

JARDIM AEROPORTO E VILA CONGONHAS, UM CAPÍTULO À PARTE

Maria Aparecida Lacerda Duarte Weber

Resumo: *Partes integrantes do bairro de Campo Belo como Vila Congonhas e Jardim Aeroporto, São Paulo, SP, tiveram características diferentes, constituindo um capítulo à parte da monografia daquele bairro.*

Abstract: *Campo Belo's components as Vila Congonhas and Jardim Aeroporto, São Paulo, SP, have had peculiar attributes which are here shown.*

Apresentação

Com características que diferem daquelas que marcaram o início da vida sócio-econômica e cultural do bairro de Campo Belo, dois loteamentos situados nas margens da Avenida Washington Luiz foram tratadas separadamente, na monografia do mencionado bairro: a Vila Congonhas e o Jardim Aeroporto.

Embora com raízes históricas comuns às do bairro de Campo Belo, do qual são partes integrantes, tiveram o desenrolar de suas histórias ligado à origem e crescimento do Aeroporto de Congonhas e a abertura da Estrada Nova para Santo Amaro, atual Av. Washington Luiz (ver Planta 6).

Destacamos seis evidentes marcas, que definem as diferenças históricas desses loteamentos: 1- ocupação tardia e lenta de seus espaços; 2- maior ligação com as atividades do Aeroporto de Congonhas; 3-população inicial sem raízes germânicas predominantes; 4-organização da economia local com ênfase às necessidades aeroportuárias; 5- o Jardim Aeroporto não faz parte da jurisdição paroquial de N.S.^a de Guadalupe; 6- o loteamento da Vila Congonhas antecedeu ao do Campo Belo e o loteamento do Jardim Aeroporto deu-se após quase vinte anos ao do restante do bairro mencionado.

Introdução

A região historiada, indicada até o início do século XX, como *Rincão do Buraco do Peixe*, é parte integrante de uma grande sesmaria concedida ao bandeirante Braz Rodrigues de Arzão, em 1675, como recompensa por parte de

seus inúmeros feitos realizados a pedido da Coroa Portuguesa e dos interesses de São Paulo.

Essa sesmaria, transferida a muitos herdeiros, no decorrer dos séculos, chegou até 1832, sem sofrer fragmentação. A partir desse ano, até 1931, ela teve suas terras repartidas, vendidas e loteadas, dando origem à formação de vários bairros.

Uma extensa cronologia, apresentada na monografia do Campo Belo, registrou detalhadamente, o período compreendido entre 1675 a 1931, relativo às terras da mencionada sesmaria.

O Jardim Aeroporto nos Caminhos do Carro

Partindo da Rua da Liberdade e rumando para o sul da cidade de São Paulo, o Caminho do Carro para Santos e Santo Amaro se dividia, nos séculos passados, em uma bifurcação formada, à esquerda, pela Estrada do Vergueiro (atual Rua Vergueiro) a qual se ligava aos caminhos para Santos. À direita, o Caminho do Carro seguia para Santo Amaro, fazendo o percurso da Estrada do Jabaquara, atuais Rua Domingos de Moraes e Avenida Jabaquara.

No atual Parque Jabaquara, esta Estrada tangia a região do atual Jardim Aeroporto num traçado que, atualmente, é formado pelas Ruas General Panteleão Teles, Embaixador Coelho de Almeida e Tobias Monteiro.

Com a denominação de Avenida Jabaquara até a década de 90, (hoje Avenida Dr. Lino de Moraes Leme) prosseguia, correndo, daí, por uma parte da atual Avenida Santa Catarina.

Desembocava na Estrada Municipal que começava no córrego ao lado da então Rua Souza Dantas (hoje Rua Jorge Duprat de Figueiredo).

Esta Estrada Municipal, já na primeira metade do século XX, se compunha do quarteirão de uma outra antiga Avenida Santo Amaro (atual Rua Djalma Pinheiro Franco) e Rua Itacuruçá (curva), Travessa Conde Bertolli, até, novamente, alcançar a citada Rua Djalma Pinheiro Franco, Rua das Ameixeiras e Rua Paraná (hoje também Rua das Ameixeiras), no encontro do córrego que passa sob a atual Rua das Cerejeiras.

Esta Estrada cortava, então, a atual Avenida Vereador João de Luca, terminando na Rua José das Neves que se ligava à já denominada Avenida Interlagos.

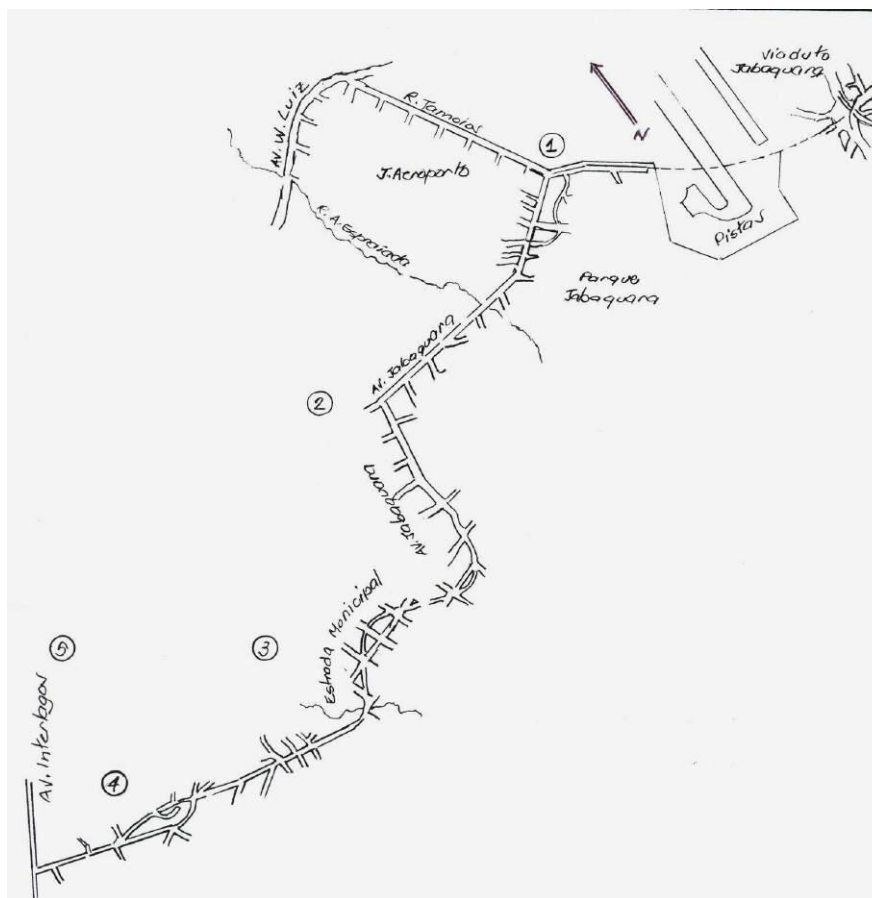
Seguindo nessa última avenida, à direita, estava a Avenida Washington Luiz que se liga à Alameda Santo Amaro, terminando no Largo Treze de Maio.

A Avenida Jabaquara termina, atualmente, no Viaduto Jabaquara, nas imediações do Aeroporto de Congonhas, mas, até a década de 30, ela se alongava para servir, conforme expusemos, de via de comunicação com Santo Amaro.

O trecho que vai desse mencionado viaduto ao Jardim Aeroporto foi cortado pelas pistas de pouso do aeroporto, criando, em consequência, duas Avenidas Jabaquara, fato que gerou, no passado recente, muitas confusões.

Finalmente, o trecho sul, retificado em seu início no Jardim Aeroporto, foi denominado Avenida Dr. Lino de Moraes Leme, como vimos.

Com a implementação da Avenida Washington Luiz este caminho perdeu a sua importância, hoje com alguns segmentos em seu percurso retificados, recebendo novas denominações, em nova função urbana, deixou de pertencer a um sistema integrador entre as cidades de São Paulo e Santo Amaro (ver Planta 1).



Planta 1: Trajeto de um dos caminhos para Santo Amaro até meados do séculos XX

Comentando as plantas do Jardim Aeroporto

I) Planta de 1927, dos engenheiros Ernesto Pierburg e Erwin English

Nesta, o futuro “Jardim Aeroporto” aparece nominado como “Vila Dona Amilda”, possivelmente em homenagem a Amilda Klauning, esposa de Júlio Klauning, proprietário de terras na região do Cordeiro, córrego este, atualmente, coberto pela Avenida Vicente Rao.

A mencionada Vila Amilda aparece limitada pela Vila Nova Piraju, Avenida Jabaquara e pelo Córrego Jabaquara. Esses mesmos limites ainda per-

manecem nas plantas atuais o que nos dá a certeza de que a Vila Dona Amilda corresponde ao atual Jardim Aeroporto. Tal afirmação pede, ainda, as seguintes observações:

1- a Avenida Jabaquara é, neste trecho, hoje a Avenida Dr. Lino de Moraes Leme;

2- o Córrego da Água Preta nasce na Água Funda, atravessa o Jabaquara com o nome deste bairro e, na Vila Amilda, tem a denominação de Água Espriada já nos documentos do século XIX, o que não é detalhado nesta planta.

II) Planta de 29 de maio de 1931: requerida pela família Vieira de Moraes, aprovada pela C.M.S.A. desmembrando o Campo Belo do Brooklin Paulista. O Jardim Aeroporto, já arruado em xadrez, tornou-se, então, parte integrante do bairro que nascia.

III) Planta, Vila Amilda: levantada pelo Prof. Sérgio Weber (ver figura 4).

IV) Planta levantada em 2004 por Sérgio Weber através de pesquisa de campo (ver Planta 4).

V) Planta do Jardim Aeroporto de 1950: T. Siever (ver Planta 5).

VI) Planta do Jardim Aeroporto de 2004.

Comentando as Plantas da Vila Congonhas

I -Planta de 1927, dos engenheiros Ernesto Pierburg e Erwin English.

Nela, em Vila Congonhas, já estavam indicadas cinco ruas das quais quatro se chamavam: Barão de Ladário, atual República do Iraque, Benjamin Constant, atual João Álvares Soares, Zacarias de Góes e Conde de Porto Alegre. A Rua Barão de Ladário chegava até a atual Moraes Barros, naquela época, não ainda nominada.

