

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

AEROPORTO DE FORTALEZA
Usos e Significados Contemporâneos

Wellington Ricardo Nogueira Maciel

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para a obtenção do grau de mestre em Sociologia, sob a orientação da professora Dra. Maria Auxiliadora de Abreu Lima Lemenhe.

Fortaleza-Ceará
2006

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

Título: **Aeroporto de Fortaleza: usos e significados contemporâneos**

Autor: Wellington Ricardo Nogueira Maciel

Defesa em:

Conceito Obtido:
Nota Obtida:

Banca Examinadora

Maria Auxiliadora de Abreu Lima Lemenhe, Prof^a. Dr^a. (Orientadora)

Elza Braga, Prof^a. Dr^a.

João Bosco Feitosa dos Santos, Prof. Dr.

*Para os moradores do
“entorno”, deslocados de
alguma forma pelo Aeroporto.
A meu pai, Valmir Silva
Maciel, dedico este trabalho.*

AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, Profa. Dra. Maria Auxiliadora de Abreu Lima Lemenhe, pela atenção dispensada à forma e ao rigor teórico-metodológico, indispensável à elaboração desta dissertação e pelos valiosos momentos de interlocução que mantivemos.

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico/CNPQ, pela concessão da bolsa de pesquisa, fundamental.

Gostaria de agradecer a generosa atenção que me foi prestada pelos funcionários da Secretaria de Pós-Graduação em Sociologia da UFC, sempre eficientes.

Agradeço à Heloísa e a José Lindomar pelos ricos diálogos que estabelecemos e a todos os colegas de turma do mestrado.

À Elenir, companheira em todos os momentos.

Aos meus irmãos, Tito e Eduardo e à minha mãe, Cleonice, mulher forte e guerreira.

Aos meus parentes, Ulisses, Celita e Airton.

A todos que reservaram algum tempo de suas vidas para me conceder entrevista.

Ao Edson, o “Irmão”, por me conduzir, sempre bem humorado e dedicado, aos bairros do “entorno”.

Aos funcionários das secretarias estaduais do turismo e do planejamento do Estado do Ceará e do Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará/IPECE, pelo acesso aos documentos referentes ao turismo no Ceará.

RESUMO

Neste trabalho analiso os processos contemporâneos de mudança urbana na cidade de Fortaleza tendo como referente empírico o Aeroporto de Fortaleza, construído entre 1996 e 1998. Busco compreender os vários investimentos materiais e simbólicos realizados em torno do Aeroporto pelos atores sociais (representantes governamentais, *trade* turístico, arquiteto, moradores do “entorno” e “topiqueiros”) que o têm como referência para suas práticas sociais. A hipótese defendida nesta pesquisa é a de que as sucessivas ampliações/construções do Aeroporto ao longo dos anos têm atuado nos movimentos que moradores do “entorno” realizam, o que demonstra em parte como os sujeitos possuem poderes distintos sobre os deslocamentos contemporâneos. Interpreto ainda o atual Aeroporto como um aspecto parcial da imagem de cidade turística atribuída à Fortaleza e como uma *paisagem de poder* que parece condensar bem os conflitos atuais entre “mercado” e “lugar”. Pretendo demonstrar também que a construção de equipamentos considerados de qualidade internacional, assim como o atual Aeroporto parece ilustrar, é uma das exigências defendidas pelos proponentes do chamado planejamento urbano estratégico que passou a predominar entre profissionais e gestores das cidades pelo mundo há algumas décadas. No Estado do Ceará, essa estratégia teve início de forma mais intensa, em 1995, com a assinatura do *Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – Prodetur*.

ABSTRACT

The aim of this research is to analyze the contemporary processes of urban changes in the city of Fortaleza. We have as an empirical reference the Airport of Fortaleza which was built within the period of 1996 – 1998. We try to understand the various material and symbolic investments accomplished all around the Airport by the social actors (governmental representatives, tourist trade, architects, inhabitants of the surroundings and “*topiqueiros*”), who have the Airport as a reference for their social activities. The hypothesis defended in this research is that the successive amplifications/constructions of the Airport throughout the years have been acting in movements accomplished by people who live in the “surrounded areas” which demonstrate, partly, how the subjects have distinct power over the contemporary means of transportation. We even interpret the present-day airport as a partial aspect of the image of the tourist city which is granted to the city of Fortaleza, also as a landscape of power which seems to condense, very well, the present-day conflicts between market and place. We also intend to demonstrate that what the construction of equipments, which are considered as of international quality, such as the present-day airport, seems to illustrate, is one of the exigencies defended by the proponents of the so called urban strategic planning which have predominated among professionals and managers of the cities through decades. In the state of Ceará such strategy was begun more intensively in 1995, with the PRODETUR (An action Program which at the development of Tourism in the Northeast of Brazil).

SUMÁRIO

Introdução	8
Capítulo 1	
Uso, consumo e paisagem urbana contemporânea	16
1.1 Representações da sociedade contemporânea: espaço e processo.....	16
1.2 Espaço e ação simbólica.....	25
Capítulo 2	
De Campo de Pouso a Aeroporto: a produção de paisagens de poder em Fortaleza	30
2.1 A cidade dos aeroportos.....	31
2.1.1 Os significados da presença americana no Cocorote.....	39
2.2 “Campos”, “bases” e “aeroportos” nos planos urbanísticos.....	47
2.3 Interesses em disputa.....	51
2.4 Os sentidos dos lugares.....	61
Capítulo 3	
Os lugares da política urbana no urbanismo moderno e contemporâneo	66
3.1 Da cidade haussmaniana à cidade empresarial.....	67
3.2 Inserção de Fortaleza nos circuitos globais e a política estratégica do turismo do “Governo das Mudanças”.....	79
Capítulo 4	
“Catedrais leigas do mundo moderno”: o boom dos aeroportos no Nordeste do Brasil e seus significados	87
4.1 A produção simbólica da Fortaleza turística.....	87
4.1.1 Aeroporto de Fortaleza: localização e descrição.....	91
4.1.2 O Aeroporto como símbolo do “novo” e do “desenvolvimento”.....	97
4.1.3 O Aeroporto como símbolo do “progresso” e da Cidade.....	106
Capítulo 5	
Usos em Conflito	114
5.1 O Aeroporto e o “entorno” em deslocamento.....	114
5.1.1 A aplicação das leis urbanísticas para o “entorno”.....	117
5.1.2 Os deslocamentos do “entorno”.....	123
5.2 A paisagem e o vernacular: liminaridade e fronteiras simbólicas.....	127
5.3 <i>Mix</i> e controle dos usos.....	133
5.4 “Topiqueiros” no Aeroporto.....	140
Considerações Finais	147
Referências Bibliográficas	151

Introdução

O interesse em estudar um espaço responsável em boa parte pelas conexões aceleradas próprias da sociedade contemporânea é parte de uma tendência crescente nos estudos mais recentes nas ciências sociais para compreender a maneira como as articulações globais/locais se constituem nas principais metrópoles mundiais¹. É certo que alguns desses espaços urbanos, com destaque para os aeroportos, não têm recebido a devida importância nas pesquisas acadêmicas, seja em nível de graduação ou pós-graduação. A levar em conta o papel cada vez mais central que os aeroportos ocupam nas economias das cidades contemporâneas e o impacto que exercem sobre suas estruturas urbanas é de admirar o pequeno espaço dedicado ao seu estudo no âmbito das ciências sociais.

Todavia, no caso do objeto de estudo desta pesquisa, o Aeroporto de Fortaleza, alguns esforços têm sido empreendidos, fora do campo das ciências sociais, através de pesquisas realizadas por urbanistas.² Estes estudos têm lançado pistas valiosas para a compreensão das relações entre o Aeroporto e a cidade de Fortaleza. Contudo, o material empírico reunido nesta pesquisa e as diretrizes teóricas seguidas me possibilitaram compreender como um aeroporto é investido de sentidos dominantes voltados para inserir uma capital com graves desigualdades sociais no mercado mundial do turismo. Da mesma forma, tem me auxiliado na compreensão do Aeroporto como um *espaço da diferença*, segundo a acepção de Arantes³, ou seja, um suporte físico para a publicização política da diferença de diversos atores que o têm como significativo para suas práticas, na medida em que, em determinados momentos, a presença de usuários não previstos daquele espaço concorrem para produzir outros significados ocultados pelos investimentos dominantes.

Nesse sentido, justifico esta pesquisa, em primeiro lugar, por trazer novos elementos da dinâmica social existente nas áreas de influência de aeroportos no Brasil, em particular, no que se refere as constantes ampliações de aeroportos e seus efeitos para aqueles

¹ Cito, em particular, o estudo organizado por ARANTES, Antonio. *O espaço da diferença*. Campinas-SP: Papyrus, 2000, que reúne várias pesquisas de pesquisadores nacionais e estrangeiros cujo eixo principal de investigação é a relação entre espaço, cultura e poder em várias metrópoles mundiais.

² Refiro-me aos trabalhos de AZEVEDO, Miguel Ângelo de. *Cronologia ilustrada de Fortaleza: roteiro para um turismo histórico e cultural*. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2001, 391p, v.1. e LIMÃO FILHO, Jonas Pereira. *Um Novo Terminal de Passageiros (TPS) para o Aeroporto Pinto Martins*. (Monografia). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Fortaleza, 1992, UFC. Sobre os aeroportos brasileiros e de outros países consultar PALHARES, Guilherme Lohmann. *Transporte aéreo e turismo: gerando desenvolvimento socioeconômico*. São Paulo: Aleph, 2001, que propõe a transformação dos aeroportos em grandes áreas de comércio, e SERRA, Geraldo Gomes. "A cidade e o aeroporto". In: *Revista Sinopses*, nº4, junho, 1983. Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, onde é sugerido um maior controle social sobre os usos e ocupação do "entorno" dos aeroportos brasileiros.

³ *Ibidem*. Cf. também LEITE, Rogério Proença. "Usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na *Manguetown*". In: *RBCS*, v. 17, nº 49, jun/2002.

que residem em áreas próximas, como ilustra o caso do Aeroporto de Fortaleza, o que poderia auxiliar também na reflexão de outros aeroportos e, em segundo lugar, ao escolher o Aeroporto, busco relativizar algumas explicações presentes nas ciências sociais que vêem aeroportos apenas como espaços de passagem (Augé, 1994) ou equipamentos promotores e receptores dos *desencaixes* contemporâneos (Giddens, 1991).

Convém esclarecer que há entre os moradores dos bairros do “entorno”⁴ (Imagem 1), que passaram a desenvolver, ao longo dos anos, estratégias de sobrevivência no Aeroporto, e outros segmentos sociais responsáveis pelas atividades de controle do espaço do Aeroporto – segurança privada, polícia militar e federal, Governo do Estado do Ceará, Prefeitura de Fortaleza, Empresa de Infra-estrutura Aeroportuária-Infraero, Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes – conflitos em torno do direito à cidade, direito que envolve, neste caso, o uso de um espaço por diferentes atores. Em alguns momentos, como no caso analisado aqui da manifestação organizada no Aeroporto pelos trabalhadores do transporte alternativo no Ceará, em 2001, conhecidos como “topiqueiros”, as disputas pelo direito à cidade pode acenar para a apropriação política de um espaço considerado marco contemporâneo de Fortaleza.

