômico, seja mediante o estabelecimento de políticas que, embora objetivando muitas vezes regular conflitos entre o capital e o trabalho, sempre acabaram sendo benéficas àquele e em detrimento deste (ABREU, 2013, p. 11).

O modelo dicotômico que se materializa a partir da estrutura atual da Área Metropolitana do Rio de Janeiro é construído ao longo do tempo, tendo o Estado desempenhando uma função central neste processo. O resultado é bem nítido: uma cidade na qual os ricos concentram boa parte da infraestrutura urbana e a possibilidade de acessos a múltiplos serviços, ao passo que os mais pobres convivem em seus bairros que se deterioram pela omissão do Estado. Sendo assim, ainda na ideia de Abreu (2013), o modelo segregador do espaço carioca é estruturado principalmente a partir dos interesses do capital, sendo legitimado e consolidado pelo Estado.

Abreu (2013) reflexiona que a forma atual de uma cidade é resultado dos sistemas econômicos, jurídico-político e ideológico de uma sociedade num dado período. Nesta ideia, a estrutura urbana de uma cidade reflete também o resultado do confronto, reajuste ou recomposição dos sistemas que compõem uma sociedade.

> Esta influência do espaço é determinada, principalmente, pela permanência de formas anteriores, que tanto podem se construir em barreira ao desenvolvimento de novos processos, como podem facilitá-los. Tudo depende da atribuição que essas formas antigas adquirem a cada momento de organização social, de sua capacidade de adapta-se ou resistir às novas exigências e finalmente, do papel exercido pelo Estado (a cada momento, às vezes impondo os desejos da classe ou grupo dominante, às vezes resolvendo

> os conflitos existentes ou potenciais de maneira menos evidente, mas geralmente em benefício dessa mesma classe ou grupo (ABREU, 2013, p. 32).

É notório que a estrutura espacial desenvolvida na cidade capitalista não agrada a todos os grupos. Os conflitos eclodem a partir de divergências entre interesses sobre a produção do espaço. Abreu (2013) diz que o Estado é dominado pelos interesses das classes dominantes e funciona como um facilitador de investimentos ou empreendedor com o discurso de atrair mais investimentos. Esta prática do Estado não agrega a todos os interesses, bem como também não atende a todas as necessidades de quem vive nesta cidade. Ou seja, para desenvolver um trabalho no qual se destaca a ação dos diferentes atores na produção do espaço, é necessário ponderar as características históricas e conjunturais da formação social em um dado momento.

> Com efeito, a luta de classes também reflete-se na luta pelo domínio do espaço, marcando a forma de ocupação do solo urbano. Por outro lado, a recíproca é verdadeira: nas cidades capitalistas, a forma de organização do espaço tende a condicionar e assegurar a concentração de renda e de poder na mão de poucos, realimentando assim, os conflitos de classe (ABREU, 2013, p. 15).

O processo de industrialização e urbanização transformaram as cidades brasileiras ao longo do século XX, mais notadamente na atual Região Sudeste, com destaque para as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Neste período, há a inserção de novas necessidades capitalistas para a produção desses espaços, criando um campo de forças cujos novos (industriais) e antigos atores (elites consolidadas de séculos anteriores) entram em cena e os seus interesses colocam em disputa a produção do espaço nas referidas cidades. O discurso adotado, principalmente após a ascensão de Getúlio Vargas, é o de que a produção do espaço deve acompanhar a modernidade do mundo industrial.

A cidade é dimensionada em uma perspectiva central para o entendimento dos conflitos, pois novas necessidades estão surgindo e ela passa a ser transformada de acordo com os múltiplos interesses de seus produtores, considerando os diferentes períodos e como a própria cidade está inserida no contexto dentro de múltiplas escalas de análise.

Os bairros são amalgamados a partir de dinâmicas que dialogam com os interesses locais e os da própria cidade como um todo. Uma obra para a construção de uma ponte na Ilha do Governador transforma a realidade local, mas é impulsionada por uma dinâmica global, a construção de um aeroporto. A partir deste estopim, o espaço urbano do insulano é intensamente modificado e transformado, com comunidades tradicionais que viviam da pesca, no atual bairro do Galeão, passando a sofrer com intensas remoções. A população da Ilha do Governador

começa a crescer e os agentes do mercado imobiliário são atraídos por novas possibilidades. O setor de comércios e serviços também cresce. O Estado passa a intervir diretamente neste espaço a partir de serviços que também atendam a população em crescimento. As linhas de ônibus surgem para atender ao fluxo de deslocamento para o Centro da Cidade.

Em síntese, o crescimento da cidade impacta nas realidades locais. Decisões pensadas para atender determinados interesses ou necessidades impactam na produção do espaço. Ir além da estrutura e da forma do processo é entender as relações de poder que existiram ao longo dos impasses. É assim que aparecem as vontades invisibilizadas, as vozes discordantes e as remoções realizadas. A análise baseada na articulação geográfico-histórica permite entender como alguns processos foram cruciais para a mudança do cotidiano das comunidades pesqueiras de Flecheiras, Tubiacanga e Itacolomi.