Em 1930, a região da futura Vila Congonhas foi adquirida pela Auto-Estrada S/A que iniciou o loteamento daquela região e a denominou de Vila Congonhas, mesmo antes da oficialização do arruamento de Campo Belo.

II- Planta, de agosto de 1950, de Kurt T. Sievers do Bairro de Campo Belo

Patrocinada e confeccionada pela Sociedade Amigos de Campo Belo, registra os dois córregos que limitam a Vila Congonhas, com seus nomes trocados e errados.

Onde se lê córrego do Tapera, leia-se córrego da Traição e onde se lê córrego da Traição, leia-se córrego da Invernada.

A Av. Washington Luiz, construída no período de 1928 a 1932, constitui-se em outro limite da Vila Congonhas.

As dezessete ruas nominadas na planta apresentam alguns erros de grafia: como a rua Açatunga, que aparece como Açatinga, a Barão de Surui, que aparece como Br. de Surçu; a atual rua Otávio Tarquínio de Souza era a então denominada Barão do Rio Claro.

Ainda não existiam as atuais travessas: Poveiras, Lavaris, Paião, Cor. Macedo, José Garbuio, Agrovila, Maria P. Auge, Unapitinga, Br. de Mambucaba, Ubirassanga, Confiteor, Rosario Catanzaro e a rua Barão do Pirai que é hoje a Rua Félix de Souza.

As várzeas dos córregos Invernada e da Traição eram ocupadas por chácaras até os anos 60.

Nesta planta cartográfica, não consta, ainda, a praça Hildegard Miteff, situada na bifurcação da Av. Invernada com a Rua Visconde de Unapitinga.

A paisagem natural

O médico italiano Afonso Lomônaco foi um, dentre muitos, estrangeiros que, em séculos passados, viajaram pelo Brasil, observando a natureza, usos e costumes de nosso país, escreveram preciosos documentos. Estas descrições detalhadas nos permitem conhecer nossa gente, nossa flora e nossa fauna nos tempos remotos.

Viajando de Vila Mariana a Santo Amaro, no período de 1886 a 1887 pela empresa Carris de Ferro, de Albert Kuhlmann, Lomônaco se referiu à região: "... De Vila Mariana prolongava-se a estradinha de Santo Amaro, por vinte quilômetros através de planície árida e despida, onde só quase havia vegetação rasteira, desértica, por assim dizer".

Pedro Domingos Masarolo, autor da história de Vila Mariana, onde viveu desde 1918, publicada em 1971, refere-se à Carris de Ferro e ao percurso do trem a vapor ao descrever o trecho do Jabaquara, diz: "... no Jabaquara só campo de mato rasteiro, a barba-de-bode."

Depoimentos de moradores de Campo Belo, do final dos anos 20, descrevem essas características do Jabaquara e complementam-nas afirmando que o espigão de Indianópolis, o Jardim Aeroporto e o Parque Jabaquara que eles palmilhavam na juventude apresentavam iguais características: solo pobre, terra vermelha, grande campina coberta de vegetação rasteira e muita barba-de-bode.

A autora deste trabalho conheceu esta região no final dos anos 50 e início dos anos 60 e constatou que, naquela época, pouca coisa mudara no Jardim Aeroporto.

A região escarpada, contraforte do espigão da Traição de Indianópolis, a partir da atual Rua Tamoios, entra em declive e desce, lentamente, até o vale do córrego da Água Espirada, onde hoje se situa a Rua Ipiranga. Maiores detalhes sobre a topografia vegetação e clima da região ocupada por todo o Campo Belo, bem como sua hidrografia se encontra nos Capítulos V, XI e XII da monografia do mencionado bairro.

A Vila Congonhas tem seu relevo bastante acidentado, tendo como um de seus limites o córrego da Invernada.

Origens do loteamento do Jardim Aeroporto

Os anos 30 do século XX foram marcados pela industrialização em nosso país. São Paulo, SP, nesse contexto, se distinguiu e se tornou o maior parque industrial sul americano.

Em 1927, atendendo às necessidades surgidas naquele ambiente em transformações, constituiu-se a empresa Denon-Sanson Auto-Estradas S/A para construir a represa Billings.

Os irmãos Henry e Luiz Romero Sanson, proprietários da mencionada empresa cujo presidente era o Dr. Fernando Ahrens, apresentaram um projeto à Câmara Municipal de Santo Amaro (C.M.S.A.) a 7 de janeiro de 1928. A 1º de fevereiro do mesmo ano a C.M.S.A. concede à Sociedade a construção e exploração de uma super-estrada, com pedágio, partindo do córrego da Traição até a represa de Santo Amaro. A Lei aprovada era de número 61.

A planta definitiva da Estrada para Santo Amaro foi apresentada a 4 de fevereiro de 1929. Mais tarde ela seria chamada de Estrada Velha para Santo Amaro e daria origem à posterior Avenida Santo Amaro. A Estrada ficou pronta em 1933.

De 1928 a 1932 foi construída a Estrada Nova para Santo Amaro que daria origem, nos anos 40, à Avenida Washington Luiz. A estrada valorizaria os terrenos que lhe fossem próximos.

Sensível a essas mudanças e informada do interesse do governo do Estado de S. Paulo em adquirir grande área para a construção de um novo aeroporto, a empresa Auto-Estrada S/A adquiriu terras no espigão da Traição de Indianópolis que ela julgava adequada para os interesses do governo; este, porém, estava mais interessado nas terras do Ibirapuera e do Brooklin Paulista.

Persistentes, os empresários lotearam algumas quadras no então Brooklin Paulista, em 1930. Elas se situavam próximas da Estrada Nova para Santo Amaro, em construção, e em frente à futura cabeceira da pista dos aviões. Formava-se a Vila Congonhas, loteada durante os anos 30.

Um decreto do governo estadual, de 5 de julho de 1935, autorizou a Fazenda Estadual a adquirir um terreno para fazer um novo aeroporto.

A 12 de abril de 1936, a empresa inaugurou um pequeno campo de pouso provisório e o abriu ao público para exibição de vôos em aviões particulares. Em julho desse ano, foi inaugurada uma nova pista destinada à aviação comercial. Era o Campo da VASP, vizinho da Vila Congonhas. A Auto-Estrada procurou atrair a atenção do governo.

Comprovada a adequação das terras para a construção de um grande aeroporto, o governo estadual se decidiu e negociou, a 15 de setembro de 1936, as terras com a empresa e depois com outros proprietários vizinhos para ampliação da área desejada. Iniciava-se a construção do Aeroporto de Congonhas/ São Paulo e esta contribuiria para o crescimento das regiões próximas.

No final dos anos 40, concluída a Estrada Nova para Santo Amaro, aumentavam as oportunidades de desenvolvimento para o aeroporto e seus vizinhos, a região do futuro Jardim Aeroporto e a Vila Congonhas.

Comprovando a estreita relação existente entre a região do Jardim Aeroporto e o Aeroporto de Congonhas, está o grande lapso de tempo compreendido entre a oficialização da planta de arruamento de Campo Belo, em 1931 e o loteamento e ocupação lenta da região do Jardim Aeroporto, a partir de 1950. São quase vinte anos.

Finda a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), o mundo voltou a crescer: buscava qualidade e novas tecnologias. Nesse contexto, São Paulo também se transformou, se modernizou e cresceu.

Nos anos 50, acompanhando as mencionadas mudanças, o Aeroporto de Congonhas ganhou novo perfil. Cresceu e se tornou o terceiro aeroporto do mundo.

Sensíveis às mudanças que acenavam para um futuro promissor também para a região em estudo, um grupo de renomados empresários constituiu, a 25 de maio de 1950, uma sociedade cujos objetivos eram comercializar produtos e materiais de construção e administrar, lotear e vender terrenos. Era a Companhia Edificadora Auxiliar de São Paulo S/A. - CEASPA.

Foram subscritores do capital da empresa, os banqueiros Alberto Bonfiglioli e Rodolfo Marco Bonfiglioli, os industriais Vitantônio D'Abril, Paulo Trussardi, Moacyr Trussardi e os contadores Jorge Baduzzi e Renato Secondo Murari. O primeiro Diretor - Presidente eleito da empresa, foi Paulo Trussardi.

Este, em setembro de 1950, adquiriu, por compra, algumas quadras situadas no bairro de Campo Belo, vizinhas do Aeroporto de Congonhas e denominou o loteamento como Jardim Aeroporto.

A 29 de setembro de 1950, a escritura das terras foi entregue aos proprietários e a 28 de outubro do mesmo ano, a planta do loteamento foi registrada sob o número 38.471, no Livro de registro Geral de Imóveis de São Paulo, Capital. Era uma área de 45.340m².

Aquelas quadras adquiridas pela companhia eram:

Q-167 - entre as ruas Tamoios, Tapes e Pe. Leonardo (essa rua não está nominada no documento). 7.465 m².

Q-168 - entre a Av. Washington Luiz, Pe. Leonardo, Tapes e Vapabuçu (10.875 m²).

Q 188 - entre as ruas Tapes, Vapabuçu, Galileu e Marília de Dirceu (7.800 m²).

Q 189 - entre as ruas Tamoios, Galileu e Marília de Dirceu (10.000 m²).

Ao final deste capítulo é importante serem mencionadas algumas características dos loteamentos aqui citados: ambos ficavam próximos do Aeroporto de Congonhas que até os anos 30 era uma região coberta de mato, onde pastavam tranquilamente muitos cavalos. Esse aspecto bucólico que antecedeu à construção do aeroporto iria permanecer até o final dos anos 50, na região do Jardim Aeroporto. A Vila Congonhas iria acompanhar a lenta ocupação da região vizinha do “campo de aviação” como era então designado o aeroporto.

É também oportuno destacar que, no século XIX, a ferrovia de Alberto Kuhlmann, tinha seu leito passando pelo trecho da atual Rua Otávio Tarquínio de Souza, no local em que ela atinge a atual Avenida Washington Luiz, na Vila Congonhas. Essas curvas até poucos anos, constituíam a Rua Barão do Rio Claro.

Este fato já caracterizava a região como zona de passagem.

Também na Vila Congonhas, nos anos 50, foram construídas a primeira igreja, dedicada a Nossa Senhora de Guadalupe e o Grupo Escolar do Aeroporto, a futura E.E.P.G. Professora Ilka Jotta Germano (ver foto 5).