Poder-se-ia então perguntar se esses aspectos – conflitos que envolvem a reapropriação do Aeroporto de Fortaleza por outros atores sociais – não apontam para a necessidade de repensar a forma como os aeroportos têm sido interpretados nas ciências sociais, onde normalmente se destaca apenas as funções econômicas e logísticas que esses espaços cumprem ao promover e receber os fluxos globais de bens e pessoas. É preciso, então, questionar as suposições feitas de que os aeroportos são exclusivamente espaços de transição e procurar nas evidências empíricas de casos concretos indícios da presença de outros usuários e significados.

Essa exigência se coloca, em particular, para a realidade de áreas ocupadas próximas a aeroportos no Brasil, devido a duas ordens principais de fatores: em primeiro lugar, se encontra a peculiaridade do processo de urbanização da sociedade brasileira, onde os fluxos migratórios do campo para a cidade acabaram por determinar a direção da expansão urbana em muitas das capitais, levando a ocupação de áreas do “entorno” dos aeroportos por populações de baixa renda; em segundo lugar, se destacam os conflitos que ocorrem entre os interesses dos moradores e os decorrentes das necessidades de expansão dos aeroportos. Esses

⁴ Essa expressão, repetida várias vezes neste trabalho, sempre entre aspas, designa tanto os bairros que são alvos das “ações sociais” que a Empresa de Infra-estrutura Aeroportuária – Infraero desenvolve em Fortaleza desde 2001, quanto um número de bairros que estão localizados no perímetro do Aeroporto, destacados pelo Governo do Estado e pela Prefeitura de Fortaleza quando há necessidades de desapropriações.

fatores têm assumido uma configuração particular com relação ao Aeroporto e a cidade de Fortaleza.

O predomínio de Fortaleza sobre outras cidades do Estado do Ceará na atração dos fluxos migratórios internos tem se dado pelo fato dela compor o principal núcleo de um estado quase inteiramente situado na zona semi-árida do Nordeste brasileiro, sendo atingida diretamente pelos efeitos sócio-econômicos das secas, característicos da Região, o que tem contribuído para agravar o quadro de desigualdade social e intensificar a ocupação de áreas próximas ao Aeroporto.⁵

A proposta de estudar uma obra que representasse a inserção da Cidade de Fortaleza nos circuitos globais surgiu quando cursava a disciplina “Mudança Cultural” no Programa de Pós-Graduação em Sociologia da UFC. A partir daí, passei a analisar como as questões sobre “mudança” na Cidade se aproximavam do meu interesse anterior em estudar os processos de mobilização e participação social em um bairro da periferia de Fortaleza. Ao cursar outra disciplina, “Sociologia Urbana”, fui percebendo que alguns aspectos da primeira proposta apareciam de forma secundária no novo objeto. O fato de residir em um bairro que sofreu desapropriações para a construção de um novo aeroporto em Fortaleza foi decisivo para que eu lançasse um outro olhar para aquela obra.

A partir de então, fui acionando as redes de relações que tinha ao meu dispor (amigos, parentes, conhecidos), com o objetivo de colher informações sobre a mudança que havia ocorrido nos bairros afetados pelo atual Aeroporto desde a construção até hoje. Em seguida, com a realização de leituras sobre arquitetura, práticas urbanas e pesquisa etnográfica, passei a buscar compreender como certos segmentos sociais utilizavam aquele espaço. Interessei-me então em manter contato direto com algumas pessoas definidas em seus lugares ora como “vendedores ambulantes”, “catadores”, ora apenas como moradores, que passaram, antes e após a mudança, a ter o Aeroporto como referência para seus deslocamentos. Após realizar um mapeamento das práticas que tem o Aeroporto como suporte, optei por selecionar aquelas que pareciam mais importantes para os objetivos da pesquisa.

Durante a seleção dos sujeitos centrais da pesquisa – moradores do “entorno”, representantes governamentais, *trade* turístico e arquiteto –, tive que renunciar de questões,

⁵ O efeito desses deslocamentos para a Capital pode ser analisado quando se compara o aumento no número de habitantes com relação à Fortaleza e o Estado do Ceará: para as décadas de 1940/1950, período em que se passou a registrar de forma mais sistemática o crescimento demográfico das cidades brasileiras, Fortaleza crescia a uma taxa de 4,13 % (180.185 habitantes) contra 2,57% do Estado; para a década de 1970/1980, momento em que se intensificou a ocupação de áreas próximas ao Aeroporto, a relação Capital/Estado era de 4,30% e 1,95%, respectivamente. Prefeitura Municipal de Fortaleza. “Conheça a Regional IV”. Secretaria Executiva Regional IV. Fortaleza, 2003.

alguns potenciais pesquisados e do campo de observação anteriores. Essas alterações foram concomitantes as leituras e observações empíricas que fazia. Em primeiro lugar, passei a conversar com algumas lideranças e moradores no bairro Serrinha, que tiveram alguma participação direta na busca de “compensações” para o bairro. Foi-me dado acesso a documentos e ofícios que mostravam as reivindicações das lideranças naquele momento.

Logo depois, resolvi procurar lideranças no bairro Dias Macedo e Vila União. No primeiro, consegui realizar entrevistas com lideranças e com moradores desapropriados, alguns deles morando em bairros que formam o “entorno” do Aeroporto, enquanto no segundo, realizei entrevista com uma liderança. Achei importante consultar alguém na Vila União porque seria o local para onde o Aeroporto iria ser expandido, além de ter sido o bairro onde havia mais moradores que utilizavam o antigo Aeroporto para suas estratégias de sobrevivência. Realizei também entrevistas com o arquiteto responsável pelo projeto do Aeroporto e com uma funcionária responsável pela Comunicação Social da Infraero, setor encarregado pelas “ações sociais” junto aos bairros do “entorno”, além de um técnico da Secretaria de Infra-estrutura do Estado, órgão que realizou as últimas desapropriações.

Um conjunto diversificado de fontes me auxiliou no acesso aos sujeitos da pesquisa, sendo fundamental para os argumentos construídos aqui: jornais, documentos oficiais do Governo do Estado sobre o turismo, em particular aqueles presentes no *site* oficial da Secretaria de Turismo do Estado do Ceará, revistas, relatórios, panfletos, observações diretas, entrevistas e imagens, inseridas neste trabalho como complemento às reflexões desenvolvidas. Ao optar pelas imagens tive o objetivo de apresentá-las como um texto a ser lido, uma vez que apenas a descrição textual me pareceu insuficiente para apreender a riqueza de detalhes e formas que somente a fotografia é capaz de melhor expressar.

À medida que fui definindo melhor a minha questão central (Que usos e significados são atribuídos pelos atores sociais ao Aeroporto de Fortaleza?), houve a necessidade de aprimorar alguns procedimentos metodológicos adotados. O estabelecimento da observação direta de algumas práticas que se desenrolam no Aeroporto me foi útil. Todavia, alguns preceitos da etnografia, pensados inicialmente para contextos mais estáveis, como os chamados estudos de “comunidade” sugerem, tiveram que ser flexibilizados. O fato de estudar um *não-lugar* e a formação de sociabilidades tendo-o como referência no espaço urbano me possibilitou perceber a presença de diversos grupos e categorias sociais que se reúnem em momentos alternados do dia. A renovação dos seus componentes impôs à minha pesquisa a adequação de certos procedimentos etnográficos.

Apesar de ter sido construído entre 1996 e 1998, período em que ocorreram as últimas desapropriações para ampliação do Aeroporto, eram ainda muito presentes, no final

de 2004, momento em que passei a estabelecer algum contato com pessoas que haviam sido deslocadas pelo Aeroporto, marcas deixadas pela forma como os moradores foram retirados. Era comum, em conversas informais e depois nas entrevistas, a referência à violência das negociações sobre os valores das indenizações e das demolições. Logo, percebi que as lembranças ainda estavam vivas nas memórias dos moradores, o que me obrigou a rever minhas estratégias adotadas para estabelecer algum contato. Optei, então, em procurar, sobretudo, junto às famílias mais antigas, pessoas pertencentes a gerações mais “novas”, que pudessem me auxiliar na aproximação com os mais “velhos”.

Descobri que os mais “novos” eram depositários de lembranças, transmitidas de geração em geração, de desapropriações passadas e que para eles também era difícil contar para um estranho a maneira como interpretavam o que haviam aprendido. Por três oportunidades pude perceber que a mudança sofrida por esses moradores ainda exercia um grande peso em como entendiam o presente e o passado. Em dois contatos estabelecidos por telefone, após serem indicados por um morador desapropriado, ambos interlocutores se emocionaram ao ser cogitada a proposta de falarem sobre as desapropriações. Durante uma entrevista com uma antiga moradora, por várias vezes tive que desligar o gravador. Em vários momentos alegaram estar tratando da “depressão”, como me revelaram duas moradoras do Dias Macedo, provocada pela mudança causada pelo Aeroporto.

Além desses obstáculos, outros foram se tornando mais comuns e mais difíceis de transpor à medida que a pesquisa avançava como aqueles que se referem à maneira como os sujeitos desta pesquisa me identificavam, em alguns momentos ora como jornalista, devido ao gravador e a máquina fotográfica sempre presentes, ora como ator que comunicava poder e ordem – policial, agente do Dert (Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes), encarregado da vigilância do Aeroporto, ou até mesmo funcionário da Cohab (Companhia de Habitação do Estado do Ceará, órgão responsável pelas indenizações), sobretudo, quando passei a procurar pessoas que haviam sido desapropriadas para a edificação do Aeroporto.

Aos poucos, sempre me identificando como estudante que estava interessado em saber o que havia mudado na vida deles com a construção do novo Aeroporto, passei a ganhar a confiança deles e agendar entrevistas, algumas delas sendo sugeridas por algum morador que acreditava ter algo a contar, e a observar diretamente as atividades de outros moradores que se desenrolavam tendo o Aeroporto como referência. Sobre esta estratégia, é ilustrativo o morador do bairro Vila União que acompanhei em um ponto de ônibus na avenida principal em frente ao Aeroporto.

A escolha por estudar em particular o Aeroporto de Fortaleza foi motivada por se constituir em um exemplo fértil para testar a hipótese proposta sobre a maneira como

determinados atores sociais dotados de menor poder - aqueles que realizam certos deslocamentos tendo o Aeroporto de Fortaleza como referência - experimentam as mudanças contemporâneas no tempo e no espaço na cidade de Fortaleza. Com isso não quero afirmar que tal hipótese se aplique apenas a ele. Em nenhum momento se pretendeu aqui generalizar o que poderia ser apenas um exemplo ilustrativo, mas as características desse Aeroporto (localizado em área urbana, concentração de moradores de baixa renda no seu “entorno” e adaptação de áreas internas do Aeroporto para *aero-shopping*) parecem condensar bem alguns elementos presentes em outros aeroportos no Brasil.