3. Tubiacanga, Itacolomi e Flecheiras: o impacto do Aeroporto do Galeão

Os processos de modernização da cidade do Rio de Janeiro proporcionaram uma transformação na Ilha do Governador e a necessidade de inserção do Brasil em redes internacionais, com o avanço técnico e tecnológico na aviação comercial após a Segunda Guerra Mundial, colocaram a Ilha do Governador no radar para a construção de um equipamento aeroportuário condizente com as necessidades da então Capital Federal. Alguns fatores foram atrativos para a consolidação desse processo: existia uma área controlada pelo Ministério da Aeronáutica, no Galeão; as comunidades pesqueiras ali presentes eram mais vulneráveis aos processos de remoções; a construção da Ponte do Galeão propiciou a conexão com o continente, havendo agora uma proximidade com o centro da cidade do Rio de Janeiro; e a presença de grandes espaços vazios. Esses conjunção de fatores criaram um cenário para a ocorrência de três processos de remoções – executadas ou pretendidas – em comunidades específicas nesse espaço insular carioca, a saber: Flecheiras (década de 1950), Itacolomi (década de 1970) e Tubiacanga (2013). Tais processos, articulados à construção e/ou expansão do Aeroporto do Galeão, estão no bojo maior das transformações ocorridas na cidade, mas que revelam práticas comuns junto às populações mais desprovidas, cujas necessidades específicas sempre ficam à margem do poder do Estado e do capital, quase sempre associados em ditas ações de modernização do espaço urbano.

É bom deixar exposto que Flecheiras era realmente uma comunidade pesqueira, ou seja, com a pesca sendo a principal atividade desenvolvida na localidade. Já Itacolomi e Tubiacanga

se emaranham em outras atividades dos setores econômicos. Itacolomi se relacionava, até findar sua existência, com uma área industrial e de serviços à Aeronáutica, não configurando a atividade pesqueira como a principal atividade, bem como Tubiacanga, que até hoje é uma comunidade pesqueira, mas com a poluição da Baía de Guanabara e o crescimento da cidade, a população existente se relaciona com o setor terciário e o que resta atualmente é uma resistência hereditária de uma população reduzida que ainda trabalha com a pesca, inclusive, existindo ali uma associação de pescadores.

Figura 1: Ilha do Governador (fl. 2 - oeste), 1922

Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira, s./d. As cores destacam algumas toponímias importantes para esta pesquisa, como: a Ponta de Tubiacanga e morro de Tubiacanga (lilás); morro de Itacolomi e praia de Itacolomi (amarelo); morro de flecheiras e praia de flecheiras (vermelho); ponta do galeão (azul).

O primeiro foco de remoções com a construção do Aeroporto do Galeão foi Flecheiras, uma antiga comunidade pesqueira junto à porção litorânea ocidental da Ilha do Governador. Local famoso pela existência do clube Flecheiras, pois abrigou um dos mais conceituados

jogadores do futebol brasileiro no século XX, Nilton Santos, que atuou tanto pelo Botafogo de Futebol e Regatas como também pela seleção brasileira de futebol. Fato definitivo na consulta a jornais da época de Nilton Santos é a ausência de notícias vinculadas aos processos de remoção de moradores da comunidade de Flecheiras, mas apenas passagens um tanto lúdicas relacionando a vida de um ilustre jogador de futebol de origem local ao clube Flecheiras.

As informações sobre a comunidade pesqueira são saudosistas, mas não indignadas. A dimensão da remoção se esconde na fala da beleza cênica do lugar, que dava para os fundos da Baía de Guanabara, ainda com um processo de urbanização com menor intensidade. Se percebe que a maior parte das pessoas que comentam é que tinham parentes na localidade de Flecheiras ou tinham desejo de visitar áreas no qual o espaço natural estava pouco alterado, já que vale contextualizar que a ponte que liga a Ilha do Governador ao continente tem a sua construção em 1948 [e inaugurada em 1949] e o Aeroporto do Galeão é do ano de 1952.

A ideia da localidade em destaque para o veraneio era muito forte e isso é o que permeia as falas. Seguem três depoimentos, com imagens, do criador e pesquisador insulano Jaime de Almeida Moraes Filho, sobre Flecheiras – os depoimentos foram postos entre 2008 até 2020, no Fotolog do Portal Terra[2].

> Um dos últimos locais da Ilha do Governador a manter as características primitivas, Flecheiras certamente merece um capítulo à parte. Tal como comentou Eliezer P. Lima em nosso antigo Fotolog: “falar em Flecheiras é falar de um paraíso que um dia encantou a Ilha. Como tem valor a fotografia, pois quem vê, o que restou deste bairro, nunca poderá imaginar o que foi um dia Flecheiras. Como a modernidade, acaba com as belezas da criação de Deus...Como vou dizer para meus filhos que esta água escura e opaca, um dia foi cristalina, com a areia pura e solta. Como explicar para eles, essas mudanças tão bruscas?”. (...) Com a expansão do Aeroporto a localidade desapareceu, deixando um enorme rastro de saudade (FOTOLOG, s./d[a]).