A igreja foi historiada na monografia de Campo Belo.

Nos anos 50, indicando aumento significativo do movimento aeroportuário, surgiram, na Vila Congonhas, os primeiros hotéis que abrigariam viajantes e tripulantes das aeronaves; os primeiros pontos de táxis, junto dos hotéis, se instalaram para atender aos hóspedes. Como consequência natural desse crescimento da população local, embora não fosse permanente, era constante e propiciou a multiplicação de pontos de comércio e serviços na região.

Neste trabalho complementar à monografia de Campo Belo, é importante mencionar algumas notas sobre a supra mencionada escola.

Na década de 50, o bairro de Campo Belo, acompanhando o crescimento mundial do pós-guerra, passou por grandes mudanças e perdeu o ar suburbano que até então apresentava. Nesse período, novos grupos de moradores se fixaram em todo o bairro, inclusive na Vila Congonhas.

Foi nesse período que o Aeroporto de Congonhas se tornou o terceiro aeroporto do mundo e esse crescimento exigiu mudanças, inclusive no aumento do número de seus funcionários. Muitos foram residir próximos ao campo de pouso e isso se refletiu no aumento da população infantil em idade escolar, na região.

A 20 de novembro de 1956, um ato do governo estadual paulista determinou a criação da escola estadual primária que receberia o nome de “Grupo Escolar do Aeroporto”. O Decreto-Lei nº 9.973, de 20 de dezembro de 1967, mudaria o nome da escola para “Professora Ilka Jotta Germano”. A 29 de janeiro de 1976, a Resolução nº 24 da Secretaria de Educação determinou que o “Grupo Escolar Prof.^a Ilka Jotta Germano” e o “Ginásio Estadual de Congonhas” se fundissem em uma só escola, a “E.E.P.G. Prof.^a Ilka Jotta Germano”.

Situada na Rua Barão do Rego Barros, 430, na Vila Congonhas, bairro de Campo Belo, a “E.E.P.G. Prof.^a Ilka Jotta Germano”, vinculada a Diretoria Centro-Oeste de Ensino desta capital, atualmente sob a direção da professora Maria Helena Varnier Dossi, com 400 alunos, distribuídos em dois períodos; atende alunos das 5.^a a 8.^a séries do Ensino Fundamental e as três séries do Ensino Médio para jovens e adultos (E.J.A.) à noite.

Conforme nos disse a Diretora, a escola é de “passagem”, pois recebe alunos de diversas regiões, porque se situa junto da Av. Washington Luiz, com transportes coletivos que se dirigem a inúmeros bairros adjacentes, corredor de integração inter-bairros.

Uma festa escolar, realizada nos anos 70, inaugurou o quadro da Professora Ilka Jotta Germano, colocado no saguão de entrada da escola que leva seu nome.

O professor Plínio Silva declamou uma poesia que fez em homenagem à patrona.

*“Ilka Jotta Germano, professora,
Sua vida inteira, dedicou à infantaria,
Para em nobre missão desbravadora,
Orientá-la com denodo e ânsia.
Tendo sido exemplar educadora,*

*Mereceu, por demais, a culminância,
De se tornar a imagem inspiradora
De uma escola infantil de relevância.
Em suas evangélicas andanças,
Nunca atentou valerem preito régio.
As suas obras ideais e mansas.
Alma feita de amor e de bonança,
Ganhou de Deus o santo privilégio:
Foi mãe de milhares de crianças!”*

Em seguida, a Diretora Amparo, fez um discurso também em homenagem à patrona da escola.

Algumas frases extraídas desse discurso revelam a admiração que todos sentiam pela emérita professora.

“... no balanço final dos atos praticados (...) todo seu trabalho abnegado (...) o amor à infância (...) fez-se mãe em cada um de seus alunos (...) [deu] orientação dentro dos bons princípios a nova gente deste Brasil novo e pujante.”

“... nós que tivemos a ventura de juntos trabalhar com a professora Ilka, nesta casa de ensino, num trabalho pioneiro de renovação pedagógica, cujos frutos estão aí patenteados (...) que a homenagem que ora lhe tributamos sejam a paga de seu trabalho...”

Parentes e amigos da professora Ilka estavam presentes nas festividades em sua memória. Em dezembro de 2004 esta escola foi desativada.

Seguem notas biográficas da homenageada, publicadas no DOESP, de 11 de abril de 1967:

“Ilka Jotta Germano nasceu a 10 de maio de 1915 em Ribeirão Preto, no Estado de São Paulo e faleceu a 27 de janeiro de 1967 na capital paulista.

Em 1932, diplomou-se da Escola Normal de Casa Branca - SP.

De 1933 a 1938, foi substituta efetiva nos Grupos Escolares de Penápolis, Glicério e Presidente Prudente.

Em 1939, ingressou no magistério primário, nomeada como professora pelo Decreto de 17 de março de 1939, para a Escola Mista da Cachoeira Grande em Presidente Prudente, e aprovada em concurso e prova de títulos tornou-se diretora dos seguintes estabelecimentos de ensino: os Grupos Escolares de Três Fronteiras, em Jales; de Santa Fé do Sul; de Vila Brasilândia, José Carlos Dias e Zalina Rolin em São Paulo, capital.

Em 5 de janeiro de 1962, por concurso, tornou-se Inspetora Escolar na delegacia de Ensino de Itapetininga, sediada em Angatuba. Nessa ocasião estava diplomada como Administradora Escolar formada na Escola Normal Caetano de Campos, na capital paulista em curso feito nos anos de 1952 (03 de abril) e 1953.

De 1957 a 1960, licenciou-se em Geografia pela USP.

De 1962 a 1965, licenciou-se em Pedagogia na F. F. C. L. de Mogi das Cruzes.

De 01 de agosto de 1963 a 23 de janeiro de 1967, ficou à disposição do Setor de Orientação Pedagógica da Chefia de Serviço do Ensino Primário do Departamento de Educação. Era então orientadora na área de Estudos Sociais. Nesta última função destacou-se por sua invejável cultura, como principal líder do movimento de renovação pedagógica no Estado de São Paulo.

Realizou planos modernos de aulas, criou um Atlas Pedagógico, lecionou em cursos de especialização para professores e autoridades da área educacional.

Distinguiu-se por seu caráter íntegro, inteligência brilhante, cultura vastíssima e espírito nacionalista”.

Nomes de Alguns Proprietários de Terras Situadas no Rincão do Buraco do Peixe, Sítio Traição, atual Jardim Aeroporto.

(1950)

Quadra 161 - Brazilina Vieira de Moraes e herdeiros do Dr. M. Jacyntho Vieira de Moraes.

Quadra 162 - Herdeiros do Dr. Manoel Jacyntho Vieira de Moraes.

Quadra 167 e 168 - Espólio de Rosa Emília Vieira e Moraes, vendidas pelo Dr. João Manoel Vieira de Moraes, inventariante.

Quadra 169 - Herdeiros de Brazilina Vieira de Moraes.

Quadra 174 - Rosa Emília V. de Moraes. Brazilina V. de Moraes - herdou de Rosa Emília. Guilhermina Hufferbacker - compra e vende para o seguinte, Manoel Coelho da Silva.

Quadra 175 - Anália Bruhns V. de Moraes e seus filhos.

Quadra 180 - Herdeiros do Dr. Manuel Jacyntho Vieira de Moraes; Teresa Rola Vieira de Moraes e seu marido Rodrigo V. de Moraes.

Quadra 188 - Parte dela é dos João Sampaio Góes. (junto a rua Galileu).

Quadra 189 - Espólio de Brazilina Vieira de Moraes.

Quadra 194 - Herdeiros de Manuel Jacyntho V. de Moraes; Teresa Rola Vieira de Moraes e seu marido Rodrigo Vieira de Moraes.

Quadra 195 - idem.

Quadra 196 - Ricardo Vieira de Moraes e João Abílio.

Quadra 202 - Herdeiros de Manuel Jacyntho V. de Moraes.

Quadra 203 - Tereza Rola Vieira de Moraes e seu marido Rodrigo V. de Moraes.

Quadra 208 - idem.

Quadra 209 - idem.

Aspectos Gerais: Sócio - Econômico - Culturais

Anos 50

Sem infra-estrutura urbana e com a formação da favela “Levanta-a-sáia”, no vale do córrego da Água Espraiada, a ocupação formal do Jardim Aeroporto demorou a crescer (ver foto 4).

Nos anos 50, a partir de 1951, ano que registrou oficialmente o plano de loteamento da região em estudo, vários lotes foram vendidos sobretudo porque o preço era acessível e a presença da nova avenida, que limitava as terras, acenava para um futuro promissor. Os lotes adquiridos, porém permaneceram desocupados até o final da década. Era ainda complicado residir ali.

Um dos fatores que iriam atrair moradores para aquela região foi o crescimento das atividades aeroportuárias nessa década, o que tornou interessante residir próximo ao trabalho, em uma época ainda desprovida de transportes coletivos e com o custo alto a ser pago às poucas lotações oferecidas pelos carros da praça. A VASP dispunha de uma perua para transportar seus funcionários que residissem próximos do aeroporto e isso era um convite às mudanças para o Jardim Aeroporto (ver foto1).

Fundado a 30 de dezembro de 1955, o Sindicato dos Ajudantes e Despachantes Aduaneiros de São Paulo, situado na Rua Viaza, 1008, veio para atender aos profissionais da área, cujo número crescente indicava um aumento nos negócios de importação e exportação. Atualmente, com cinquenta anos de existência, no Jardim Aeroporto, tem como presidente Ede Bonfá.

É dos anos 50, a pequena igreja de Nossa Senhora de Loreto, situada na esquina da Rua Marília de Dirceu e Av. Jornalista Roberto Marinho, ex-Água Espraiada.

Ela foi fundada em 1959, por Antonio da Silva em terreno da família Laganá Castanho de Andrade.

Atualmente, com quarenta e seis anos de existência, reformada e com bem cuidado jardim à sua frente, permanece servindo aos moradores do Jardim Aeroporto, administrada por frei Jorge.

Anos 60

Nos anos 60, o Aeroporto de Congonhas, com mais de um milhão de viajantes e com a chegada dos grandes Boeings-707, precisava remodelar a sua infra-estrutura.