A seleção do material empírico reunido nesta investigação me possibilitou dessa forma organizar o presente estudo em cinco capítulos, divididos segundo as articulações entre teoria e empiria. No primeiro capítulo, busco explorar as categorias que considero centrais para o trabalho (*uso, consumo e paisagem urbana contemporânea*) onde retomo os referenciais teóricos desenvolvidos pela produção mais recente nas ciências sociais, buscando neles pistas para a compreensão da especificidade do Aeroporto de Fortaleza. Desse modo, classifico este trabalho no conjunto daqueles que têm insistido na investigação social de espaços característicos das cidades contemporâneas.

No segundo capítulo, tomando como referente empírico o caso de Fortaleza, estudo a produção de *paisagens de poder* no seu espaço urbano a partir da existência de espaços destinados à aviação na Cidade, apontando em seguida as relações entre o atual Aeroporto e a Cidade.

No terceiro, compreendo a política de promoção das chamadas cidades turísticas no Ceará, em especial, a partir do *Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste - PRODETUR*, implantado oficialmente no Ceará em 1995, como uma variante do chamado “planejamento urbano estratégico”.

No quarto, analiso o papel estratégico dos aeroportos no Nordeste e os significados atribuídos ao Aeroporto de Fortaleza por atores sociais específicos, argumentando sobre a produção de uma imagem turística de Fortaleza a partir da construção do Aeroporto, entre 1996 e 1998.

Por fim, no quinto, interpreto as práticas sociais de segmentos não visados por aquela política de promoção das cidades turísticas, no âmbito dos conflitos contemporâneos que existem em torno do Aeroporto de Fortaleza, e argumento que a sua presença pode contribuir para alterar ocasionalmente usos e significados pretendidos pelos planejadores.

Capítulo 1

USO, CONSUMO E PAISAGEM URBANA CONTEMPORÂNEA

A sociedade contemporânea tem sido representada no âmbito das ciências sociais por um conjunto de transformações materiais e simbólicas responsável pela experiência social que boa parte das pessoas no mundo há algumas décadas vivencia. As facilidades advindas com as novas tecnologias de comunicação e de transportes, para dar dois exemplos, são apontadas como responsáveis pelos deslocamentos e conexões aceleradas entre pessoas e mercadorias situadas em pontos diferentes do espaço. Algumas deficiências teóricas surgem, porém, quando esses processos são abstraídos dos contextos sociais em que ocorrem.

1.1 Representações da sociedade contemporânea: espaço e processo

Entre as imagens que têm predominado, e que são analisadas aqui, estão as que apontam a proliferação contemporânea de *paisagens urbanas* de trânsito mundial responsáveis por promover e receber os fluxos globais de pessoas, bens e informação, tão bem contida na noção de *não-lugar*, atribuída por Augé⁶ e, do lado dos processos sociais promotores da extensão das relações sociais em contextos de escala tempo-espacial ilimitadas, está a categoria *desencaixe*, que Giddens⁷ recorre para explicar as mudanças na experiência tempo-espacial contemporânea.

Para ambos, a sociedade contemporânea desenvolveu positivamente meios altamente complexos (aviões e aeroportos “modernos”, além dos sistemas informatizados de bancos e das atividades comerciais e de controle que esses espaços comportam) com a finalidade de favorecer os intercâmbios acelerados e seguros entre sujeitos e lugares no mundo. Todavia, por outro lado, essa nova mediação entre indivíduos favorecida pelos símbolos da modernidade (dinheiro, passaportes, bilhetes etc), não mais fundada na relação face a face do “lugar”, afirmam os autores, teria tornado desnecessário qualquer sentido localizado, já que viveríamos em uma época de desenraizamento.

⁶ AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. São Paulo: Papirus, 1994.

⁷ GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade*. São Paulo: Edusp, 1991. Cf. também do mesmo autor onde são aprofundadas algumas idéias do trabalho anterior: “A vida em uma sociedade pós-tradicional”. In: -----; BECK, Ulrich; LASH, Scott. *A modernização reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna*. São Paulo: EDUSP, 1997.

Em oposição a quase totalidade dessas interpretações, sedutoras à primeira vista, procuro contrapor o argumento de que em contextos determinados, onde os processos de deslocamento global/local se concretizam, espaços destinados a servir de passagem para grupos em trânsito podem se tornar referência para práticas sociais de segmentos não envolvidos diretamente no desenvolvimento desses processos, embora podendo ser afetados por eles. Ao tomá-los como significativos esses atores se reapropriam desses espaços por meio do uso, contribuindo assim para repolitizar a produção do espaço público.

Augé (1994), que busca destacar em seu estudo um certo deslocamento do objeto consagrado da antropologia, qual seja, os lugares tidos como culturalmente localizados no tempo e no espaço, argumenta que a sociedade contemporânea põe em crise as identidades coletivas associadas a lugares singulares e que, ao fazê-lo, lança o sujeito num emaranhado de espaços de passagens onde se encontra solitário, apesar de tal experiência ser vivida por muitos em igual situação. Essa realidade estaria mais difícil de definir, hoje, devido a três “excessos” que o autor identifica: primeiro, uma “superabundância factual”, produzida pela aceleração da história, graças aos novos meios de comunicação, que tornam possível em pouco tempo o acesso às informações de lugares até então inimagináveis. O segundo corresponde à “superabundância espacial”, que por meio de meios de transportes cada vez mais velozes, parece encolher o mundo. E por último, o indivíduo. Essa terceira figura do excesso caracteriza a perda dos referenciais coletivos que garantiam alguma segurança no mundo. Esses três excessos representam para o autor as transformações mais intensas da “supermodernidade”.

Para Augé, a “supermodernidade” se caracteriza pela disseminação do que ele chama de *não-lugares*,

*“por oposição à noção sociológica de lugar, associada por Mauss e por toda uma tradição etnológica àquela de cultura localizada no tempo e no espaço. Os não-lugares são tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais, ou ainda os campos de trânsito prolongado onde são estacionados os refugiados do planeta”.*⁸

Nos *não-lugares* predominariam relações sem referenciais a lugares específicos, característicos dos espaços destinados aos deslocamentos acelerados de pessoas. Esses espaços não poderiam ser definidos como relacionais, identitários e históricos típicos assim dos “lugares antropológicos”. O sujeito que necessitasse circular pelos *não-lugares* estabeleceria com eles uma relação de solidão, devido aos símbolos que deveria

⁸ AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. São Paulo: Papirus, 1994.

necessariamente portar a fim de garantir sua identidade: os símbolos da supermodernidade. Passaportes, bilhetes, cartões de crédito etc devem ser apresentados para que os usuários do *não-lugar* tenham livre acesso. Isso para Augé representa talvez o grande mal da sociedade contemporânea, pois ao comprovar sua identidade na entrada de um aeroporto, por exemplo, o sujeito se igualaria a centenas de outros, fadados à solidão.

Embora sejam evidentes as características dominantes apontadas por Augé aos *não-lugares* (espaços de transição, não-identitários, etc) é preciso ainda indagar de que forma esses mesmos espaços/meios se tornam suportes identitários para atores sociais específicos, aqueles que experimentam de modo distinto as mudanças no tempo e no espaço na sociedade contemporânea.

Neste estudo, procuro demonstrar que um espaço com aqueles elementos atribuídos por Augé pode contribuir para deslocar determinados atores sociais em escalas tempo-espaciais mais localizadas, apontando assim para a atribuição de outros sentidos que não somente aqueles típicos aos *não-lugares*. Em determinados momentos, como no caso do objeto de estudo desta pesquisa, práticas sociais desenvolvidas por “vendedores ambulantes”, moradores, “catadores”, “topiqueiros”, entre outros, podem conspirar para alterar usos e significados estabelecidos desses espaços.

Embora não esteja interessado, como Augé, na reflexão de espaços característicos da sociedade contemporânea, Giddens parece convergir com algumas formulações teóricas do autor supracitado. Segundo ele, a “alta modernidade” teria aprofundado a expansão das instituições características da modernidade, dentre elas, a industrialização, o Estado-nação e o trabalho assalariado. Concomitante a ela teria ocorrido, predominantemente na Europa, um intenso crescimento do papel das tecnologias na organização da vida cotidiana e uma expansão de todo esse acúmulo de conhecimento e das práticas sociais associadas a ele para outras regiões do globo. “O desenvolvimento das instituições sociais modernas e sua difusão em escala mundial criaram oportunidades bem maiores para os seres humanos gozarem de uma existência segura e gratificante que qualquer tipo de sistema pré-moderno”.⁹

O eixo de análise de Giddens é apresentado a partir do que o autor chama de *escopo e ritmo de mudança e a natureza intrínseca das instituições modernas*. O “estilo, costume de vida ou organização social” que emergem na Europa a partir do século XVII teria como premissa a expansão de um modelo de modernidade para localidades distantes, tendendo à universalização de um padrão europeu de modernidade. Outra característica dessa sociedade seria a aceleração das transformações que vão operando, sempre em oposição às

⁹ GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade*. São Paulo: Edusp, 1991, p.16.

resistências culturais locais. O tripé que marcaria as *descontinuidades* entre práticas culturais “modernas” e “pré-modernas” teria, para o mesmo autor, rompido com as “culturas tradicionais”, que seriam cada vez mais envolvidas por estilos de vida criados em locais distantes.

A modernidade, assim, levaria a cabo a dissociação entre tempo e espaço, que nas “sociedades pré-capitalistas” estavam conectados. Cada vez mais as relações sociais seriam deslocadas dos “contextos locais de interação” e estendidas a relações tempo-espaciais ilimitadas. A isso Giddens chama *desencaixe*.¹⁰ O lugar se transformaria em algo esvaziado de sentido para seus habitantes já que ele não poderia mais ser compreendido nos limites impostos pelo pertencimento a uma cultura local, uma vez que estaria envolvido por práticas sociais produzidas em outros lugares. O desenvolvimento do relógio e a padronização do calendário – poderia dizer-se o mesmo da tecnologia de transportes –, entre outros, seriam para Giddens traços do ritmo de mudança imposto pela modernidade a outras culturas.

Apesar do desenvolvimento contemporâneo de meios materiais e simbólicos altamente complexos de intercâmbio – os aeroportos, por exemplo –, apontados por Giddens, como promotores da aceleração das relações sociais em escala global, busco demonstrar que o deslocamento sofrido por determinados segmentos sociais em contextos particulares pode resultar numa combinação singular entre espaços consagrados aos *desencaixes* típicos da modernidade e uma postura mais voltada para interpretá-los segundo determinantes culturais mais localizados. Esses processos, abstratos à primeira vista, estariam condicionados às pressões contextuais responsáveis pela articulação global-local.