Segundo relato:

> por diversas vezes nos referimos a região das Flecheiras. No entanto para os mais novos, que não conheceram o local, parece tratar-se de algo que partiu da imaginação dos saudosistas, tendo em vista as histórias e relatos em relação ao local. Em fotografia aérea de 1949, focalizando o extremo Oeste da Ilha do Governador, temos uma visão da região das Flecheiras. A Ilha maior é a de Cambambé, tendo ao seu lado a de Santa Rosa. Mais ao fundo a Ilha do Raimundo. Defronte a Ilha de Cambambé temos o Saco de Cantagalo e ao fundo a Praia das Flecheiras, defronte a qual desenvolveu-se o bairro de mesmo nome – Um paraíso à beira–mar! Mais ao fundo, a Praia de Porto Santo (FOTOLOG, s./d[b]).

[2] O fotolog foi desativado, com o material sendo arquivado em pdf, razão pela qual se perde a possibilidade de melhor referenciar os documentos citados.

O terceiro relato já muda essa perspectiva bucólica de Flecheiras para inserir um indicativo de transformação, pois engenheiros já estavam na região e a ideia era planejar o Aeroporto do Galeão. Vale ressaltar também essa mudança da paisagem vista enquanto veraneio e a ideia de modernidade. Esse relato também ressalta o motivo da dificuldade de localizar Flecheiras atualmente, já que as expansões do Aeroporto Internacional Tom Jobim – Galeão devastaram materialmente essa localidade a partir de aterros e destruição total das casas.

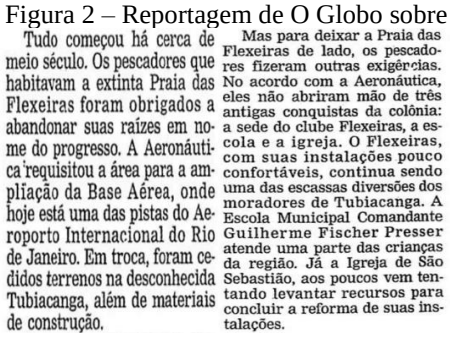
> A placa esmaltada afixada na árvore não deixa dúvidas: "Praia das *Flexeiras*" (grafava-se algumas vezes desta forma). Em breve a tranquilidade do local estaria sob a ameaça de ser rompida. A visita de um grupo de engenheiros era um bom indicativo: Em algum momento Flecheiras deixaria de existir, cedendo lugar para a ampliação do futuro aeroporto. Em meados de 1950 restavam ainda alguns remanescentes, tendo a maioria de seus moradores transferida para residências precárias em Tubiacanga, sendo que algumas ainda existem tal como na época da transferência. Com a necessidade de ampliação das pistas do Aeroporto Internacional, a região foi totalmente devastada, nada restando, a não ser as lembranças de antigos moradores (FOTOLOG, s./d[c]).

Contudo, quando se busca a fala de quem utiliza de forma cotidiana o espaço e exerce o seu trabalho a partir da pesca, é perceptível a dor da desterritorialização forçada pelo Estado para a construção de uma infraestrutura da modernidade. André Tenreiro (2014), desenvolveu uma pesquisa na qual entrevistou 78 pessoas e realizou pesquisas de campo com os moradores de Itacolomi, Tubiacanga e Flecheiras. A partir do relato dos ex-moradores ou pessoas que conviviam na localidade, havia, aproximadamente, 500 moradores e que foram removidos com o processo de construção do Aeroporto do Galeão, que teve a sua inauguração em 1º de fevereiro de 1952.

No campo de forças, na perspectiva territorial, ou seja, incluindo a subjetividade, os pescadores são a parte da população mais pobre e o elo mais fraco. Assim, as decisões tomadas na perspectiva da produção do espaço para atender os interesses militares eram mais fáceis nessas áreas. Poderia até gerar uma resistência local, mas não era o suficiente para uma mobilização maior de apoio. Até as notícias são escassas, limitadas aos jornais citados anteriormente. Vale lembrar que o Rio de Janeiro era a capital federal e a visibilidade das ações perversas do Estado eram suprimidas, com baixo engajamento da população e da própria imprensa. E como visto na primeira parte deste trabalho, havia desde os séculos anteriores, uma aceitação por parte dos fragmentos de classes mais ricos que a remoção era algo inerente à modernidade, portanto, um ato necessário para se alcançar o principal objetivo, o desenvolvimento.

O que sobrou de Flexeiras? Os moradores exigiram que três fixos materiais importantes na construção da identidade de um lugar, fossem levados para Tubiacanga: o clube Flecheiras (futebol), a Igreja São Sebastião e a Escola Municipal Comandante Guilherme Fischer. Todas as três construções ainda compõem a paisagem e o espaço material de Tubiacanga, e são entes comprobatórios de que Flecheiras existiu.