A falta de planejamento urbano na capital paulista que não parava de crescer, aliada à grande especulação imobiliária, desenvolvera a população nas regiões próximas do aeroporto.

O ruído e as vibrações produzidas pelas novas aeronaves tornavam a vida, nas proximidades, insuportável.

A infra-estrutura urbana ainda não se completara no Campo Belo e suas ruas cobertas de terra, no tempo seco, eram agitadas pelo vento constante que varria o espigão de Indianópolis, assim também pelos veículos que “pintavam de vermelho” roupas, carros e casas.

No Jardim Aeroporto, os lotes próximos da Avenida Washington Luiz estavam ocupados. A barba-de-bode era a tônica “nesses campos abertos”.

Documentos revelam que os compradores de lotes no Jardim Aeroporto tinham de se comprometer com a Prefeitura Municipal de São Paulo e com o Ministério da Aeronáutica a cumprir exigências por eles impostas, tais como: abrir fossas sanitárias nas residências, possibilidade de abertura, nos terrenos, para passagem de futuras tubulações de água, desapropriações necessárias para o alargamento de ruas ainda não abertas ou para a ampliação do Aeroporto. Também eram proibidas construções verticalizadas ou de risco para o movimento aeroportuário.

Os lotes próximos da favela “Levanta a saia” foram os mais difíceis de serem vendidos. Ficavam na Rua Ipiranga, junto do vale do Água Espraiada. Daí terem seus preços reduzidos para atrair compradores.

Na década de 60, a ocupação ainda era rarefeita, mas alguns lotes eram vendidos e estavam à espera do progresso na região.

Nessa época, o Dr. *Milton Castanho de Andrade*, residente no Planalto Paulista, adquiriu duas quadras (185 e 198) na atual Rua Ipiranga. Ele as comprou de sua tia, Amália Bruhuns de Moraes, herdeira de parte das terras do espólio de Brasilina Vieira de Moraes.

Em 1961, findo o inventário daquelas quadras, a família do Dr. Castanho formou ali uma chácara e construiu uma bonita casa, térrea, com “ares senhoresais”, para passar dias desfrutando o verde e a tranquilidade ainda suburbanas. *Tereza Laganá Castanho de Andrade*, esposa do médico Dr. Amilton, herdara de seu pai o espírito assistencial aos carentes. Sensibilizada com as dificuldades sofridas pelas famílias que ocupavam os oitenta barracos na favela “Le-

vanta a Saia”, vizinha de sua chácara, embora não residisse ali, passou ela a frequentar a creche e a capelinha, ambas construídas nas terras que compraram.

A casa da chácara, muito confortável, foi construída na Rua Ipiranga, 612. Ficava ela sobre um grande aterro que “engolira” mil caminhões de terra para nivelar o terreno que descia para o lado da atual Rua Viaza. Na parte baixa que cerca a casa, em três lados, formou-se esta chácara onde várias árvores frutíferas servem de fundo para os canteiros de hortaliças e temperos. Havia um grande galinheiro, duas vacas leiteiras, alguns cães de raça e vários pavões. Dessa chácara que gerou emprego na região, os Castanhos tiraram leite, verduras, frutas e ovos que eram utilizados nas refeições das crianças da creche. Tereza recebia as aparas dos pães de forma que a cozinha da Varig, diariamente, recortava dos sanduíches a serem servidos a bordo de seus aviões. Tereza as misturava com leite, açúcar e canela e transformava tudo em uma espécie de pudim, também servido às crianças. Pessoalmente, ela supervisionava e participava dos trabalhos assistenciais.

O casal emprestou ao Padre Antônio os lotes ocupados já antes da compra das quadras pela família. Tereza era incansável em suas idas e vindas de sua residência no Planalto Paulista até o Jardim Aeroporto.

Dinâmica e generosa, ela montou, no salão inferior de sua casa, uma grande Oficina de Santa Rita de Cássia. Reunindo amigas, voluntárias como ela, há quarenta e três anos, ali trabalham para tecer xales, costurar enxovais de bebê, camisolas para idosas de vários asilos da capital paulista e da favela. Consegue ela doação de calçados, brinquedos e alimentos não apenas para a creche, mas também para outras instituições.

Entrevistada, com voz cheia de entusiasmo, ela descreve sua bela trajetória de vida, sempre voltada para o bem comum, para dar qualidade e esperança à vida dos desamparados. Conhecida, já foi alvo de várias reportagens sobre suas realizações assistenciais que merecem respeito e admiração. Quantas mães da favela foram assistidas por ela, quantas famílias dali saíram para residir dignamente em terrenos doados pelos Castanhos. Dr. Milton, por suas atividades assistenciais foi agraciado pela Prefeitura Municipal de São Paulo com medalha de honra ao mérito.

Nos anos 70, quando um projeto viário ameaçou de desapropriação todos os imóveis das Ruas Ipiranga e Galileu, Tereza reuniu os moradores, conseguiu advogado e engenheiro, confeccionou faixas contendo protestos e enfrentou, liderando o grupo, os representantes do prefeito Paulo Maluf. Com um novo projeto que não atingiria os imóveis, feito pelo seu engenheiro, Tereza conseguiu a vitória. Convidando o prefeito para visitar a creche e a favela, Tereza lhe disse

que “nossa região não estava precisando de jardins, mas, sim, de escola, creche e moradia digna para os carentes”.

No século XXI, encontramos aquela que há quarenta e cinco anos luta por um Campo Belo melhor. Residindo no bairro desde 1981, tem por vizinho seu filho Sílvio. O caçula, Carlos, reside fora do bairro. São quatro gerações da família Laganá Castanho de Andrade, no Jardim Aeroporto.

A 23 de fevereiro de 2004, completou cem anos o Sr. Consolato Laganá, pai de Tereza. Natural de Catanzaro, Calábria-Itália, ele é o mais idoso comerciante-artesão vivo, dentro da colônia de imigrantes italianos em São Paulo. Ele reside na chácara, com sua filha. Com excelente saúde e lucidez, já deu entrevistas a vários jornais, revistas e depoimentos ao Museu da Pessoa, tendo se tornado conhecido por sua loja e oficina na Praça da República, onde produzia, artesanalmente, sob encomenda, finíssimos calçados. É um artista. Ele e sua esposa legaram à Tereza e às suas irmãs a dinamicidade e o grande amor ao próximo.

Tereza faleceu a 27 de julho de 2005, dez meses após ter sido entrevistada. O bairro perdeu, assim, ilustre moradora.

Em 1960, vindo do Planalto Paulista, *Vicentina Vieira dos Santos* mudou-se para o Jardim Aeroporto, em casa construída para ela e sua família, em terreno por ela adquirido.

Há quarenta e cinco anos no bairro, residiu (1960-1970) na Rua Viaza, depois na Rua Vapabussu (1970-1995) e finalmente na Rua Pindaúva, desde 1995.

O Planalto Paulista era um bairro mais antigo e por isso desenvolvido.

A família Vieira dos Santos, estranhou muito sair da rua Guanumbis, próximo do comércio de Moema, e se fixar em uma região coberta de mato, sem infra-estrutura urbana, sem comércio sem transporte. Até os vizinhos eram poucos. Para completar as diferenças, um ruído ensurdecido quebrava o sossego da nova moradia: a manutenção dos aviões, em seus hangares. Ainda quase desabitado, o Jardim Aeroporto sem construções, deixava o terrível barulho propagar-se livremente.

Na esquina das ruas Marília do Dirceu e Vapabussu, uma pequena venda, de secos e molhados, era propriedade de Alexandre. Este entregava leite e pão, cedinho, nas casas de seus “fregueses de caderneta”. Nos anos 60, não havia comércio local. Tudo vinha de Moema ou do Jabaquara.

Sem feiras-livres, Vicentina caminhava até à boate Bambu, próxima da Av. Moreira Guimarães e, lá, comprava carne de baleia. Esta carne era mais barata que as outras e isso justificava a caminhada. Também as verduras, legumes e temperos eram comprados nas chácaras situadas junto do córrego da Água Espaiada. Tempos difíceis!

Nos anos 70, com a abertura do supermercado Pão de Açúcar Jumbo-Aeroporto, a situação dos moradores do Jardim Aeroporto melhorou.

Quando residia no Planalto Paulista (1950-1960), Vicentina trabalhou na casa de Amaro Castilho, diretor da Revista Manchete. Já em Campo Belo, trabalhou por quatro anos na empresa de aviação Real.

Na Rua Viaza, em frente à primeira residência dos Vieira dos Santos, a Real construiu para seus funcionários, um conjunto habitacional. Eram pequenas casas ocupando a quadra formada pelas ruas Viaza, José Mesa, Dr. Lino de Moraes Leme e Mogi das Cruzes. Eram térreas e todas iguais. Em 2005, já estão descaracterizadas por reformas.

Católicos, a família freqüentou a capela de N.S.^a de Loreto, passando depois a freqüentar a igreja de Cristo Rei no Parque Jabaquara.

Vicentina se recorda da luta diária para tirar água do poço e suportar a nuvem de pó que a tudo cobria quando o vento ou os aviões sopravam a terra.

Cleonice, filha de Vicentina, veio criança para o Jardim Aeroporto. Neste período, brincou tranqüila nas ruas do bairro, estudou no parque infantil Anita Costa, em Moema, e no Grupo Escolar César Martinez.

Já casada, residiu na Rua Viaza. Mais tarde saiu do bairro, mas tem no Jardim Aeroporto um salão de beleza.

Na Rua Heloisa Carneiro, na quadra situada entre as ruas Capibaribe e Tapés, existiu um chalé revestido de madeira escura e que foi citada por Cleonice como “a casa preta”. Esta pertencia a uma família estrangeira e em meio ao mato que cobria o seu entorno, ela se tornou um ponto de referência. Na direção desta casa, na Rua Tamoios, ficava o hangar da empresa Cruzeiro do Sul.

Cleonice, saudosa, se recordou dos passeios domingueiros feitos na sua infância, quando seu tio vinha buscar sua família para passar o dia em seu sítio na Vila Guarani. O transporte era a charrete desse tio, e esta, corria através de um mar de barbas-de-bode, que cobria aquela vastidão de terrenos baldios encravados no trajeto feito entre o Jardim Aeroporto e a Vila Guarani. Isso aconteceu há quarenta anos.