Há ainda para Giddens mais dois elementos que me parecem pertinentes para a sua análise da modernidade: os *sistemas abstratos* e a *reflexividade*. Para ele, esses seriam *mecanismos de desencaixe* envolvidos na promoção das instituições modernas. Para que as relações sociais possam ser estabilizadas em contextos de dissociação tempo-espaço, afirma Giddens, é necessário o desenvolvimento desses meios.

Os sistemas abstratos são formados pelas *fichas simbólicas* e pelos *sistemas peritos*, ambos envolvidos diretamente no deslocamento das relações sociais em escalas tempo-espaciais mais amplas. O primeiro dos sistemas é entendido pelo autor como sendo “meios de intercâmbio que podem ser ‘circulados’ sem ter em vista as características específicas dos indivíduos ou grupos que lidam com eles em qualquer conjuntura particular”.¹¹

¹⁰ “Por desencaixe me refiro ao ‘deslocamento’ das relações sociais de contextos locais de interação e sua reestruturação através de extensões indefinidas de tempo-espaço” (Giddens, 1991, p.29).

¹¹ GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade*. São Paulo: Edusp, 1991, p.31.

A “ficha” que o autor dá como exemplo é o dinheiro, mas poderia ser também cartões de crédito, passaportes etc. Nas relações sociais em situação de distanciamento – pessoas em viagens pelo mundo, em passagem por aeroportos e utilizando os serviços oferecidos nesses espaços, por exemplo – essas “fichas” possibilitariam que indivíduos ou grupos localizados em pontos separados no tempo e no espaço mantenham transações seguras e contínuas, duas exigências para que o processo de desençaixe volte a ocorrer. A *segurança* pressupõe fé no fato de que alguém em situação de modernidade fará uso dos mesmos meios simbólicos. É essa reciprocidade dos sentidos atribuídos às “fichas” entre indivíduos distanciados que garante a *confiança* no funcionamento do sistema.

O segundo sistema simbólico apontado pelo autor, os sistemas peritos, designa o “sistema de excelência técnica ou competência profissional que organiza grandes áreas dos ambientes material e social em que vivemos hoje (Giddens, 1991, p.35)”. Essa tese, embora Giddens nem sempre a reconheça, foi formulada pela primeira vez por Weber sobre a sociedade moderna. Para Weber, o que caracteriza essa sociedade é a racionalização e a especialização das ações.¹²

Os sistemas peritos são formados por especialistas encarregados pelo funcionamento operacional e técnico do *sistema*¹³ e necessitam, todavia, que lhes depositemos fé e confiança. São mecanismos de desençaixe que garantem a estabilidade das relações distanciadas espacial e temporalmente. Mas é preciso, por outro lado, que se criem agências reguladoras da qualidade dos serviços que competem aos sistemas peritos: “há freqüentemente forças reguladoras além e acima das associações profissionais com o intuito de proteger os consumidores de sistemas peritos”.

Por último, e a meu ver, a característica mais importante para Giddens, a modernidade desenvolve uma *reflexividade* distinta daquela produzida nas “sociedades pré-modernas”. Enquanto nestas, o conhecimento se volta para o passado, como forma de

¹² Assim se refere Weber sobre o papel da técnica e da ciência no mundo moderno: “Tentemos, de início, perceber claramente o que significa, na prática, essa racionalização intelectualista que devemos à ciência e à técnica científica (...) Aquele, dentre nós, que entra num trem não tem noção alguma do mecanismo que permite ao veículo pôr-se em marcha – exceto se for um físico profissional. Aliás, não temos necessidade de conhecer aquele mecanismo. Basta-nos poder ‘contar’ com o trem e orientar, conseqüentemente, nosso comportamento; mas não sabemos como se constrói aquela máquina que tem condições de deslizar. O selvagem, ao contrário, conhece, de maneira incomparavelmente melhor, os instrumentos de que se utiliza (...) O selvagem (...) sabe perfeitamente como agir para obter o alimento cotidiano e conhece os meios capazes de favorecê-los em seu propósito. A intelectualização e a racionalização crescentes não equivalem, portanto, a um conhecimento geral crescente acerca das condições em que vivemos. Significam, antes, que sabemos ou acreditamos que, a qualquer instante, poderíamos, bastando que o quiséssemos, provar que não existe, em princípio, nenhum poder misterioso e imprevisível que interfira com o curso de nossa vida; em uma palavra, que podemos dominar tudo, por meio da previsão (WEBER, 2000, p.30).”

¹³ Embora Giddens, considerado um estruturalista, em nenhum momento defina claramente o que entende por *sistema*, é possível apontá-lo algumas características: é um conjunto de mecanismos (técnicos, de transportes, de bancos e de serviços) interligados encarregado por tornar possível as conexões aceleradas típicas da sociedade contemporânea. Aos peritos cabe velar pelo bom funcionamento do conjunto do sistema.

organizar e dar inteligibilidade às ações no presente, afirma o autor, o tipo de reflexividade moderna está orientado para o futuro, num ininterrupto processo de reformulação das práticas sociais.

*“Nas civilizações pré-modernas (...) a reflexividade está ainda em grande parte limitada à reinterpretação e esclarecimento da tradição (...) A reflexividade da vida social moderna consiste no fato de que as práticas sociais são constantemente examinadas e reformadas à luz de informação renovada sobre estas próprias práticas, alterando assim constitutivamente seu caráter”.*¹⁴

As necessidades de sucessivas construções/ampliações de aeroportos, bem como a utilização de aeronaves mais potentes, parecem exemplificar bem essa *revisão reflexiva*, apontada por Giddens, das maneiras como as práticas sociais são constantemente reexaminadas na modernidade e de como os deslocamentos contemporâneos são provocados. Todavia, em contextos particulares, sobretudo em áreas próximas a aeroportos no Brasil, como no caso ilustrativo do Aeroporto de Fortaleza, parece ocorrer uma combinação singular entre práticas culturais em constante conflito, relativizando a maneira como a “reflexividade moderna” é experimentada nesses contextos.

Há assim entre Augé e Giddens algumas convergências teóricas quanto à interpretação das mudanças no tempo e no espaço na sociedade contemporânea. Primeiro, ambos entendem que o acúmulo de conhecimento produzido pela “reflexividade moderna” está passando por um novo momento de reformulação, com impactos diretamente nas relações sociais. Segundo, essas novas práticas modernas tendem a se universalizar a ponto de se imporem inelutavelmente contra resistências culturais locais. Terceiro, ao se expandirem essas relações passam a desenvolver meios simbólicos e materiais altamente complexos imprescindíveis à segurança e ao bom funcionamento do sistema.

No caso específico do objeto de estudo desta pesquisa, o Aeroporto de Fortaleza, procuro argumentar que esse *processo reflexivo*, apontado por Giddens para a realidade dos países europeus, têm sido, na realidade fortalezense, confrontado por *pressões contextuais* responsáveis em grande parte pela apropriação dos bens produzidos e difundidos pela chamada globalização. Os usos do Aeroporto de Fortaleza feito pelos sujeitos do presente estudo articulam poderes distintos segundo lógicas particulares.

Ao estudar como esses processos se realizam no contexto determinado de Fortaleza parto da premissa de que o espaço urbano é um campo de disputas entre práticas culturais e de produção de significados materializados nos usos distintos e conflitantes que os

¹⁴ GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade*. São Paulo: Edusp, 1991, p.45.

grupos e segmentos sociais desenvolvem nas suas tramas cotidianas, porque, como afirma Martins,

“a modernidade se propõe muito mais como estratégia de compreensão e de administração das irracionalidades e contradições da sociedade contemporânea do que como disseminação ilimitada da racionalidade ocidental e capitalista. O que se propõe à vida de todos os dias do homem contemporâneo não é essa racionalidade ilimitada, mas seus problemas, sua inconclusividade, suas dificuldades. O homem comum tem de descobrir e inventar caminhos para superá-los. A modernidade se instaura quando o conflito se torna cotidiano e se dissemina, sobretudo sob a forma de conflito cultural, de disputa entre valores sociais, de permanente proposição da necessidade de optar entre isto e aquilo, entre o novo e fugaz, de um lado, e o costumeiro e tradicional, de outro. Porém, uma opção esgotada na própria tentativa de optar, pois é opção impossível: o mundo, inclusive o mundo da vida cotidiana, já não é nem uma coisa nem outra, embora pareça ser os dois ou, melhor, os vários e diversos”.¹⁵

Ao optar teoricamente por uma compreensão não abstrata dos processos globais, distinta assim das análises de Giddens e Augé, investigando um espaço destinado, *a priori*, à produção dos deslocamentos e conexões mundiais na cidade de Fortaleza, argumento que é nos limites da vida social que as trocas culturais se revelam cheias de possibilidades para sujeitos desprovidos de poder, pois é justamente na impossibilidade de se optar entre uma coisa e outra, como afirma Martins, que talvez esteja a característica mais marcante do tipo de modernidade produzido na América Latina, onde categorias e segmentos sociais se entrecruzam na produção do espaço urbano.

Por outro lado, essa escolha entre práticas culturais está atravessada, como revela Massey¹⁶, por fraturas sociais e graus diferenciados de poder que os grupos possuem sobre o controle dos deslocamentos contemporâneos. Para o autor, ao se decompor a “geometria do poder da compressão tempo-espaço” é possível revelar como os diferentes grupos sociais e diferentes indivíduos posicionam-se de formas muito distintas em relação aos fluxos e às interconexões próprios da sociedade atual. Essa diferenciação social sobre os deslocamentos atuais se torna assim indispensável uma vez que os grupos têm uma relação muito particular com esses movimentos. Alguns estão mais diretamente envolvidos na sua promoção, enquanto outros são mais receptores dos seus efeitos.

“Num certo sentido, no final de todo o espectro, encontram-se aqueles que estão fazendo o movimento e a comunicação e estão, de alguma forma, numa posição de controle em relação à mobilidade – os jet-setters, aqueles que

¹⁵ MARTINS, José de Souza. *A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala*. São Paulo: Hucitec, 2000, p.21-22.