Figura 2 – Reportagem de O Globo sobre Flecheiras



Tudo começou há cerca de meio século. Os pescadores que habitavam a extinta Praia das Flexeiras foram obrigados a abandonar suas raízes em nome do progresso. A Aeronáutica requisitou a área para a ampliação da Base Aérea, onde hoje está uma das pistas do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro. Em troca, foram cedidos terrenos na desconhecida Tubiacanga, além de materiais de construção.

Mas para deixar a Praia das Flexeiras de lado, os pescadores fizeram outras exigências. No acordo com a Aeronáutica, eles não abriram mão de três antigas conquistas da colônia: a sede do clube Flexeiras, a escola e a igreja. O Flexeiras, com suas instalações pouco confortáveis, continua sendo uma das escassas diversões dos moradores de Tubiacanga. A Escola Municipal Comandante Guilherme Fischer Presser atende uma parte das crianças da região. Já a Igreja de São Sebastião, aos poucos vem tentando levantar recursos para concluir a reforma de suas instalações.

Fonte: CUNHA, 1995, p. 16.

Tubiacanga se torna a localidade central de atração das remoções das comunidades pesqueiras do bairro Galeão, não só pelos interesses de construção do Aeroporto do Galeão, mas também por demandas do próprio Estado representado pelo poder militar. Antes mesmo da Ditadura Civil-Militar, o Estado já atuava como queria contra as comunidades pesqueiras na Ilha do Governador. É de se imaginar que a situação de Itacolomi, que aconteceu durante esse período, também gerou processos que marcaram a história dos removidos. É sobre esse recorte que o próximo segmento se debruça.

Já Itacolomi era um bairro ocupado por operários que trabalhavam na fábrica de motores e aviões da Aeronáutica. Existiam os pescadores, até pela presença do Saco de Itacolomi, mas havia uma presença elevada de trabalhadores ligados ao setor secundário da economia. Ou seja, dividia uma Itacolomi mais próxima à Estrada do Galeão e das fábricas do Ministério da Aeronáutica – mais ao interior e afastada da Baía de Guanabara – e outra mais próxima ao litoral e, consequentemente, da pesca.

> Itacolomi apresentava, entre as décadas de 1950 e 1970, dois núcleos de povoamento, um constituído por antigos moradores somados aos de *Flexeiras*, o que representava, em média, mil habitantes, e um segundo núcleo, formado pela construção da vila operária – em que residia aproximadamente 2 mil pessoas – destinada aos funcionários civis do ministério da aeronáutica, principalmente, operários que trabalhavam na fábrica de aviões localizada no bairro do Galeão. Em ambos os núcleos as remoções aconteceram de forma arbitrária (TENREIRO, 2014, p. 29).

Entretanto, antes de chegar no processo de remoção é importante observar o que era dito do bairro. A declaração das pessoas que viviam em Itacolomi (ou Itacolomy) se articulam com

a saudade. De um local no qual foram construídos laços e que seus ex-moradores se reúnem uma vez por ano no clube Ascaer, que fica na Estrada do Galeão. De acordo com Jaime de Moraes Filho – no grupo da rede social de Facebook, *Ilha do Governador: o passado no presente* –, o bairro apresentava características nas quais o meio natural superava a urbanização e a preservação das áreas verdes. As ruas eram sem calçamento e nomeadas por números. As casas eram baixas, tinha escolas, um clube de futebol – Esporte Clube Cruzeiro e um comércio local que atendia às necessidades de sua população.

> A necessidade de construção e posterior ampliação do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, fez com que toda a região do que foi a antiga Fazenda São Bento, no Galeão tivesse suas características drasticamente alteradas. Povoações inteiras, foram desalojadas e locais paradisíacos, simplesmente deixaram de existir. A localidade de Flecheiras foi a primeira a desaparecer, completamente varrida do mapa. Com a construção do Terminal 1, Itacolomi teve praticamente o mesmo destino (MORAES Filho, 2023).

Assim como em Flecheiras, havia um sentimento de pertencimento muito grande dos moradores para com a área na qual viviam, que igualmente viveram momentos aterrorizantes, só que em temporalidade e com vivências distintas. O poder militar representado pela Aeronáutica, chancelado pelo Estado, delimita a sua área de atuação no Galeão e a partir deste fato controla todos os processos, inclusive os de expropriação-remoção. Se nem a polícia civil tinha jurisdição em uma área militar, como os moradores do Galeão reclamariam por seus direitos?

Uma reportagem com o título da reportagem era “Galeão já obsoleto para a era do jato” (VIEIRA, 1965) propicia um alerta aos moradores de Itacolomi. O projeto de construção do Aeroporto do Galeão não pensou em grandes aviões a jato com mais de 100 passageiros por viagem, nem o processo escalar de diferentes empresas aéreas internacionais operando em múltiplas escalas, pois obviamente, o desenvolvimento do meio técnico-científico-informacional trouxe a globalização para o cerne da discussão. Sendo assim, o Aeroporto do Galeão teria que passar por uma nova obra, com o objetivo de criar pistas de pouso e decolagem, prover um pátio de grandes dimensões para o estacionamento de aeronaves e promover a construção de hangares para a manutenção e o eventual pernoite de aeronaves.