Também dos anos 60 é a família *Tancredi*. O casal Nair Conceição e Gilberto Tancredi residiu, desde 1960, na Rua Pindaúva, vindo do aprazível

bairro de Pinheiros. Este bairro antigo e tradicional fez com que o casal, ao chegar no Jardim Aeroporto, se sentisse como pioneiro.

Gilberto, já falecido, tinha um grande escritório de administração, de compra e venda de imóveis. Seu trabalho, durante trinta anos, lhe deu grande experiência administrativa e esta foi por ele colocada à disposição da Associação Amigos do Jardim Aeroporto, na região ainda em formação.

Como vice-presidente da recém-formada associação, Gilberto muito batalhou para que a qualidade de vida, ali, melhorasse. Empenhado na obtenção desse ideal, conseguiu, através da associação, fazer chegar a tão necessária infraestrutura urbana e mais tarde, os transportes.

Nair também sentiu o desconforto típico dos pioneiros. “Andava-se muito a pé. Não havia comércio e nós nos servíamos de um pequeno armazém do Sr. Lopes, situado na Rua Alsácia. Ele nos entregava o leite e o pão a domicílio”.

Mãe de um casal de filhos, hoje já casados, Nair mencionou as escolas nas quais eles estudaram: o menino estudou na EMEI Ministro Calógeras e depois no Colégio Meninópolis, no Brooklin Paulista e a menina, no Colégio N. S^a. Aparecida, em Moema.

Por quase 40 anos, residindo na Rua Pindauva, ela diz ter tido o privilégio de presenciar as transformações pelas quais passou a região.

Embora a sua rua seja tranqüila, as demais ruas próximas têm hoje um trânsito considerável sobre tudo após a abertura da Av. Águas Espraiadas atual (Roberto Marinho). O Parque Jabaquara, atualmente, abastece o Jardim Aeroporto, cujos moradores preferem a atual agitação que substituiu o antigo isolamento dos anos 60.

Acompanhando a lenta chegada dos moradores nos anos 60, para atendê-los, formam-se os primeiros pontos de comércio e serviços, todos localizados na Rua Tamoios e suas travessas, próximas da Av. Washington Luiz.

Na Rua Tamoios, 152, onde hoje se situa uma moderna padaria, a “Padaria de Conveniência Nossa Casa”, existiu, nos anos 60, a primeira panificadora do Jardim Aeroporto. Atualmente, a “Nossa Casa” completa sete anos e veio substituir a sua antecessora que se denominava “Céu das Américas”.

Também na Rua Tamoios, 196, onde hoje funciona uma casa de materiais para construção, existia, nesta década, a farmácia pioneira daquela região. Próxima da Tamoios, na Rua Pe. Leonardo, situava-se o mais antigo açougue, conforme depoimentos, e uma pequena agência dos correios (ver foto 2).

As construções dessa década eram modestas.

Anos 70

A década de 70 foi marcada pelo agravamento da poluição sonora gerada pelo intenso tráfego aéreo em Congonhas. Esse tráfego forçou grandes reformas no aeroporto, no período compreendido entre 1975 a 1979 e, durante alguns anos dessa década, permaneceu fechado das 22h às 6h, para tranquilidade dos vizinhos queixosos. Nessa época, 4,5 milhões de pessoas viajavam partindo de Congonhas.

A 10 de abril de 1970, atendendo ao crescimento da demanda escolar com o aumento da população infantil no Jardim Aeroporto e adjacências, a região recebeu a “Escola Municipal de Primeiro Grau Ministro Calógeras”, ali inaugurada, na Rua Alsácia, 59 (ver foto 3).

A chegada da infra-estrutura urbana atraía novos moradores e suas ruas pavimentadas permitiram o tráfego de carros e transportes coletivos assim como facilitaram a vida dos moradores e comerciantes.

Com a inauguração do sistema metroviário, em 1974, algumas linhas de ônibus foram colocadas para integrar regiões distantes da linha do Metrô. Cortando o Jardim Aeroporto, algumas dessas como a que servia os bairros Vila Clara, Jardim Tremembé e outras, facilitaram a vida daqueles que residiam próximos das vias por onde esses ônibus circulavam. Todas as linhas de integração que por aquela região passavam, chegavam até as paradas Conceição e Jabaquara.

Já no final da década de 70, as ruas do Jardim Aeroporto estavam quase totalmente habitadas. Destacamos uma, no início deste trabalho, onde alguns de seus moradores, entrevistados, nos cederam documentos comprobatórios da ocupação tardia da região e nos contaram alguns fatos do cotidiano na região. É a Rua Pindaúva, antes denominada como Rua “B”.

Foi nessa pequena rua que se formou um time juvenil, informal, treinado por dois jovens militantes de times do São Paulo Futebol Clube e da Portuguesa de Desportos. Era o “PIFUCLU - Pindaúva Futebol Clube”. Sem quadra própria, contando com a tranquilidade das ruas, os adolescentes se reuniam semanalmente, aos sábados, e disputavam com vizinhos ou times de outros lugares, que informais como eles, se divertiam sadicamente. A rua Pindaúva era o “campo” improvisado.

Alguns nomes foram lembrados, por aqueles que hoje já tem quase quarenta anos de idade: Paulão, Gil (o “Fumê” do juvenil do S. Paulo F. C.), Cássio, Augusto, Fábio, Anderson, Sérgio, Marcus, Octávio e o Miguel, descoberto mais tarde que era filho do primeiro dono do bar e lanchonete MackFil, próximo do Mackenzie.

Em depoimento, um deles se recordou de “um momento difícil” vivido pelo mais novo dos jogadores. Ele foi encarregado de correr atrás da bola que escapou do “campo” e rolou velozmente pela então rua São Paulo, atual Prof.^a Heloisa Carneiro, e se dirigiu para a favela “Levanta a saia”, após a rua Ipiranga. “Foi um sufoco” disse-nos o entrevistado, “pois éramos jovens e tínhamos entrar na favela sozinhos. Consegui pegar a bola antes que ela entrasse na favela graças a ajuda de transeuntes que a impediram. Mas adorávamos brincar na Pindaúva, até mesmo para quem tinha que atravessar a Washington Luis, para chegar até lá a pé! Esse “time” jogou muitas vezes na praia de Itararé - S. Vicente-SP, na época das férias escolares, era um barato.”

Na década de 80, a adolescência terminou para parte dos jogadores e o aumento do tráfego de veículos no Jardim Aeroporto tornou impossível aquela diversão nos finais de semana. Hoje do PIFUCLU só restam lembranças. Entre as recordações os depoentes citaram a facilidade de atravessar a Av. Washington Luis, no semáforo da rua Tamoios. Era muito menos pesado o trânsito na grande via.

A escola “Ministro Calógeras”, da qual já fizemos menção, além de sua importância sócio-cultural, cuidando da educação das crianças residentes no Jardim Aeroporto e seu entorno, também tem importância pela geração de empregos na região. Tem portanto, função múltipla dentro de Campo Belo. Ela é atualmente dirigida por Elisa Sartori Bonifácio.

O nome da escola é uma homenagem ao grande estadista, historiador, engenheiro de minas, poliglota, deputado-federal e ministro de guerra João Pandiá Calógeras (1874-1934/ RJ).

Há trinta anos passados, a 19 de janeiro de 1975, foi consagrado um templo, situado na Rua Vapabuçu, 860. É a Associação Igreja Metodista do Aeroporto.

Moderna, ela foi oferecida, pronta e aparelhada, pelo casal Julieta e Miguel Kühn à comunidade do Jardim Aeroporto.

Seus primeiros pastores, Ronaldo Sathler Rosa e Dalmo de Faria Silva, organizaram, nos anos 70, o pequeno rol dos membros que dariam início às atividades religiosas e assistenciais no grande templo. Renato Freitas era o auxiliar leigo.

Na entrada do templo foi colocada, posteriormente, uma placa de bronze, onde se lê: “Este templo foi doado à Associação Metodista sob o bispado do Revm^o. *Alípio da Silva Lavoura*, por Julieta e Miguel Kuhn e por Jandira e Renato Kühn.

Seus arquitetos foram: Suely Kühn Gebran e Sandra Maria Gonçalves. As obras e projeto são do engenheiro responsável João Alfredo Thomé.

A consagração do templo se deu a 19 de janeiro de 1975.

Também nos anos 70, incentivos fiscais motivaram o crescimento da industrialização e dos investimentos nas telecomunicações. Como resultado, deu-se um significativo aumento na área de importação e exportação por via aérea e a conseqüente multiplicação do número de empresas destinadas aos serviços de despachos aduaneiros. Estas, em grande parte, se instalaram no Jardim Aeroporto.

A 10 de maio de 1972, foi inaugurado o Supermercado Pão de Açúcar-Jumbo Aeroporto. Situado na quadra formada pela Av. Washington Luis e pelas ruas Tamoios, Bráz Arzão e Estévão Baião, o grande estabelecimento veio atender a demanda, dentro de Campo Belo, que então se verticalizava. Além de facilitar as compras de produtos diversificados, oferecia também numerosas vagas para múltiplas funções. Geraram empregos. Sua grandiosidade desestimulou porém, a permanência de alguns pontos comerciais de pequeno porte. A concorrência era forte.

A 7 de novembro de 1974, o Jornal da Tarde, publicou o relatório do vereador Paulo Frange, que propunha a redução do movimento de pequenos aviões em Congonhas, para assim diminuir o tráfego aéreo que crescia muito.

A 9 de julho de 1977, o Jornal Tribuna de Santo Amaro, em artigo sobre o Aeroporto de Congonhas, informava que diariamente, treze mil passageiros embarcavam no mencionado aeroporto e que entre sete a oito mil pessoas, residentes ou não nas proximidades do aeroporto, se serviam do comércio e serviços oferecidos dentro das dependências do aeroporto. Eram, na época, cerca de trinta empresas independentes do tráfego aéreo: salões de beleza, livrarias, bancas de jornais, lanchonetes, lojas de roupas, de presentes, de flores, de chocolates, serviço telefônico, lembranças e seu disputadíssimo balcão de cafés, sempre lotado, servindo cerca de três mil cafés por dia.

Todos esses fatos se refletiam na vida diária do entorno do aeroporto, cujos moradores desenvolveram o hábito de passear nos corredores, lojas e mirantes a observar pousos e decolagens e a vida cheia de encantos e dinamicamente sempre repleta de viajantes.