¹⁶ MASSEY, Doreen. “Um sentido global do lugar” In: ARANTES, Antonio A. *O espaço da diferença*. Campinas: São Paulo: Papirus, 2000, p.176-185.

mandam e recebem fax e e-mail, que participam de conferências internacionais, distribuem filmes, controlam notícias e organizam os investimentos e as transações monetárias internacionais. Esses são os grupos realmente responsáveis pela compressão de tempo-espaço, que podem de fato fazer uso dessa compressão e transformá-la em vantagem, cujo poder e influência ela com certeza aumenta (...) Mas há também grupos que fazem muito movimento físico, embora não sejam de forma alguma 'responsáveis' pelo processo. Por exemplo, os refugiados de El Salvador ou da Guatemala e os trabalhadores migrantes sem documento de Michoacán, no México, amontoando-se em Tijuana para fazer uma corrida talvez fatal para atravessar a fronteira dos Estados Unidos e ter a chance de uma vida nova. Nesse caso, a experiência do movimento e, na verdade, de uma confusa pluralidade de culturas, é muito diferente. E há aqueles que vêm da Índia, do Paquistão, de Bangladesh, do Caribe, somente para ficarem retidos numa sala de interrogatório do Aeroporto de Heathrow".¹⁷

Os deslocamentos que alguns grupos experimentam em escalas espaço-temporais flexíveis são responsáveis em grande parte também pelos deslocamentos sofridos por outros segmentos sociais em escalas mais reduzidas. É nesses encontros entre sujeitos deslocados, muitas vezes conflitantes, que se torna problemática uma idéia “reacionária do lugar”. O seu sentido, segundo Massey, deve estar voltado para as trocas externas, e não para uma história internalizada e essencialista. Contudo, deve-se registrar como as posições sociais são estabelecidas e como entram em disputas em torno desses fluxos num contexto concreto, porque como afirma Massey,

“é preciso enfrentar – em vez de simplesmente negar – a necessidade das pessoas de ligação de algum tipo, seja com o lugar ou com qualquer outra coisa. Contudo é certo que há, no momento, um recrudescimento de alguns sentidos muito problemáticos de lugar, dos nacionalismos reacionários aos localismos competitivos ou às obsessões introvertidas com a ‘herança’. Precisamos, portanto, pensar no que possa ser um sentido adequadamente progressista do lugar, aquele que seria adequado aos tempos globais-locais atuais e aos sentimentos e relações que esses tempos fazem emergir, e que seriam úteis no que são, no fim das coisas, disputas políticas muitas vezes baseadas no lugar. A questão é de que modo manter a noção de diferença geográfica, de singularidade e até mesmo de enraizamento, se as pessoas o quiserem, sem ser reacionário”.¹⁸

Os conflitos globais-locais – “disputas políticas baseadas no lugar” – apontados por Massey têm assumido uma dimensão cultural particular em relação à estratégia recente de fazer de Fortaleza, capital do Ceará, um destino turístico reconhecido internacionalmente, o que têm exigido dos gestores urbanos investimentos em obras e serviços de qualidade

¹⁷ *Idem*, p.179-180.

¹⁸ *Idem, Ibidem*, p.181-182.

internacional¹⁹, acompanhadas de um agressivo *marketing* urbano. Tais obras são apresentadas como marcos de um cenário “moderno”, aliadas às pretensões dos grupos dominantes em produzir cidades cearenses atrativas para turistas e investidores estrangeiros.

Uma certa miopia teórica e empírica tem estado presente nas análises da política de turismo do Governo do Estado do Ceará, sobretudo quando esta se volta para “desagregar” as “referências culturais da população”. Em algumas análises o espaço é percebido apenas como obra do capital e dos seus congêneres, dando um mínimo de atenção às suas “contradições”. Em um trabalho recente sobre o turismo, destacando entusiasticamente as vantagens comparativas do Ceará e de sua Capital, Coriolano e Fernandes²⁰ defendem que

“o turismo ocupa importante papel no conjunto das relações e políticas econômicas do Ceará e insere-se na dinâmica da mundialização do capital como atividade de expansão do capital industrial, concorrente do capital financeiro, que comanda cada vez mais os serviços e as formas de repartição e destinação das riquezas, apropriando-se de territórios de baixa valorização pelo capital. Como atividade terciária da economia, reorganiza espaços geográficos, produz territorialidades em diferentes escalas espaciais e movimenta economias em muitos municípios brasileiros. Como vetor do planejamento territorial tem ajudado a fortalecer e dinamizar alguns lugares, oferecendo oportunidades de organização de territórios, além de colaborar para a inserção do local nas escalas nacional e global.”

Uma postura teórica que busca ver como práticas culturais tidas como estanques e isoladas entram em conflito, diferente assim das autoras citadas acima, tem sido sugerida por Arantes²¹, para quem o espaço urbano é composto de estratégias múltiplas e contrastantes de diferentes atores sociais que buscam legitimar ou contestar marcos culturais. Embora esteja voltado para a análise de símbolos nacionais, apresentados como constructos carregados de significados cristalizados, o autor sugere que outros espaços das cidades estão envolvidos diretamente na produção contemporânea de novas imagens e sociabilidades, tendo como referência a atribuição de significados pelas pessoas em suas atividades cotidianas.

1.2 Espaço e ação simbólica

Não são poucos os trabalhos que, atualmente, têm identificado importantes elementos formadores dos fluxos globais de pessoas, capitais e signos. Muitos desses estudos

¹⁹ Refiro-me aqui não só ao Aeroporto Internacional de Fortaleza, mas também ao Centro Cultural Dragão do Mar de Arte e Cultura e aos hotéis e outras estruturas e serviços voltados para receber turistas.

²⁰ CORIOLANO; Luzia Neide M. T; FERNANDES, Laura Mary M. “Turismo: ações e contradições da realidade cearense” In: SILVA, José Borzacchiello. *Ceará: um novo olhar geográfico*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005, p.383.

²¹ ARANTES, Antonio. *O espaço da diferença*. Campinas-SP: Papirus, 2000 a.

estão interessados em compreender como se dão hoje as articulações entre o global e o local, em particular, nas principais metrópoles mundiais (Arantes, 1994, 2000; Zukin, 2000; Oliveira, 2000).

Em sua pesquisa sobre a Avenida Paulista, Oliveira²², por exemplo, investiga os vários investimentos simbólicos e econômicos realizados em torno dela pelas elites do capital financeiro nacional. Ao mesmo tempo, traz à luz os vários conflitos que se estruturam em torno dos usos e significados contemporâneos da Avenida, produzidos por outros segmentos sociais dotados de menor poder: camelôs e vendedores ambulantes. O autor salienta ainda que, em meio à intensa competição entre cidades pelo privilégio de sediar as reterritorializações e desterritorializações dos fluxos globais de capitais e pessoas, ganha aquele centro urbano que apresentar maior capacidade de produção e difusão de imagens positivas capazes de garantir a inserção diferenciada de determinada metrópole na chamada globalização.

Portanto, as teorias que analiso aqui e que são tomadas como referencial teórico para esta pesquisa, em particular, o trabalho organizado por Arantes,²³ consideram o espaço urbano, sobretudo, aquele das metrópoles, constituído por duas dimensões: a espacial e a social. O espaço, para além de um dado, é investido de sentidos que são atribuídos pelos atores, ao escolherem determinados marcos da cidade para suas ações. Nesta perspectiva, o espaço público não se resume ao espaço urbano aberto, mas incorpora uma dimensão sociológica que lhe atribui sentido. É a junção entre *espaço* e *ação* que confere ao espaço público a possibilidade de construção do que Arantes denomina de “espaço da diferença”.

Arantes²⁴ estuda o espaço urbano como um palco para as investidas políticas e simbólicas dos seus usuários, apontando para uma “guerra dos lugares”, destacando a demarcação de fronteiras simbólicas e identitárias no urbano. Desse modo, a produção do espaço urbano não pode ser pensada de forma abstrata, longe das práticas sociais. São essas mesmas práticas que escolhem certos marcos das cidades para suas ações, materializadas nos usos feitos por determinados atores sociais dotados de menor poder, que produzem outros significados para os produtos impostos pela racionalidade técnica. O autor destaca ainda que, o observador, ao analisar essas práticas como material de estudo deve estar atento para os objetos dispostos no espaço urbano e que são significativos para aqueles que os possuem,

²² OLIVEIRA, Nahuz de. “Avenida Paulista: a produção de uma paisagem de poder” In: ARANTES, Antonio. *O espaço da diferença*. Campinas-São Paulo: Papyrus, 2000a, p.208-255.

²³ ARANTES, Antonio. *O espaço da diferença*. Campinas-SP: Papyrus, 2000 a.

²⁴ *Idem*. “A guerra dos lugares: sobre fronteiras simbólicas e liminaridades no espaço urbano” In: *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*. Cidade. Rio de Janeiro nº 23, 1994.

servindo assim para relativizar uma postura teórica presente nos estudos urbanos que tendeu a separar a “casa” da “rua”.

Zukin²⁵ desenvolve algo semelhante quando contrapõe a *paisagem*, uso dominante dos espaços da cidade feito pelo mercado ao uso *vernacular*, próprio dos destituídos de poder, apontando para a construção de “espaços liminares” de conflito no traçado urbano. Para a autora, em geral, as análises sobre os processos de globalização tendem a abstrair o contexto em que tais processos ocorrem das práticas sociais dos atores. Esses processos tenderiam a dissolver as identidades espaciais tradicionais, aquelas tidas como culturalmente localizadas no espaço e no tempo, ao mesmo tempo em que redesenhariam uma nova dinâmica socioespacial metaforizada nos termos “mercado” e “lugar”.

“Num sentido restrito, os poderosos retiraram o vernacular e construíram uma nova paisagem do poder (...) Numa economia capitalista, as ‘forças de mudança’ referem-se ao mercado. São as poderosas instituições, globais e locais, que impõem a integração de todos os setores da economia nacional dentro da competição global. A mudança, de acordo com o ponto de vista dessas instituições, exige o deslocamento. As ‘forças de resistência’, nesse sentido, referem-se a uma insistência obstinada em manter o ‘lugar’ das instituições comunais e a autonomia relativa das localidades. Assim, o mercado representa tanto as estratégias dos patrões no sentido de tornar a mão-de-obra mais flexível, quanto as estratégias dos construtores civis no sentido de mudar os usos e as formas do ambiente construído. O mercado também representa a aceitação de uma condição permanente de mudança em termos de variação entre lugares e variabilidade de cada lugar ao longo do tempo.”²⁶

As forças contrastantes, a paisagem e o vernacular, seriam as responsáveis, segundo a autora, pela produção contemporânea dos “espaços liminares”, caracterizados pela mistura de estilos, histórias, usos e funções, difíceis de definir por meio de uma identidade espacial bem definida. A chamada *paisagem urbana pós-moderna* aponta para a proliferação da *liminaridade* como característica marcante da sociedade contemporânea.

A *liminaridade* sugere ainda que espaços planejados para determinados usos podem ser reapropriados por atores específicos capazes de atribuir outros sentidos. A mistura e a indeterminação da natureza dos espaços na sociedade contemporânea apontam para destacar o conjunto das estratégias construídas pelas pessoas nas suas tramas diárias. Assim, *não-lugares* são transformados em *lugares* por sujeitos destituídos de poder, no sentido utilizado por Arantes, ou seja, a formação de uma complexa arquitetura de territórios, lugares e não-lugares, que resulta na formação de configurações espaço-temporais mais efêmeras e

²⁵ ZUKIN, Sharon. “Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder” In: ARANTES, Antonio A. *O espaço da diferença*. Campinas: São Paulo: Papirus, 2000.