Posto isto, a reportagem indica que há um projeto pronto e indica três possibilidades: a primeira, levar os voos internacionais para o bairro de Santa Cruz, local da já existente Base Aérea de Santa Cruz, sendo algo inviável para uma elite carioca que ainda concentrava o poder decadente na cidade do Rio de Janeiro, antiga capital federal; a segunda seria construir um aeroporto na Baixada Fluminense, sendo que tal alternativa também se articularia com a perspectiva da primeira,

pois a falta de um acesso direto e a distância que envolveria o principal público que utilizaria o aeroporto tornaria o projeto inexequível; e a terceira alternativa, que já nasceu vencedora: expandir o já existente Aeroporto do Galeão (VIEIRA, 1965).

Ricardo Dantas Lima, professor de Geografia aposentado da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, viveu próximo ao Aeroporto do Galeão e acompanhou de perto o processo. Em entrevista concedida em 03 de agosto de 2022, o relato por ele dado se conecta com vários processos que foram observados nas matérias jornalísticas consultadas. O entrevistado não se lembra de manifestações contrárias ao processo de remoção.

> os moradores removidos foram, em grande parte, para Tubiacanga e acho que também para um conjunto em Imbariê, que eu não conheço. Outra parte se diluiu pela Ilha do Governador mesmo. O [sub-bairro] Itacolomi foi removido a partir da Igreja Assembleia de Deus, da Avenida Sete em diante. Aquelas casas das ruas ortogonais de Tubiacanga foram construídas para os moradores do [sub-bairro] Itacolomi. Não saberia estimar o número de moradores removidos, mas eram muitas famílias, porque saíram da Avenida 2, Rua 2, Rua 3, Rua 4, Rua 5 e Rua 6, além da estrada de Tubiacanga, Flecheiras etc. As casas eram marcadas antes de serem desocupadas e não lembro de ter nenhuma manifestação contrária à remoção... Não lembro mesmo, mas acho que não teve mesmo.

André Tenreiro também foi entrevistado no dia 11 de julho de 2022. E aqui se articulam as duas entrevistas, pois se complementam. O relato do autor descreve que os moradores de Itacolomi foram removidos para o Conjunto Vinte e Dois de Abril, em Imbariê, município de Duque de Caxias.

> Para quem acredita em destino ou forças divinas, esse tipo de coisa, esse pensamento mais mágico, né, acha que realmente isso é uma história que descamba para esse lado. Eu fiz a pesquisa em 2013, por aí, terminei o livro e lancei em 2014, em final de 2015 houve um processo de eleição para diretor lá em Duque de Caxias. Eu trabalhava em uma escola em Imbariê, chamada Escola Municipal Roberto Weguelin de Abreu, e aí eu me candidatei a diretor e ganhei a eleição. No processo eleitoral, as pessoas que estavam colaborando comigo, fazendo campanha para mim, botaram cartazes dizendo que tinha escrito livros e tudo mais. Ai quando ganhei e assumi a direção, o pessoal começou a me perguntar sobre o livro de Tubiacanga. Achei estranho, pois eram pessoas de diferentes funções, que queriam comprar o livro sobre Tubiacanga. Ai o porteiro pediu, a cozinheira, entre outras pessoas. Ai eu falei: - Poxa. Por que isso? Por que vocês estão interessados nisso? Aí é que fui descobrir que esse Conjunto 22 de Abril, onde ficam as escolas em Imbariê, foi um dos conjuntos para onde levaram as pessoas removidas de Flecheiras e Itacolomi. Achei muito bacana por ser uma coincidência muito grande.

Contudo, Itacolomi não foi imediatamente removida por completo. De acordo com Ricardo Dantas Lima, as famílias foram removidas da Avenida Sete em diante e que a Escola Alberto de Oliveira ainda continua na localidade que era considerada como parte do sub-bairro Itacolomi. Também se deve levar em consideração que a Favela da Vila Joaniza, ou Favela do Barbante, cresceu e fagocitou o que sobrou de Itacolomi. De acordo com a entrevista concedida

por Ricardo Dantas Lima Dantas, eram três escolas existentes e só uma continua, a EM Alberto de Oliveira. No final do sub-bairro Itacolomi estavam presentes a Escola Municipal Loreto Machado (só o primeiro segmento do Ensino Básico) e a Escola Municipal Nossa Senhora do Loreto (primeiro e segundo segmentos do Ensino Básico).