Nos anos 70, as famílias de Maria Antonieta Bueno Franco, casada com Sylvio Lacerda Gomes Cardim e a de Silvio Geraldo Gomes Cardim e sua esposa Cecília Manzano e a menina Yamara Gomes Cardim e José Fernando, seu irmão, residiram no Jardim Aeroporto.

A senhora Maria Antonieta e o Dr. Sylvio, eram pais de Silvio Geraldo. O casal residiu na rua Alsácia e o filho Silvio Geraldo, na Rua João de Léry. Os avós de Yamara e José Fernando residiram no bairro de 1974 a 1984 e seus pais, de 1973 a 1990. Yamara lá chegou criança e, de lá, saiu para se casar.

Com vinte anos de existência como área habitada, a região era já pavimentada e com o comércio crescente.

Avó e neta, em seus depoimentos se recordam de um bairro tranqüilo, ruas largas, longe da rota dos aviões e, por isso sossegado. O comércio do Brooklin Paulista e Moema e até mesmo o de Campo Belo, naquelas décadas, já ofereciam grande variedade de produtos o que facilitava a vida de todos.

A favela da Água Espraiada tinha ainda moradores pacatos que em nada complicavam o cotidiano do bairro.

Yamara e o irmão não estudaram no bairro, mas tendo nele vivido quase vinte anos, o conhecem bem e guardam boas recordações.

Maria Antonieta, agora residindo na Bela Vista, e sua neta Yamara, casada e mãe da jovem Anna Luiza, classificaram o bairro como agradável naqueles idos de 1970.

Yamara tem por trisavô paterno o brilhante maestro Cardim, João Pedro Gomes Cardim, ilustre no meio artístico brasileiro.

Anos 80

Em 1981, o aeroporto passou a ser administrado pela Infraero e um novo convênio foi assinado entre o governo do Estado de S. Paulo e o Ministério da Aeronáutica. O governo estadual seria indenizado pelos 45 anos de trabalho, como administrador do aeroporto. A Infraero repassaria ao governo 35% das tarifas aeroportuárias arrecadadas.

Nessa década, a ocupação humana dos espaços no Jardim Aeroporto estava praticamente completada e, quando tudo parecia estar definitivamente acomodado, os moradores das ruas Ipiranga e parte da Rua Galileu, ambas próximas do vale do córrego da Água Espraiada, receberam um comunicado que lhes tirou a paz: seus imóveis seriam desapropriados pela Prefeitura Municipal de S. Paulo, exigência do projeto de retificação e canalização do córrego que, na época das chuvas, transbordava e criava problemas e prejuízos na região. Preocupados, os moradores se uniram, contratando os serviços de um advogado e de engenheiros que, apresentando um novo projeto à prefeitura, conseguiram diminuir o número de imóveis a serem desapropriados, conforme foi citado anteriormente, no capítulo dos anos 60. O drama se repetia.

Também no ano de 1981, na Rua Marília de Dirceu, 274, foi inaugurada a “Escola de Educação Infantil Tistu” que atenderia a população pré-escolar, que então, se tornava significativa.

Em 1980, a 10 de outubro foi fundado, pelo padre Antonio Turra, a creche Celestina Stward, então situada na Rua Estevão Baião, 13. Ela foi ampla-

mente historiada no livro “Campo Belo: monografia de um bairro”. Ligada a ela, no Jardim Aeroporto, à Rua Viaza, 50, situa-se o Centro Social Brooklin Paulista, que é o centro administrativo da Unidade de Ensino Profissionalizante. Este cuida de preparar jovens entre 15 e 17 anos para os cursos de corte e costura, serigrafia e informática. A diretora do mencionado centro é Débora Loprete.

Considerada a “década perdida” para a economia da América Latina, a década de 80 não atingiu o Aeroporto de Congonhas. Sua iminente desativação foi resultante da construção do Aeroporto Internacional de Cumbica, que absorveu os vôos internacionais e domésticos. Porém, como em 1981 a administração de Congonhas passou a ser feita pela Infraero, criada em 1973, esta cuidou, prontamente, de reverter a situação.

Observando a grande movimentação da ponte-aérea São Paulo-Rio de Janeiro, que anualmente transportava 1,5 milhão de passageiros por ano, foi proposta a criação de novas pontes que ligassem São Paulo a outras regiões e capitais como Belo Horizonte, Curitiba, Brasília, Porto Alegre e Salvador. Aviões Fokker faziam as viagens. Foi apresentado como argumento a proximidade de Congonhas com os pólos de negócios procurados pelos executivos usuários das pontes aéreas. “A Avenida Paulista e a Sé, estão mais perto de Congonhas do que de Cumbica, em Guarulhos!” Diziam.

No final dos anos 80, passando por novas reformas, Congonhas voltou a crescer e receber de volta seus vôos internacionais e domésticos.

Nessa década, o Jardim Aeroporto se mantinha estável e com seu comércio e serviços em plena ação e expansão.

Anos 90

A década de 90, graças ao sucesso do Plano Real, teve seu início marcado por duas vitórias, o controle da inflação e o fortalecimento de nossa moeda. Esses fatores resultaram em um equilíbrio da economia nacional que, viu-se refletido na indústria, no comércio e serviços e portanto, na sociedade.

Essa situação, porém, mudou no final da década e a realidade gerada pela globalização e pelo neoliberalismo mostrou seu lado negativo: desemprego, falências, empobrecimento de muitos.

Uma pesquisa de campo no Jardim Aeroporto, nesse período, revelou que, dois terços dos estabelecimentos comerciais e de serviços daquela região ou fecharam suas portas ou se mudaram para locais mais promissores.

O Aeroporto de Congonhas, apesar da crise, crescia, se modernizava e implantava um novo sistema de controle para pouso e decolagem de seus aviões.

Preparava-se para suportar o crescimento do tráfego aéreo para até, ao menos, 2010.

Em 1996, moradores das áreas vizinhas ao Aeroporto voltaram a se queixar dos ruídos. Chegaram a pedir que a Câmara Municipal de São Paulo alterasse a Lei de Zoneamento, a fim de que se retirasse o Aeroporto da zona urbana. Não foram atendidos. O problema real era a falta de planejamento urbano na capital paulista.

O comércio e os serviços que restaram concentravam-se na Rua Tamoiões e em seu entorno. Três agências bancárias serviam a região, algumas pequenas indústrias e depósitos de sucatas - os ferros-velhos, ali se instalaram.

Começam algumas poucas construções verticalizadas, distantes das pistas de pouso o que indicava um futuro incremento populacional.

A 11 de novembro de 1999, a inauguração do Extra Hipermercados Aeroporto, situado proximamente ao Jardim Aeroporto, gerou empregos e grande oferta de produtos variados para a região próxima. Uma passarela para pedestres, atravessando a Avenida Washington Luiz, uniu o grande estabelecimento ao citado bairro.

De 1986 a 1992, no mesmo local do Extra, entrava em crise e fechava o Supermercado Pão de Açúcar Jumbo Aeroporto, dos anos 70. Este fato propiciara o surgimento de alguns pontos comerciais e de serviços no Jardim Aeroporto, muitos dos quais ali ainda permanecem no século XXI.

Também, na década de 90, um projeto vindo do vale do Água Espraiada trouxe muita intranquilidade aos moradores do Jardim Aeroporto e regiões vizinhas. Era a terrível ameaça de desapropriação de imóveis. Um folheto distribuído em dezembro de 1994 na região ilustra parte das preocupações vividas naquela época. O pesadelo continuava.

Um levantamento feito em uma lista telefônica de 1996-1998 indicou a presença de inúmeras famílias de origem portuguesa, espanhola, italiana e japonesa e uma minoria de europeus de outros grupos. Essa característica é semelhante àquela que marcou as décadas anteriores na região.

O Jardim Aeroporto chega ao século XXI completando quarenta anos de existência e, por seu crescimento, por suas peculiaridades e por seu isolamento das demais regiões do bairro, provocado pela presença da Avenida Washington Luiz, é considerado, por quem desconhece sua história, como um bairro independente. Oficialmente, tal situação ainda não existe. A História provou sua origem.

Século XXI

Foi no início do século XXI que a Avenida Jornalista Roberto Marinho, antiga Av. Água Espraiada, teve suas obras terminadas dentro do bairro de Campo Belo. Resultaram daí algumas mudanças no seu entorno.

Uma primeira alteração observada foi o crescimento do número de veículos que cortam o bairro todo, saídos desta nova avenida. Os pedestres, acostumados às ruas tranqüilas, passaram a ter suas caminhadas e travessias perturbadas.

No Jardim Aeroporto, as ruas transversais à avenida foram adequadas ao fluxo de veículos no acesso àquela via.

Visando organizar a circulação de táxis que, em grande número servem ao Aeroporto de Congonhas, foi feito um traçado especial para que estacionem junto da avenida, desafogando os já saturados pontos de Vila Congonhas e do próprio aeroporto.

Com o novo traçado, que mudou o perfil do vale do Água Espraiada, o Jardim Aeroporto viu-se integrado à nova avenida, facilitando sua comunicação com bairros próximos.

Nas margens da via, torna-se evidente a verticalização dentro do citado Jardim Aeroporto; distante da rota das aeronaves surgiram modernos edifícios residenciais.

Assim como era nos anos 60, a região permanece com ruas centrais tranqüilas, enquanto a Rua Tamoios e seu entorno concentra os pontos de comércio e serviços, pequenas indústrias e trânsito pesado.

O dinâmico Aeroporto de Congonhas, já com 600 pousos e decolagens diários, com 33 mil usuários, está passando por amplas reformas para dar maior conforto e segurança e eliminar o terrível ruído, alvo de tantas reclamações.

A Vila Congonhas permanece agitada pela sua grande proximidade com o aeroporto. Hotéis, pontos de táxis e inúmeros moradores que ali também trabalham, refletem a dinamicidade do citado aeroporto, à margem do qual se formou.

A insegurança psicológica gerada pela possível queda de aeronaves, fato que já ocorreu, persiste na região.