²⁶ *Idem, Ibidem*, p.107.

híbridas do que os territórios sociais mais estabilizados analisados pela antropologia clássica. É nessa trama que tem lugar o jogo tático das identidades flexíveis, a partir do qual os diferentes atores se situam no espaço urbano.

“Os habitantes das cidades deslocam-se e situam-se no espaço urbano. Nesse espaço comum, que é cotidianamente trilhado, vão sendo construídas coletivamente as fronteiras simbólicas que separam, aproximam, nivelam, hierarquizam ou, numa palavra, ordenam as categorias e os grupos sociais em suas mútuas relações. Por esse processo, ruas, praças e monumentos transformam-se em suportes físicos de significações e lembranças compartilhadas, que passam a fazer parte da experiência ao se transformarem em balizas reconhecidas de identidades, fronteiras de diferença cultural e marcos de ‘pertencimento’. Os lugares assim construídos não estão simplesmente justapostos uns aos outros, como se formassem um gigantesco e harmonioso mosaico. A meu ver, eles se superpõem e, entrecruzando-se de modo complexo, formam zonas simbólicas de transição, onde atores e cenários desenvolvem atributos análogos aos que Victor Turner conceituou como liminares.”²⁷

Em minha pesquisa, busco analisar como esses arranjos sociais se estruturam em torno de um marco espacial freqüentemente associado à nova imagem turística da cidade de Fortaleza, no Estado do Ceará. Parto da premissa de que, apesar de ter influído no deslocamento de antigos moradores, o atual Aeroporto tem atuado também na formação de novas sociabilidades, provocando assim deslocamentos de outra natureza. Para os sujeitos por mim pesquisados, deslocados de alguma forma, o Aeroporto representa um referencial espacial na Cidade a partir do qual organizam suas práticas cotidianas, ao mesmo tempo em que constroem significados novos. Ao tornar um marco contemporâneo de Fortaleza como estruturante de suas atividades outros marcos são produzidos e lembrados pelos moradores do “entorno”.

Canclini,²⁸ ao analisar as “cidades da globalização”, sugere, assim como Arantes, que estas são cenários privilegiados para o consumo sociocultural, responsável pela apropriação dos bens produzidos pela sociedade contemporânea. O consumo pode ser o lugar onde os conflitos entre classes são travados, na medida em que tempos históricos, usos e atores entram em disputa na produção do espaço urbano. Para além de um consumo passivo, dito espaço da alienação, Canclini afirma que ele pode ser o espaço da manipulação, através do uso que se faz dos produtos difundidos pelos processos globais. O consumo nesse sentido não se refere apenas à mera satisfação das necessidades, mas representa o momento em que os

²⁷ ARANTES, Antonio. *Paisagens paulistanas: transformações do espaço público*. Campinas-SP: Imprensa Oficial, 2000, p.107.

²⁸ CANCLINI, Nestor Garcia. *Consumidores e cidadãos: conflitos multiculturais da globalização*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1999.

atores sociais disputam a “apropriação dos bens enquanto objetos de distinção”, atribuindo-lhes significados novos.

Para Certeau,²⁹ que reserva relevância especial àqueles *usos ocasionais* dos espaços, mas eficientes, freqüentemente esquecidos nas pesquisas sobre o urbano, o “consumo” praticado pelos usuários dos produtos impostos pela racionalidade urbanística desenvolve *táticas* silenciosas que jogam com os recursos disponibilizados. O *modo de usar* esses produtos, afirma o autor, é direcionado para a obtenção do máximo benefício calculado não apenas em termos econômicos, mas segundo as possibilidades de apropriação particular.

“A ‘fabricação’ que se quer detectar é uma produção, uma poética – mas escondida, porque ela se dissemina nas regiões definidas e ocupadas pelos sistemas da ‘produção’ (televisiva, urbanística, comercial etc) e porque a extensão sempre mais totalitária desses sistemas não deixa aos ‘consumidores’ um lugar onde possam marcar o que fazem com os produtos. A uma produção racionalizada, expansionista além de centralizada, barulhenta e espetacular, corresponde outra produção, qualificada de ‘consumo: esta é astuciosa, é dispersa, mas ao mesmo tempo ela se insinua ubiquamente, silenciosa e quase invisível, pois não se faz notar com produtos próprios mas nas maneiras de empregar os produtos impostos por uma ordem econômica dominante (CERTEAU, 2003, p.39)”.

Ao estudar a produção de um “produto” específico na cidade de Fortaleza, apresentado como um marco espacial constitutivo da imagem contemporânea da Cidade e do Estado, argumento que determinados “consumidores” não visados como potenciais usuários desses espaços desenvolvem práticas que podem apontar para a disputa em torno dos seus usos e significados possíveis. Esses “produtos” podem se transformar em pontos de referência no espaço urbano para a construção de identidades sócio-espaciais efêmeras de atores sociais específicos, apontando assim para usos contrastantes desses espaços.

Para os teóricos aqui analisados, a sociedade contemporânea tem sido representada segundo olhares diversos. Para uns, o que a caracteriza são os espaços e processos reflexivos responsáveis pelas mudanças na experiência espaço-temporal vivida por boa parte das pessoas no mundo hoje, o que tem exigido a produção de meios materiais e simbólicos extremamente complexos. Para outros, a experiência contemporânea, em particular, aquela dos grandes centros urbanos, está atravessada por estilos e temporalidades entrecruzadas de categorias sociais múltiplas, capazes de tornar paisagens urbanas pontos de suportes de identidades coletivas flexíveis.

²⁹ CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano*: 1. artes de fazer. Petrópolis-RJ: Vozes, 1994. Embora Certeau tenha se voltado em particular para os centros do urbanismo moderno europeu, caracterizados pelas construções corbuserianas do pós-guerra, onde o poder panóptico se pretendia inserido nas malhas da vida social, a sua análise continua ainda pertinente, em particular, para entender os conflitos produzidos nas cidades contemporâneas.

No que diz respeito às cidades contemporâneas, palco onde a liminaridade sócio-espacial está mais presente, os discursos dominantes têm procurado instituir marcos espaciais higienizados conforme seus interesses. Em Fortaleza, além do Aeroporto hoje, outros espaços dedicados à aviação, construídos principalmente nas primeiras décadas do século XX, foram se constituindo em lugares privilegiados para determinados setores sociais. No próximo capítulo, procuro argumentar que a existência desses espaços, assim como o atual Aeroporto tão bem ilustra, parecem representar o poder e prestígio que esses segmentos sociais detém. Esses espaços, ao se tornarem referências para suas práticas concorrem para produzir imagens da Cidade relacionadas às atividades aéreas.

Capítulo 2

DE CAMPO DE POUSO A AEROPORTO: A PRODUÇÃO DE PAISAGENS DE PODER EM FORTALEZA

Neste capítulo, argumento sobre a produção de *paisagens de poder* em Fortaleza a partir da existência de espaços destinados à aviação na Cidade (campos de pouso, clubes, bases militares, aeroportos), destacando que a utilização dessas estruturas está condicionada a critérios de poder e prestígio que determinados segmentos sociais detém. Atribuo atenção especial ao atual Aeroporto de Fortaleza e às mudanças provocadas na Cidade e percebidas pelos moradores que residem no “entorno” do Aeroporto. O atual Aeroporto parece ilustrar bem a assimetria de poder que os vários grupos sociais possuem no que diz respeito à produção social contemporânea do espaço urbano de Fortaleza.

Essa nova *paisagem dos poderosos* modificou usos e retirou antigos moradores para dar lugar a um marco constitutivo da imagem contemporânea de Fortaleza. Essa operação se aproxima do modelo de paisagem urbana apontado por Zukin (2000, p.83) como sendo uma das tendências da chamada pós-modernidade urbana. O enobrecimento, tradução mais próxima para o termo em inglês *gentrification*, se refere a uma apropriação cultural particular de uma região da cidade através da qual uma área, antes habitada por pessoas pobres, é “alterada pela população mais abastada”. A “paisagem como apropriação cultural” é, dessa forma, uma ordem imposta ao ambiente, pois ela

“dá forma material a uma assimetria entre o poder econômico e o cultural. Essa assimetria de poder modela o sentido dual da paisagem (...) o termo ‘paisagem’ diz respeito à chancela especial de instituições dominantes na topografia natural e no terreno social, bem como a todo conjunto do ambiente construído, gerenciado ou reformulado de algum modo. No primeiro caso, a paisagem dos poderosos se opõe claramente à chancela dos sem poder – ou seja, à construção social que escolhemos chamar de vernacular –, ao passo que a segunda acepção de ‘paisagem’ combina esses impulsos antitéticos em uma visão única e coerente no conjunto”.

Embora Zukin se refira às “cidades antigas” européias, onde é possível ler a história através de ruas, edifícios e monumentos, uma versão concreta desse processo é encontrada no caso específico de Fortaleza a partir da construção de um “produto” no seu espaço urbano voltado para determinados consumidores relativamente homogêneos. Ao considerar o Aeroporto como uma *paisagem* no sentido apontado por Zukin acrescento o fato

de que esta paisagem específica não comporta uma estabilidade duradoura, uma vez que está sendo, a cada momento, recriada e ressignificada pelos atores sociais.

A tendência a ver determinadas áreas das cidades como lugares rentáveis para novos empreendimentos, como aponta Harvey (1996), teve início na orla marítima de *Baltimore* no final da década de 1960 quando antigos centros históricos contendo habitantes e usos não muito atraentes para um mercado cada vez mais seletivo e em busca de distinção foram readaptados e transformados em “espetáculo urbano” de última moda. No caso da construção do novo Aeroporto de Fortaleza, a “requalificação” de um local habitado por famílias pobres, anteriormente ocupado pelas instalações do *Aeroporto do Cocorote*³⁰, teria agora que dar lugar a uma nova paisagem na Cidade.

2.1 A cidade dos aeroportos

Os usos das atividades e espaços relacionados à aviação em Fortaleza, sobretudo, nas primeiras décadas do século XX, estiveram condicionados ao poder e prestígio que determinados segmentos sociais detinham em relação ao restante da Cidade. O poder sobre os deslocamentos era conferido distintamente às autoridades políticas, empresariais e militares e pode ajudar a compreender como a Cidade e seus grupos se relacionavam de modo desigual com aquelas atividades ainda incipientes em Fortaleza, servindo da mesma forma para auxiliar no entendimento do atual Aeroporto como um símbolo que também representa na Fortaleza contemporânea uma paisagem de poder e de diferenciação social sobre os lugares de deslocamentos atuais.

A existência de estruturas físicas para as atividades aeronáuticas e o seu uso por parte de determinados segmentos sociais em Fortaleza remonta à década de 1930 quando algumas empresas aéreas passaram a operar através de linhas particulares, tornando possível a realização de conexões aéreas com outros lugares por parte de alguns setores sociais mais privilegiados da Cidade, fazendo assim desses espaços e atividades lugares de distinção social.