Hoje, Itacolomi é considerado um "bairro fantasma", pois o fragmento que sobreviveu, constituído por pessoas que resistiram às remoções ou que ocuparam após esse processo, está associado à Favela da Vila Joaniza, e sofre com o esquecimento do poder público. Na reportagem do jornal de bairro Ilha Notícias, de 19 de dezembro de 2014, temos:

> Itacolomi, localizado ao lado da Vila Joaniza e do aeroporto é hoje um lugar abandonado. Sem asfalto, saneamento, com lixo espalhado pelas ruas e repleto de valas negras à céu aberto não é mais o lugar alegre, berço de milhares de insulanos que viveram naquele local, há mais de 30 anos (ITACOLOMI..., 2014, p. 37).

A situação de Itacolomi permanece sem solução até meados de 2023, quando se encerrou a etapa de pesquisa de para a constituição da tese em tela. O conjunto de atos para promover uma remoção "espontânea", sem que a Aeronáutica Brasileira utilize a força dos tratores e a repressão, continua e os moradores resistem bravamente ao cotidiano com dimensões simbólicas e materiais que apresentam um cenário no qual seria melhor sair da área, mas para qual lugar? Não há essa opção, pois o Poder Público como um todo não o oferece nenhuma opção. O simbolismo se relaciona com a ideia de que aquele terreno é da União e que a qualquer momento os moradores podem ser removidos, posto que isso acontece desde a década de 1940. A perspectiva material é o muro, o lixo, a falta de serviços, ou seja, o cotidiano de não direito à cidade e à moradia que permeia essa área. Os aparelhos do Estado estão em comunhão para não prestar serviços aos moradores locais e condicionar um espaço vivido degradado, para fazer com que esses moradores tenham um cotidiano ruim e queiram sair por vontade "própria" de Itacolomi.

A última localidade é Tubiacanga, uma área localizada na Ilha do Governador cuja população local luta para ser reconhecida oficialmente como um bairro da Cidade do Rio de Janeiro, com o objetivo de ter mais acesso a serviços públicos e, fundamentalmente, buscando não ser removida, haja vista o histórico de remoções na área sob jurisdição do Ministério da Aeronáutica no bairro Galeão. É uma área que também recebeu os fluxos de moradores de outras localidades, como Flecheiras e Itacolomi, cuja população foi totalmente ou parcialmente removida.

Embora seja um espaço de resistência, os moradores de Tubiacanga sofrem com o abandono de políticas públicas em dimensões sociais e ambientais. O poder público, com apoio do capital privado e as complexidades das relações de interesses, institucionaliza uma política pública de negação de direitos, com o objetivo de forçar a sua saída pela ausência de acesso à mobilidade, saneamento básico, saúde, educação, entre outros. O Ministério da Aeronáutica e a Infraero, os principais entes envolvidos no controle dos terrenos ocupados por moradores em Tubiacanga, Vila Joaniza e adjacências mantêm a estratégia de limitar atividades e a oferta de serviços como forma de impedir a ampliação das ocupações, o que gera uma série de carências para os que lá vivem há muitos anos. O direito à cidade é negado para executar uma remoção mais sofisticada, sem necessariamente utilizar os aparelhos de repressão do Estado ou leis, mas negando direitos básicos para permanecer morando em Tubiacanga.

E em 22 de novembro de 2013, o terror das remoções do passado se repetirem se tornaram reais. O processo de privatização do Aeroporto do Galeão se concluiu, na sede da Bovespa, em São Paulo, com um lance de 19 bilhões, em um ágio de 293,6% em relação ao lance mínimo. O Consórcio vencedor foi formado pela Odebrecht e *Changi*, uma empresa internacional considerada a maior do mundo no ramo de aeroportos. Para se ter uma ideia da dimensão dessa oferta, o aeroporto de Confins, em Belo Horizonte, que também foi à leilão na mesma época, foi repassado para o grupo CCR em associação dos administradores dos aeroportos de Zurique e Munique, por 1,82 bilhão. É descomunal a diferença de valores, e os especialistas citados na reportagem do jornal O Globo ficaram surpresos com o lance, pois indicava uma aposta na economia fluminense (D'ERCOLE et at, 2013).

A construção das pistas exigiria um aterramento de 900 mil metros quadrados da Baía de Guanabara, parte que já era aterrada e foi identificada nos estudos de Elmo Amador (2013), e incluindo a supressão de uma área de manguezal. Além disso, poderia levar à remoção de 2.425 pessoas em Tubiacanga, 7.400 a 8.100 remoções na favela do Parque Royal e no próprio bairro da Portuguesa, bem como cerca de 120 famílias na favela da Vila Joaniza (Itacolomi). A Comissão de Assuntos Municipais e Desenvolvimento Regional da Assembleia Legislativa do Rio (Alerj) divergia do governo federal sobre os números, pois seriam 15 mil atingidos ao todo e só em Tubiacanga seriam cerca de seis mil moradores, sendo 400 pescadores (GALDO, 2013). De acordo com a reportagem e o estudo de viabilidade do Galeão, a "realocação" aconteceria para outros locais na Ilha do Governador e em Duque de Caxias e Magé, como se vê no fragmento da reportagem citada, na Figura 3.