Denominação de alguns logradouros do Jardim Aeroporto

Av. Washington Luiz (1950) - Auto Estrada para Santo Amaro (1931 a 1949)

Travessa Moreira Cardoso(1998)-Trav Guapé(1976)-Trav C(1950) - Não existia (1931)

R. Padre Leonardo (1950) -R. Bavária (1931 a 1949)

R. Visconde de Ourem (1998) - R. Martírios (1950) - Sem nome (1931 a 1949)
R. Marília Dirceu (1950) - Sem nome (1931 a 1949)
Galileu (1976) - R. Vasco da Gama (1950 a 1975) - Sem nome (1931 a 1949)
Profª Heloisa Carneiro (1998) - São Paulo (1931 a 1997)
R. Carlos Pinto Alves (1998) - R. Santo Amaro (1931 a 1997)
R. Alsácia (1998) - R. Guaicurus (1950 a 1997) - Sem nome (de 1931 a 1950)
Av. Lino de Moraes Leme (1998) - Av. Jabaquara (de 1951 a 1997)-Estrada do Jabaquara (1931)
R. Tamoios (1950) - R. Garcia Velho (1931 a 1950)
R. Capibaribe (1976) - Não existia (de 1931 a 1976)
R. Tapes (1950) - Sem nome (de 1931 a 1950)
R. Pindaúva (1976) - R. “ B” (1950) - Não existia (de 1931 a 1950)
R. Vapabussu (1950) - Sem nome (de 1931 a 1950)
R. Viaza (1950) - R. Campo Belo (1931 a 1950)
R. Ipiranga (1931)
 Rua (desaparecida e1998)- Sem nome (1950) - R. Herling (1931 a 1950)
Av Jornalista Roberto Marinho (2003) - Av. Água Espraiada (1995 a 2003) - Não existia em 1931.

Travessas abertas a partir de 1950

Abraão Buazar
 José Mesa Campos
 Moji das Cruzes
 Anglesita
 Guaninás
 José Bento Ribeiro Dantas
 A. J. de Freitas
 Benjamin Costa
 Francisco Antônio Gonçalves

Infra-estrutura urbana

Embora arruada desde 1921, a região denominada como Jardim Aeroporto teve a ocupação de suas terras iniciada apenas nos anos 50, conforme foi anteriormente historiada.

A partir da década de 50, seus moradores tiveram que esperar até os anos 70 para que suas ruas fossem asfaltadas e que as redes de água e esgoto fossem ali instaladas. Aliás, esse processo também foi tardio e lento em todo o loteamento do Campo Belo.

Até então, ruas poeirentas, poços nos quintais e fossas nos jardins, estavam presentes no cotidiano. O trânsito era rarefeito e os terrenos baldios eram muitos.

Nos anos 60, quem atravessava a região para se dirigir ao Jabaquara, tinha diante de si mato alto, sobre tudo nas ruas mais centrais e a visão se multiplicava conforme se transpunha a atual Avenida Dr. Lino de Moraes Leme e se chegava ao Parque Jabaquara. Muitos se confundiam, por falta de pontos de referência e ausência de placas nas ruas mal abertas. As barbas-de-bode pareciam um mar rosa perolado que dançava ao sabor do vento constante o qual varria e varre a região. Era bucólico!

Foi a partir dos anos 70 que a região teve significativo desenvolvimento ao receber as primeiras linhas de ônibus, cortando a região, então asfaltada.

Tratando-se do saneamento básico, os anos 90 trouxeram mudanças para estas paragens. Um projeto municipal com relação ao córrego da Água Espraiada merece ser mencionado, pois exigiu desapropriações, mudou o visual do local e fez crescer, e muito, o tráfego de veículos nas ruas do Jardim Aeroporto: o piscinão do Água Espraiada.

Este piscinão deveria ser construído no espaço limitado pelas ruas Ipiranga e Lacônia e teria por finalidade reter as águas que, no período das chuvas, causavam enchentes na parte baixa das ruas.

Conforme já foi mencionado, nos anos 50, acompanhando o córrego, uma grande favela foi-se formando. Os moradores do Campo Belo e do Brooklin Paulista, desde então, convivem como eles, com os prejuízos causados pelas enchentes.

Os casebres dividiam as margens do mencionado córrego e poluíam as águas que ficavam cada vez mais assoreadas.

Nos anos 70, já se traçavam planos para a retificação desse ribeirão e um moderno sistema viário em suas margens.

Nos anos 80, ao governo de Jânio Quadros foi encaminhado um projeto para esta área. À EMURB caberia estudá-lo e implantá-lo.

Em 1987, a Prefeitura de São Paulo comunicou aos moradores residentes junto ao vale onde seus imóveis seriam desapropriados. Era a confirmação dos rumores dos finais da década de 70 que tanto desassossegaram os moradores de várias ruas do alto Campo Belo.

Em 1995 foi apresentado o projeto final da construção de uma grande piscina coletora, o "piscinão" por tanto tempo prometido.

Os trabalhos começaram, mas um deslizamento de terra no canteiro de obras soterrou um menino de treze anos e esses trabalhos foram suspensos. As enchentes prosseguiram e as reclamações cresciam.

Somente a 17 de abril de 2000 o piscinão foi entregue ao público. Ele era elevado e, no tempo seco, seria aberto aos moradores da região para que o transformassem em área de lazer.

A 23 de agosto de 2004, o Jornal do Campo Belo, etc e tal, publicou a notícia de que na área do piscinão do Água Espreada haveria um mutirão, promovido pela Subprefeitura de Santo Amaro, para atender, graciosamente, àqueles que precisassem de avaliação de glicemia. Era uma campanha educativa e preventiva na área de saúde pública e que utilizaria aquele local, ampliando a sua função social.

Conforme consta do mapa da página 206-Bn, do Guia Cartoplan, São Paulo, 2004, três linhas de ônibus percorrem o Jardim Aeroporto, que são: 576 M, via Aeroporto, unindo a Vila Clara, no Jabaquara à parada Conceição, na Vila Guarani, na zona sul; a 875 M, que une o Jardim Aeroporto a Perdizes. Deixaram de circular as linhas 5126, 579 A e 574 R. As linhas que ainda circulam têm uma extenso percurso, unindo o sul ao norte e ao oeste da capital. Com o difícil trânsito de São Paulo, leva-se mais de uma hora em cada trajeto. Através do Jardim Aeroporto chega-se ao Jabaquara, à Vila Guarani e, conseqüentemente, à linha norte-sul do Metrô e à Via Imigrantes.

Notas genealógicas dos antigos proprietários das terras do atual Jardim Aeroporto

O Jardim Aeroporto, loteamento inserido na área que constitui o bairro de Campo Belo, é parte do antigo Sítio Traição que pertenceu ao casal José Manuel Vieira de Moraes e sua esposa Rosa Emília de Moraes. Esta recebeu a propriedade em 1837, como dote, ao se casar. Deles registramos algumas notas genealógicas.

- I- JOÃO DE FIGUEIRÓ DA SILVA, casado em Cotia/SP, com MÉCIA DE MORAIS CAMARGO. Pais de:
- II- FERNANDO DE FIGUEIRÓ CAMARGO, casado em 1736 em Cotia/SP com ISABEL DE MORAIS. Pais de:
- III- ANASTÁCIO DE MORAES CAMARGO, casado em Cotia/SP em 1781, com ANA MARIA TEIXEIRA. Pais de:
- IV- MANOEL JOSÉ DE MORAES, casado em 1810, em Santo Amaro - Cap.SP, com ANNA ROSA DE MORAES. Tiveram:

- 1 (V) - BENTA
- 2 (V) - ANA JUSTINA
- 3 (V) - ROSA EMÍLIA DE MORAES, C. c. JOSÉ MANUEL VIEIRA DE MORAES.
- 4 (V) - ANTÔNIO
- 5 (V) - MANUEL
- 6 (V) - MARIA

V- ROSA EMÍLIA DE MORAES, casada em 1837 em Santo Amaro- Capital, SP, com JOSÉ MANUEL VIEIRA DE MORAIS. Filhos:

- 1 (VI) - MANUEL JACYNTHO VIEIRA DE MORAES
- 2 (VI) - JACYNTHO DE MORAES
- 3 (VI) - RICARDO VIEIRA DE MORAES
- 4 (VI) - CÂNDIDO VIEIRA DE MORAES
- 5 (VI) - BRAZILINA VIEIRA DE MORAES
- 6 (VI) - AMÉLIA VIEIRA DE MORAES

Ascendentes de José Manuel Vieira de Moraes

- I - MIGUEL BICUDO DE BRITO, C c. ANNA MARIA NUNES
- II - GASPAR NUNES DE BRITO, C c. ISABEL VIEIRA DA SILVA
- III- MANUEL VIEIRA DE BRITO, C c. ISABEL DE MORAES
- IV- JOSÉ MANUEL VIEIRA DE MORAES, C c. ROSA EMÍLIA DE MORAES.

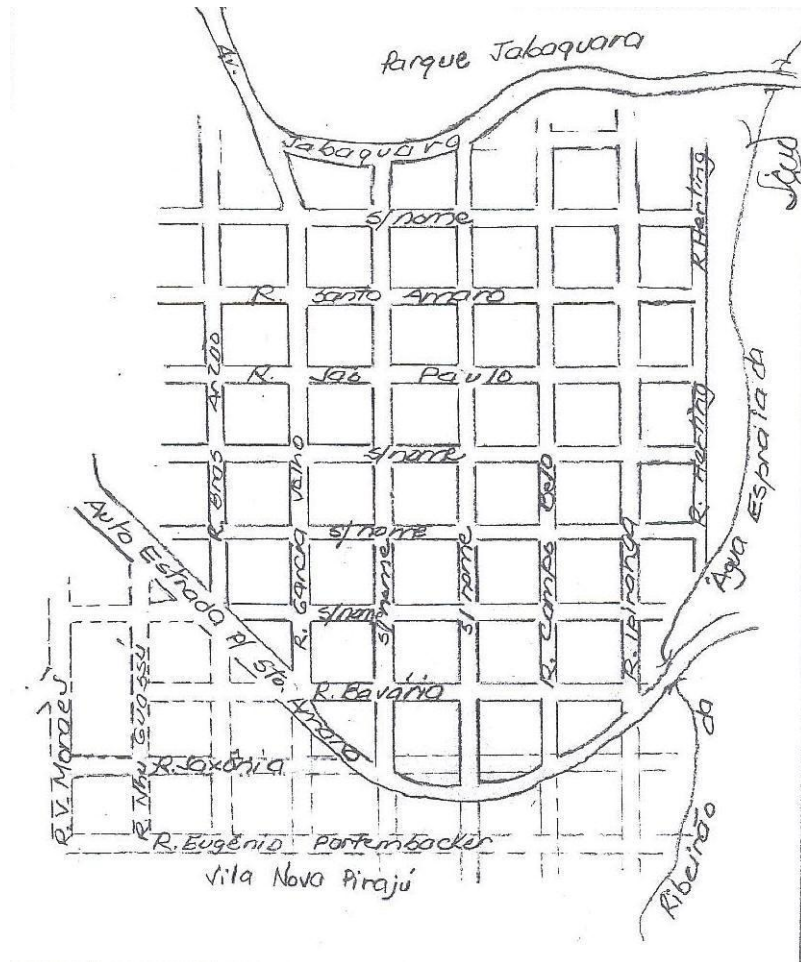
Funções e considerações finais

Cercados por grandes vias e vizinho do Aeroporto Internacional de Congonhas/São Paulo, o Jardim Aeroporto e a Vila Congonhas são, tecnicamente considerados zonas de passagem e regiões de apoio aos serviços aeroportuários. Suas funções, aqui mencionadas, já foram explicitadas no decorrer deste trabalho.