Embora não possam ser considerados aeroportos tal qual conhecemos hoje, com seus equipamentos, suas arquiteturas grandiosas e carregadas de sentidos, responsáveis por

³⁰ O *Aeroporto do Cocorote*, herança da presença americana em Fortaleza durante a Segunda Guerra (1939-1945), recebeu, no dia 13 de maio de 1952, pela Lei Federal 1.602, o nome de *Aeroporto Pinto Martins*, em homenagem ao piloto cearense que realizou o primeiro *raide* Nova Iorque-Rio de Janeiro, em 1922. Cf. AZEVEDO, Miguel Ângelo de. *Cronologia ilustrada de Fortaleza: roteiro para um turismo histórico e cultural*. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2001, 391p, v.1. Cf. também *Diário do Nordeste*, de 7/02/1998, “Instalações ocupam espaço do antigo Cocorote”. A seleção dos fatos e personagens feita por este autor é tomada aqui como um discurso sobre os espaços dedicados à aviação em Fortaleza, o que demonstra também que alguns estudiosos da Cidade conferem a eles a presença de setores socialmente mais privilegiados.

grande parte dos deslocamentos internacionais de pessoas e mercadorias no mundo, além dos custos econômicos e urbanísticos exigidos para sua construção, resolvi considerar os campos de pouso e bases aéreas presentes em Fortaleza nas primeiras décadas do século XX como aeroportos, por duas razões. Em primeiro lugar, porque os sujeitos da presente pesquisa assim o fazem e, em segundo lugar, devido ao fato de que o uso desses espaços não era estritamente militar, sendo utilizado por outros segmentos sociais.

Algumas dificuldades se impõem quando se pretende registrar a relação entre os aeroportos e a cidade de Fortaleza. Primeiro, há poucas referências, no âmbito da legislação urbanística, à presença dos primeiros aeroportos na composição urbana da Cidade. Segundo, não há na literatura especializada aqui consultada, qualquer citação feita sobre a influência dos aeroportos na produção do espaço urbano de Fortaleza, com exceção feita a Limão Filho³¹ e a Azevedo³², cujos trabalhos servem de base para o presente tópico, em particular, a seleção de fatos e personagens feita por este último relacionados à aviação na Cidade.

Fatos relacionados às atividades aéreas que demonstram o poder detido por certos segmentos sociais foram constantes nas primeiras décadas do século XX em Fortaleza. Talvez o mais lembrado e repercutido seja o feito realizado pelo aviador cearense Euclides *Pinto Martins* (Imagem 2) que no dia 4 de setembro de 1922, juntamente com o americano *Walter Hinton*, decolou no hidroavião³³ *Sampaio Corrêa* em Nova Iorque com destino ao Rio de Janeiro, sobrevoando depois Fortaleza, no dia 20 de dezembro de 1922, quando foi observado por centenas de fortalezenses. A sua chegada ao Rio de Janeiro foi esperada com cerimônia oficial no Palácio do Catete pelo então Presidente do Brasil, Artur Bernardes, condecorando o aviador como “símbolo da aviação nacional”.³⁴

Euclides passou então a ser considerado “herói cearense” e homenageado, em 1952, com seu nome emprestado ao Aeroporto de Fortaleza. Em 1998, ano da inauguração do atual Aeroporto, foi colocado um busto seu para lembrar às novas gerações o feito de 1922, como defende o sobrinho de aviador: “A história de Pinto Martins precisa ser contada nos

³¹ FILHO, Jonas Pereira Limão. *Um Novo Terminal de Passageiros (TPS) para o Aeroporto Pinto Martins*. (Monografia). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Fortaleza, 1992, UFC.

³² AZEVEDO, Miguel Ângelo de (Nirez). *Cronologia ilustrada de Fortaleza*: roteiro para um turismo histórico e cultural. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2001, 391p, v.1.

³³ Até a Segunda Guerra, conforme Serra (1983, p.10), predominava na aviação comercial mundial o uso dos hidroaviões, sendo substituídos gradativamente após o conflito mundial: “Até a Segunda Guerra a infra-estrutura aeroportuária era em geral precária. Em parte isso se deve ao intenso emprego de hidroaviões que caracterizou os primeiros anos da aviação comercial. Dessa época data a Estação de hidroaviões, de Atílio Correia Lima, no Rio de Janeiro. Nos anos anteriores e posteriores à Guerra, vários aeroportos surgem ou crescem em todo mundo: Tempelhof, em Berlim; Le Bourget, em Paris; Idlewild, em New York, e em São Paulo, Congonhas”.

³⁴ *Diário do Nordeste*, de 07/02/1998.

colégios. Ele foi um exemplo positivo do povo cearense (...) É preciso resgatar a memória desse herói nacional que a história esqueceu”.³⁵

O Aeroporto pode assim ser tomado como uma paisagem que comunica uma memória oficial e que destaca certos acontecimentos reputados como centrais para a história da Cidade, do Estado e do país. É claro que essa memória é também um campo de disputas e ressignificações como as que ocorreram entre a família de Pinto Martins e o Governo do Estado acerca da construção de um memorial no Aeroporto em homenagem ao aviador em 1998, o que acabou não acontecendo.

Contudo, para o que interessa neste capítulo, é importante destacar que a posição social de alguns setores quanto ao poder sobre os deslocamentos – Euclides pertencia a uma tradicional família de Camocim, no estado do Ceará, e cedo foi estudar nos Estados Unidos onde realizou estudos sobre mecânica e mais tarde trabalharia no ramo da aviação – é um elemento que permite diferenciar socialmente a maneira como os sujeitos são afetados pelas mudanças no tempo e no espaço na Cidade de Fortaleza.



Imagem 2. Cearense Euclides *Pinto Martins*, ao centro. Primeiro piloto a realizar o *raid* Nova Iorque-Rio de Janeiro, em 1922. Foto gentilmente cedida pela Infraero.

³⁵ Idem.

Alguns anos após o “raid” do avião cearense, no dia 9 de dezembro de 1927, pousou pela primeira vez um avião em Fortaleza, o 118 da *Latecoera*, *Companie Générale Aero-Postale*, pilotado por Vachet e que desceu na *Praia de Iracema*, um campo de pouso improvisado. Segundo Azevedo (2001), a viagem era de estudos para estabelecimento de uma linha postal entre Buenos Aires e Belém do Pará. Afirmava-se na época que, entre os tripulantes, estava o escritor francês Antoine de Saint-Exupéry, conhecido por sua obra *O Pequeno Príncipe*. Era provável que ele estivesse presente uma vez que trabalhava para aquela companhia à época, em Buenos Aires. Fortaleza era considerada apenas ponto de passagem para centros que já apresentavam algum tipo de atividade aérea mais intensa. Só mais tarde passaria a desenvolver uma estrutura mais ampla.

Os primeiros espaços criados na Cidade com referência à aviação ficaram a cargo de pessoas que possuíam algum tipo de poder sobre os destinos políticos e econômicos de Fortaleza. Os clubes serviam para aglutinar determinados setores que desejavam ter na Cidade espaços que representassem seus interesses. Como exemplo ilustrativo da incipiente presença das atividades aéreas em Fortaleza e da participação de seus segmentos sociais, foi criado no dia 7 de abril de 1929, no Clube Iracema, o *Aero Clube Cearense*, uma iniciativa do influente comerciante Manoel Fernandes Júnior. Apesar de toda expectativa o *Clube* não chegou a funcionar. Seria somente em março de 1937, na sede do Clube de Engenharia, que ocorreria a fundação do *Aero-Clube do Ceará*, uma nova versão do clube proposto em 1929, tendo à frente o mesmo comerciante. Em março de 1941 era oferecido à imprensa um coquetel de inauguração na sede do *Clube* na *Praia de Iracema*.

A presença das modernas máquinas de voar além de favorecer ao surgimento dos primeiros clubes de aviação na Cidade, também era motivo de admiração por parte de outros segmentos sociais da população com menor prestígio, como fez provocar a vinda do dirigível alemão *Graff Zeppelin* no dia 28 de maio de 1930, “ocasião em que quase toda a população ficou nas ruas, embevecida”.³⁶

Um antigo morador do bairro Serrinha ao relatar sobre os primeiros meios de transporte que haviam aparecido no bairro revela que aquelas máquinas estavam relacionadas com a presença americana na Cidade durante a Segunda Guerra (1939-1945). Na interpretação desse morador, essas primeiras estruturas representavam o domínio dos americanos em Fortaleza, momento em que eles “já mandavam aqui”.

“Aqui não tinha ônibus, não. O primeiro automóvel que apareceu no bairro nós ficamos com medo. O primeiro avião também apareceu, não era avião, era um Zeppelin, era um bicho comprido, voando, de alumínio. Era um ronco,

³⁶ *Op. Cit.* p.132.

chega estremecia o chão. Ele passava, parecia que ia era matar todo mundo. E corria todo mundo pra olhar [risos]. Aí, depois apareceu o ônibus (...) eu era pequeno ainda, tinha uns cinco anos, por aí, talvez foi em 45, 46, por aí. Corria todo mundo pro meio da rua pra ver ele. Naquele tempo já era dos americanos. Os americanos já mandava aqui também, né? Aí, eu fui crescendo e os americanos ainda estavam por aqui (...) O primeiro avião que apareceu foi o 'dois por um', era dois avião. A asa cobria os dois. Voava bem de vagarinho, era que nem o Zeppelin. Aí, começou a aparecer os avião bem pequenininho. Soltava fumaça, fazia pirueta no ar. Caía tanto por aqui [risos]. Eu acho que era pra Guerra, num sabe? Acho que até os americano tavam no meio também.”³⁷

Antes da presença americana na Cidade, algumas estruturas foram construídas dando início aos primeiros aeroportos em Fortaleza. Além da *Praia de Iracema* – que servia de “campo de pouso” para aviões de passagem pela Cidade e local frequentado por camadas sociais mais privilegiadas – a *Barra do Ceará*, favorecida pelo rio Ceará, passou a ser local de aterrissagem dos primeiros hidroaviões. Era então inaugurado no dia 18 de julho de 1930, o *Aeroporto da Nirba* para pouso de hidroaviões da empresa *Nirba do Brasil S.A.* Na ocasião foi feito um vôo com algumas pessoas de maior prestígio e notoriedade por Fortaleza.³⁸

O *Aeroporto* era utilizado também por autoridades políticas em visita à Cidade, não se limitando, portanto, a receber funcionários da Nirba. É ilustrativo a esse respeito a visita que o então Ministro da Viação, o general *Juarez Távora*, fez à Fortaleza em 10 de novembro de 1930, pousando em hidroavião *Dornie Wall* na *Barra do Ceará*. A visita era possivelmente para acertar a nomeação de Manoel do Nascimento *Fernandes Távora* um dia depois para o cargo de Interventor do Estado.