Figura 3 – realocação de moradores

ASSOCIAÇÕES RECLAMAM

Com a remoção de Tubiacanga, o estudo de viabilidade do Galeão prevê quatro áreas alternativas para realocação dos moradores: uma na própria Ilha do Governador, duas em Duque de Caxias e, a mais distante, em Magé, a 65 quilômetros de distância. Associações locais, porém, já deram entrada em dois processos judiciais para manutenção de posse. No fim de julho, elas organizaram um protesto que complicou o acesso ao aeroporto. Atualmente, programam manifestações para as próximas semanas. Líderes comunitários afirmam que não houve diálogo para a elaboração do plano. A única audiência pública, dizem, ocorreu em junho, na Barra da Tijuca.

Fonte: GALDO, 2013, p. 06.

Após dois meses de pressão popular contra a possível remoção dos moradores de Tubiacanga em função dos projetos de ampliação do Aeroporto do Galeão, em 29 de setembro de 2013, o então Ministro da Aviação Civil, Wellington Moreira Franco, informou que havia sido retirado do edital de concessão a obrigatoriedade da construção da terceira pista. Entretanto, o ministro explicou que se houver o crescimento do número de voos, a remoção será inevitável, devido a necessidade de construção da terceira pista, sendo de responsabilidade do concessionário buscar alternativas de habitação. Como pode ser observado no Relatório 2 da ANAC, prevalece o entendimento de se valer apenas a proposta 2B, que envolve maior custo ambiental, mas impõe apenas a remoção da comunidade de Tubiacanga.

No contrato de concessão em que a Sociedade de Propósito Específico (SPE) – composta pelas empresas Odebrecht TransPort, Changi e Infraero – assinou em 02 de abril de 2014, de acordo com o relatório n. 2 (ANAC, 2013b), a construção de uma nova pista viria apenas quando o número de passageiros chegasse à casa dos 40 milhões anuais. Na atual conjuntura, não há como se projetar o aumento no número de voos no Aeroporto do Galeão. As recentes decisões sobre a limitação de voos no Aeroporto Santos Dumont impactam positivamente na maior utilização do Aeroporto do Galeão. Entretanto, em 2012, ano no qual o Aeroporto do Galeão mais embarcou passageiros em toda a sua história, o número alcançado ficou na casa dos 17 milhões anuais (INFRAERO, 2013) e hoje, numa previsão bastante otimista, com base em dados parciais, se muito o Aeroporto do Galeão chegaria a algo em torno dos 10 milhões de passageiros transportados ao final do ano de 2024.

O que se pode afirmar, de fato, é que o movimento de passageiros no Aeroporto do Galeão tem passado por oscilações muito grandes no presente século por razões diversas,

motivo pelo qual não se pode esperar que em curto espaço de tempo chegue ao número que demandaria a construção de uma terceira pista. Nesse sentido, Tubiacanga está "livre" da ameaça de remoção, ao menos por um bom tempo.

No entanto, os moradores, a associação de moradores e os movimentos sociais, como o Baía Viva e o Fórum Insulano, que se articulam em defesa de Tubiacanga, conhecedores dos processos de remoções de Flecheiras e Itacolomi, mobilizam-se articulando ações que dificultem uma futura remoção. A primeira, que está na luta pelo reconhecimento, é a transformação de Tubiacanga em um bairro que venha a fazer parte da XX Região Administrativa – Ilha do Governador. A segunda, que está em andamento, é um estudo com o foco no bairro Tubiacanga, em que a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, trabalhando em conjunto com a *Parsons School of Design* de Nova Iorque, possui o objetivo de produzir uma contribuição acadêmica às mudanças realizadas e propostas pelo poder público para Tubiacanga, a partir do projeto de território educativo. A ideia é elaborar propostas com base em análises técnicas e participativas como instrumento de planejamento urbano das necessidades dos moradores

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao partir do princípio de que o grupo de trabalho – Geografia e apropriação urbana: ensino de cidade e das comunidades tradicionais – dialoga com a necessidade de problematizar o papel do conhecimento da cidade e de seus temas sobre a urbanização, o presente trabalho propõe uma pequena contribuição na perspectiva de se analisar o contexto histórico e a relação da cidade com a Ilha do Governador no contexto das remoções das comunidades pesqueiras que aconteceram no bairro do Galeão.

A produção do espaço urbano, enquanto a sua forma resultante, não dimensiona o teatro de conflitos que existiu para a sua materialidade, pois entender os contextos históricos permitem analisar os agentes e conflitos. Sendo assim, a análise de Tubiacanga, Itacolomi e Flecheiras não se desassociam do contexto da cidade, mesmo considerando as suas particularidades do lugar. O impacto do Aeroporto do Galeão, uma infraestrutura da racionalidade do progresso, é imenso para as comunidades pesqueiras circunvizinhas do recorte em destaque. É necessária uma análise mais ampla para entender que esses processos foram construídos em diferentes contextos históricos e que se vinculam com o presente.