A História nos mostra que o Homem é um ser sempre em movimento, como o é todo o universo.

Em busca de algo importante para sua vida ele partia a pé, abrindo trilhas e caminhos, depois, progredindo, abriu estradas e grandes vias para seus veículos. Criou recursos para facilitar sua trajetória e encurtou distâncias, sempre superando os obstáculos.

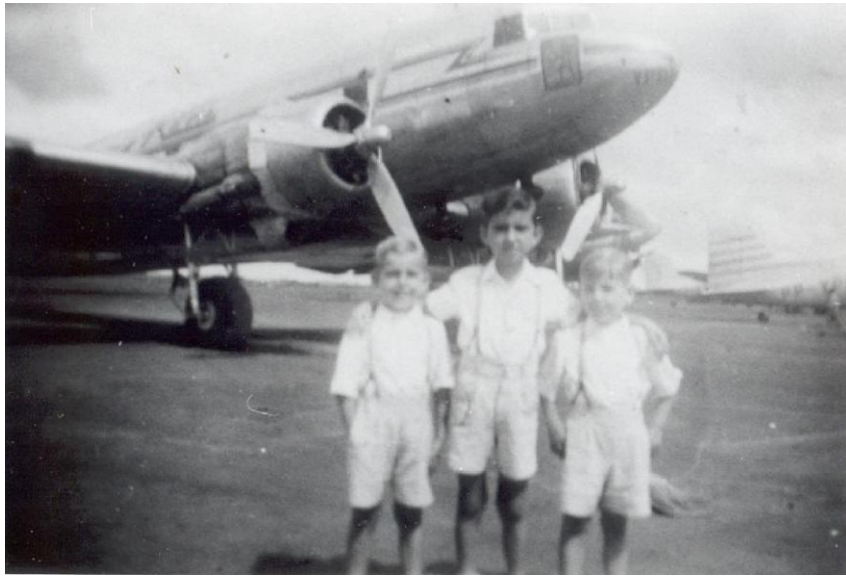
Em um passado recente, o Caminho do Carro para Santo Amaro, uniu o centro de São Paulo a Santo Amaro e à baixada santista, escoadouro de riquezas. As terras por ele cortadas ou tangidas se tornaram zonas de passagem mantidas até nossos dias, em pleno século XXI, revestidas de contemporaneidade: as vias expressas, o caminho do Metrô e o aeroporto. É nesse contexto que se inserem as regiões aqui historiadas.



(Planta 2: J Aerop) : Mapa da Vila Dona Amilda, futuro Jardim Aeroporto. 1931 -
S.Weber, 2004



(Planta 3: J Aerop) : Mapa do Campo Belo, mostrando também o Jardim Aeroporto.
Kurt T. Sievers, 1950



(J Aerop Lobão) : Juan Pont (Lobão), primeiro à esquerda, com seus dois irmãos no Aeroporto de Congonhas, em 1953. **Foto 1**



(J Aerop Padre) : Vista da Rua Padre Leonardo, em 2005, trecho onde, nos anos 60 se situou a primeira agência de correio. **Foto 2**



(J Aerop Escola): Vista lateral da E.M.P.G. Ministro Calógeras, cuja fundação se deu em 10 de abril de 1970. **Foto 3**



(J Aerop águas): Trecho do córrego da Água Espraiada em sua saída do Jardim Aeroporto. Vista da antiga ponte da Avenida Washington Luiz, em 1993. **Foto 4**



(J Aerop Ilka): Fachada da E.E.P.S.G. Profª Ilka Jotta Germano, em 2005, escola fundada em 20 de novembro de 1956. **Foto 5**

Rol de entrevistas do Jardim Aeroporto

- 172 - Pastor Alex – 2-SET-2004.
 173 - Norma Crespi da Silva –31-AGO-2004.
 174 - Janete Garcia Alves – 31-AGO-2004.
 175 - Francisco José Conde – 3-MAR-2004.
 176 - Elisa Sartori Bonifácio – 22-SET-2004.
 177 - Vicentina Vieira dos Santos e Cleonice Vieira dos Santos – 8-MAR-2005.
 178 - Tereza Laganá Castanho de Andrade
 179 - Padaria Nossa Casa (Sr. Carlos) 2-SET-2004
 180 - Roberto Carlos Marcolino – 24-SET-2004
 181 - Padre Antônio da Silva e Frei Jorge-24-SET-2004
 182 - Debora Loprete Moraes –30-SET-2004
 183 - Ede Bonfá – 30-SET-2004
 184 - Maria Helena Varnier Dossi
 185 - Nair Conceição Tancredi 8-MAR-2005
 186 - Carlos Alberto Martins Vicente- F. R. Berta- 8-MAR-2005.
 187 - Pastor Ronaldo Sather e Pastor Dalmo de Faria e Silva – 6-MAR-76
 188 - Yolanda Lopez Azzella – 31-MAR-2005
 189 - Michelle Azzella – 31-MAR-2005
 190 - Maria Antonieta Franco. Gomes Cardim - 7-JUN-2005
 191 - Yamara Gomes Cardim Rodrigues –07-JUN-2005
 192 - Leda Maria Weber - 30-SET-2005

Fontes consultadas

- BEIGUELMAN, Giselle. No Ar ... *Congonhas Aeroporto Internacional de São Paulo - 1936-1996*. São Paulo-Capital, Infraero, 1996.
- BERARDI, Maria Helena Petrillo. *Santo Amaro* 1ª. Edição. São Paulo, P.M.S.P., 1969, História dos Bairros de São Paulo. Coleção do Departamento de Cultura da Prefeitura Municipal de S. Paulo.
- LOMÔNACO, Afonso *Viagens pelo Brasil - 1855-1887*. São Paulo: Departamento de Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo. *Separata* iconográfica.
- MASAROLO, Pedro Domingos. *Vila Mariana*. 1ª Edição. São Paulo, Prefeitura Municipal de S. Paulo, História dos bairros de São Paulo. Coleção do Departamento de Cultura da Prefeitura Municipal de S. Paulo.
- MOYA, Salvador. Anuário Genealógico Brasileiro. São Paulo Revista dos Tribunais, 1925, v. I-3ª Parte.

_____. Titulares do Império. São Paulo. Publicações IGB, 1941, ano

III.

SILVA LEME, Luiz Gonzaga de. *Genealogia Paulistana*. São Paulo: Duprat, 1903, v. 4, p. 65-77, v. 6, p. 25-74, v. 7, p. 515.

Certidão do espólio de Brazilina V. de Moraes. 19.º Tabelião da Capital. Certidão de homologação de partilha – 20-OUT-1947. 1º Cart. Pirassununga/SP.

Procuração do Dr. Benjamin V. Moraes e s/ mulher ao Dr. João Manuel V. de Moraes. 19º Tab. Capital.

Procuração ao Dr. João Manuel V. de Moraes. 2º Tab. da Capital.

Certidão trintenária de terras de Brazilina V. de Moraes. 19º Tab. da Capital.

Transcrição de Registro Imobiliário nº 23.374. Terras de Brazilina V. de Moraes. 1º Circ. Imobiliária da Capital.

Registro de Casamentos de Santo Amaro nº 8 – Cúria Metropolitana de S. Paulo.

Registro de Casamentos de Cotia/SP nº 1 Cúria Metropolitana de S. Paulo

Registros de Atas. Câmara Municipal de Santo Amaro. Livros 10, 11 e 13

Papéis sem Verificação - Câmara Municipal de Santo Amaro - Caixas 22, 23 e 37. Arquivo Municipal Washington Luiz. Capital.

Planta do Brooklin Paulista 1927, de Pierburg e English.

Planta do Campo Belo. Câmara Municipal de Santo Amaro, 1931.

Planta do bairro do Campo Belo. Kurt T. Siewers, 1959.

Planta do bairro do Jardim Aeroporto levantada durante as obras do Água Espraiada. Weber, 2004.

Folha de S. Paulo. S. Paulo Capital, **1994**: 03/12 e 27/12; **1995**: 30/01, 20/12; **1996**: 11/01; 29/02; 19/09; 22/10; 24/10; 26/10; **2004**: 16/10.

Jornal do Campo Belo, etc e tal : **1988**: 3/03; 18/03; **1995**: 30/08; **1999**: 25/03; **2000**: 04/04, 5/05, 8/05, 5/08. **2004**: 26/03, 23/08; **2005**: 31/03.

Gazeta de Moema São Paulo, Capital, 29/08/1987.

Diário de S. Paulo, Capital: **2001**: 23/09; **2002** 27/08, 20/10 ; **2003**: 9/04, 8/08, 26/09, 5/12,; **2004**: 15/01, 15/06.

Jornal da Tarde. São Paulo, Capital: **2000**: 20/03; **2001**: 6/06, 15/07, 7/11, 16/12; **2002**: 11/01.

O Estado de São Paulo. São Paulo, Capital: **1988**: 14/04, 28/04.

Diário Oficial do Estado de São Paulo. São Paulo, Capital: **1947**: 26/11; **1950**: 14/06; **1956**: 21/11; **1967**: 11/04, 14/04, 20/12; **1976**: 20/01.