5. REFERÊNCIAS

ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil). **GIGRelatorios.rar** [extensão de arquivos – 15482 KB] Relatório 2 – Estudos de Engenharia e Afins – Aeroporto Internacional do Galeão – Rio de Janeiro. Brasília, abril de 2013a. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/concessao-galeao-e-confins/estudos-de-viabilidade/gigrelatorios.rar/view. Acesso em: 21 mar. 2024.

ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil). **contrato.rar** [extensão de arquivos – 4470 KB] Anexo 2 – Plano de exploração aeroportuária (PEA) – Aeroporto Internacional do Galeão – Rio de Janeiro. Brasília, abril de 2013b. Disponível em: https://www2.anac.gov.br/Concessoes/galeao_confins/. Acesso em: 28 abr. 2024.

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2013.

CUNHA, Ary. Nova vida para os pescadores de Flexeiras. **O Globo** – Acervo, Rio de Janeiro, 29 de outubro de 1995, p. 16. Disponível em: https://duyt0k3aayxim.cloudfront.net/PDFs_XMLs_paginas/o_globo/2007/06/29/ESP/GE290607038ESP1-8314_g.jpg. Acesso em 09 abr. 2024.

D'ERCOLE, Ronaldo; RODRIGUES, Lino; SORIMA Neto, João; SCRIVANO, Roberta; BATISTA, Henrique Gomes; NOGUEIRA, Danielle. Galeão na primeira classe. **O Globo** – Acervo, Rio de Janeiro, 23 de novembro de 2013, p. 35. Disponível em: https://oglobo.globo.com/acervo/?tipoConteudo=artigo&ordenacaoData=dataAscendente&allwords=Flexeiras&anyword=&noword=&exactword=. Acesso em: 13 abr. 2024.

GALDO, Rafael. Ampliação do Galeão deverá mudar entorno do aeroporto. **O Globo** [digital]. Rio de Janeiro, 28 de agosto de 2013. Disponível em: https://oglobo.globo.com/rio/ampliacao-do-galeao-devera-mudar-entorno-do-aeroporto-9698776. Acesso em: 21 mar. 2024.

FOTOLOG Terra [digital / descontinuado]. **Flecheiras na década de 1940**. S./l., s./d[a]. Acesso a partir de arquivo em pdf guardado pelo autor da tese, em 15 de junho de 2019.

FOTOLOG Terra [digital / descontinuado]. **Galeão e a praia de Flecheiras durante a década de 1940**. S./l., s./d[b]. Acesso a partir de arquivo em pdf guardado pelo autor da tese, em 15 de junho de 2019.

FOTOLOG Terra [digital / descontinuado]. **Flecheiras e engenheiros em 1939**. S./l., s./d[c]. Acesso a partir de arquivo em pdf guardado pelo autor da tese, em 15 de junho de 2019.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia. **Censo 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: https://censo2022.ibge.gov.br/resultados.html. Acesso em 20 mar. 2024.

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária. **Anuário Estatístico Operacional** – 2012. Brasília, mar. 2013 [arquivo word]. Disponível em: https://web.archive.org/web/20160810102812/http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatisticas/estatisticas.html. Acesso em: 12 abr. 2024.

ITACOLOMI é um bairro fantasma. **Ilha Notícias**, Rio de Janeiro, 19 dez. 2014. Disponível em: https://www.calameo.com/read/000671271a445ffc2b859. Acesso em 20 mar. 2024.

MORAES Filho, Jaime Gonçalves de. **Remoções para a construção do aeroporto.** Rio de Janeiro, 14 de junho de 2023. Facebook: Jaime Moraes. Disponível em https://web.facebook.com/photo/?fbid=10215866708859350&set=gm.2007399766082014. Acesso em 27 de abr. 2024.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço e Tempo.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018.

TENREIRO, André. **Um lugar fora do mapa**. Rio de Janeiro: Tereart, 2014.

UM SUBURBANO coração. LUFTHANSA. **Itacolomi - o bairro que sumiu do mapa**. Rio de Janeiro, 04 de setembro de 2016. Facebook: Subúrbios do Rio. Disponível em: https://www.facebook.com/umcoracaosuburbano/posts/itacolomi-o-bairro-que-sumiu-do-mapase-em-algum-futuro-distante-contarem-que-um-/1243784522312176/?locale=pt_BR. Acesso em: 19 mar. 2024.

VIEIRA, Jonas. Galeão já obsoleto para a era do jato. **Última Hora**, Rio de Janeiro, 27 de julho de 1965, p. 05. Disponível em: https://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=386030&Pesq=%22Gale%c3%a3o%20obsoleto%22&pagfis=111571. Acesso em: 10 abr. 2024.

VISTA Aérea do Galeão – Fotografia Aérea de 2 de janeiro de 1941. **Brasiliana Fotográfica** – Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, s./d. Disponível em: https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/7451. Acesso em: 30 mar. 2024.