As atividades do *Aeroporto* na Barra do Ceará foram favorecidas pela Prefeitura Municipal através de obras de melhoria com o intuito de viabilizar as atividades aéreas à oeste da Cidade. Um exemplo disso foi o “empedramento da estrada que liga Fortaleza à Barra do Ceará”, no ano de 1931. Foi assim inaugurado no dia 28 de junho daquele ano o calçamento da *Estrada do Urubu*³⁹, unindo o bairro de Jacarecanga à Barra do Ceará, facilitando aos que queriam ir ao *Aeroporto de hidroaviões*.

Além da empresa *Nirba*, outra empresa, a *Condor*, considerada a maior empresa de aviação na época, passou a atuar também na Barra do Ceará a partir de 1935. Nesse ano, o *Sindicato Condor Ltda.* (mais tarde *Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul*), iniciou suas linhas até Fortaleza, aterrissando seus aviões no *Aeroporto Condor*. Na ocasião, quando chegou o primeiro avião da *Condor*, nas águas do rio Ceará, estavam presentes alguns alemães

³⁷ Entrevista concedida ao autor por um morador do bairro Serrinha, em 15/08/2005.

³⁸ AZEVEDO, Miguel Ângelo de (Nirez). *Cronologia ilustrada de Fortaleza*: roteiro para um turismo histórico e cultural. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2001, 391p.

³⁹ Hoje com o nome de Avenida Francisco Sá.

proprietários da empresa residentes em Fortaleza, o novo interventor no Ceará *Menezes Pimentel*, além de um agente da *Condor* Fritz Ulrichs e de Hans Kurt Stadtha, diretor de publicidade da empresa.

Os sujeitos da pesquisa entrevistados por mim atribuem destaque à *Barra do Ceará* como lugar que serviu de primeira estrutura para as atividades aéreas na Cidade relacionadas ao poderio militar. Um antigo morador do Montese, bairro que compõe o “entorno”, ao falar sobre as “bases” existentes no Ceará, destaca a *Barra do Ceará* como tendo sido o local que abrigou o primeiro aeroporto de Fortaleza.

“A segunda base feita no Estado do Ceará foi a do Pici. A primeira foi lá no... onde hoje é aquela ponte do Rio Ceará. Ali foi o primeiro aeroporto de Fortaleza. A segunda, em 38, começaram a construir aí [no Pici]. Aí, terminaram em 41. Pegou a Guerra todinha. Aí, antes de terminar a Guerra construíram essa aqui [a do Cocorote]”⁴⁰

Outro morador do mesmo bairro, ao falar das melhorias que foram feitas na principal rua do Montese, atual Avenida Gomes de Matos, antes *Boulevard* 14 de Julho, destaca o pioneirismo da *Barra do Ceará* e revela como os primeiros “aeroportos” estavam constantemente submetidos à mudança num período dominado pela Guerra.

“Em 55 chegou o primeiro calçamento, porque só tinha calçamento até o Matadouro Modelo [atual Colégio Estadual Paulo VI], na [rua] Marechal Deodoro (...) e também na [rua] 15 de Novembro, que era o caminho do Campo de Pouso do Cocorote, que mudou em 42, do Pici para o Cocorote, que era da Base Aérea, foi fundada na década de 30. Tinha o aeroporto do Alto da Balança, aquela história. O Cocorote só foi fundado em 42, foi ampliado em 43. Então, em 43 foi quando se mudou, 42, 43, do Pici, do Campo de Pouso do Pici, porque o primeiro Campo de Pouso de Fortaleza foi na Barra do Ceará, era lá no Rio Ceará, eles baixavam lá. Depois o Pici e o Alto da Balança também, que hoje é a Base Aérea lá.”⁴¹

Além da *Barra do Ceará* e da *Praia de Iracema*, outras regiões da Cidade passaram a servir de campo de pouso para aeronaves, o que sugere como essas estruturas estavam relacionadas a acontecimentos extraordinários relacionados à aviação. Os campos serviam para confirmar o prestígio que a posição de certos grupos detinham e a função que esses espaços deveriam cumprir na Cidade ao servir de passagem para esses sujeitos. Exemplo disso foi a criação, em 1931, fora do perímetro urbano⁴², ao sul da Cidade, do

⁴⁰ Entrevista concedida ao autor por um morador do bairro Montese, em 20/08/2005.

⁴¹ Entrevista concedida ao autor por um morador do Montese, em 06/09/2005.

⁴² *Projeto LEGFOR – Síntese Diagnóstica de Fortaleza*. Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Infra-estrutura. Fortaleza, 2004. A malha de expansão urbana para aquele ano estava ainda sob a determinação do plano de expansão urbana de Adolfo Herbster, de 1875. Na década de 1930 o núcleo central já se estendia, ao sul, até à Avenida Domingos Olímpio. Alguns bairros já despontavam para além desse limite, como Benfica, Alagadiço e Praia de Iracema.

*Campo de Aviação do Alto da Balança*⁴³, em decorrência, segundo Azevedo (2001), da aterrissagem inesperada do avião australiano *Bert Hinckler*, considerado o primeiro piloto a realizar sozinho o percurso Inglaterra-Austrália, em 1928.

Esse *Campo* daria mais tarde origem, em local próximo, à Base americana do *Cocorote*, símbolo de poder militar e da entrada de Fortaleza na Segunda Guerra e do alinhamento da política brasileira aos interesses americanos. Antes, porém, recebeu, por meio de um decreto de 15 de maio de 1933, o nome de *6º Regimento de Aviação*, que em 1941, quando da organização da *Força Aérea Brasileira*, passaria a se chamar *Base Aérea de Fortaleza*.

Indícios da presença de autoridades militares e personalidades artísticas nos primeiros aeroportos foram constantes na Cidade. É ilustrativa a esse respeito a vinda do tenente coronel *Eduardo Gomes*, em 10 de janeiro de 1934, pilotando o avião do *Correio Aéreo Militar*, aterrissando na *Barra do Ceará*. Um mês depois, chegava à Fortaleza a aviadora estadunidense *Laura Ingalls*, considerada a primeira mulher a fazer a travessia aérea da Cordilheira dos Andes, anos antes. Em 1938, a bordo de um avião da *Condor*, descendo no *Aeroporto da Barra do Ceará*, o cantor *Francisco Alves*, para uma temporada ao microfone do Ceará Rádio Clube, com sede no bairro Damas. Teve ainda a vinda de um artista de cinema de Hollywood, *George O'Brien*, que no dia 2 de março de 1940 chegou em hidroavião na *Barra do Ceará*.

A presença também de ministros de Estado em Fortaleza na década de 1940 era constante, talvez por causa do conflito mundial iniciado em 1939 e possivelmente devido à necessidade de acertar a construção da base americana, em 1942. Em 26 de janeiro de 1940, pousava em avião militar, na Barra do Ceará, o então Ministro da Guerra, o general *Eurico Gaspar Dutra*. Em março do mesmo ano, aterrissava em *hidroavião do Sindicato Condor*, no rio Ceará, o Ministro da Viação, *João Mendonça Lima*, para inspecionar obras federais no porto do Mucuripe.

As primeiras empresas aéreas comerciais a operar na Cidade iniciaram também suas atividades ainda no período da Guerra, ligando Fortaleza por via aérea a outros centros

⁴³ Apesar da criação do *Campo do Alto da Balança*, a *Planta da Cidade de Fortaleza* de 1931/1932, elaborada por Raimundo Girão, na administração municipal do prefeito Cel. Tibúrcio Cavalcante, fazia referência apenas no limite sul ao *Bairro do Tauape*. Todavia, a Cidade já se expandia para além da malha estabelecida por Herbster, com as vias em direção ao interior, dentre elas, a *Avenida Visconde do Rio Branco*, que mais tarde serviria de acesso à *Base Aérea*. O mesmo ocorreu com o *Plano de Remodelação e Extensão de Fortaleza* do arquiteto Nestor de Figueiredo, de 1933, não distinguindo muito da *Planta* de 1931 de Girão, embora sugerido um sistema rádio-concêntrico de vias principais, através de ruas periféricas e alargamento das radiais, que não foi implantado. Outra característica dessa planta era o zoneamento urbano, segundo as diretrizes da Carta de Atenas. Cf. CODEF-Coordenadoria do Desenvolvimento Urbano de Fortaleza. *Fortaleza: evolução urbana (1603-1979)*. Prefeitura de Fortaleza, 1979.

do país, dando início às primeiras conexões nacionais realizadas pelas camadas sociais mais ricas, possibilitando-as assim vislumbrar horizontes mais amplos que a débil atividade área propiciava. Surgia então em 11 de outubro de 1945, a companhia *Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul*, iniciando seu tráfego aéreo para Fortaleza. Em julho de 1948, seria a vez da *Companhia Itaú de Transportes Aéreos* inaugurar uma linha regular entre o Ceará e o Sul do país. Em agosto do mesmo ano, a *Navegação Aérea Brasileira* deu início também a suas atividades. Dois anos depois, seria a vez da *Loide Aéreo Nacional* operar na Cidade, responsável por ligar Fortaleza ao Sul, com sede na rua Major Facundo. Em 1953, a agência da *Real S.A. Transportes Aéreos* instala-se no Edifício Santa Elisa, na rua Guilherme Rocha, no centro da Cidade.

Anos antes, em maio de 1946, era fundado o *Iate Clube do Ceará*, nas dependências dos escritórios da *Condor*, no *Aeroporto da Barra do Ceará*, destinado a reunir admiradores da aviação na Cidade. No mesmo ano, transitava pela primeira vez na Cidade, o avião *Constellation*, considerada a maior aeronave comercial do mundo. Em abril de 1949, era inaugurado outro espaço, o *Aero Praia Hotel*, imponente prédio para os padrões da época, composto por três pavimentos, entre as avenidas Filomeno Gomes e Tenente Lisboa e em janeiro de 1952 era criado o “time da *Base Aérea*”, o *Calouros do Ar Futebol Clube*, reunindo atletas militares.

A Cidade, sob vários aspectos, através de clubes, edifícios, campos, bases e aeroportos, buscava manifestar, nas primeiras décadas do século XX, o poderio conferido aos segmentos empresariais, políticos e militares, além de outros dotados de maior prestígio, sobre os *espaços de aviação*. Todavia, como lembra Silva⁴⁴, é somente por volta dos anos 1940 que se esboçava em Fortaleza

“um processo ainda frágil e limitado, mas em franca expansão e que se fazia sentir. Era o irromper de uma sociedade de consumo, com todo o seu corolário de sedução e exclusão, conjugado ao desejo de parecer (...) moderno, sedimentado em larga medida pelo fetiche dos objetos e da técnica. E a incidência desse imaginário tecnológico na cidade comporta em seu bojo tanto uma florescente cultura de massas quanto a influência cultural norte-americana. Americanização, tecnologia, modernidade, consumo, cultura de massas – componentes imbricados de um processo social amplo e complexo, em boa medida catalisado pela guerra, mas que não tem nela seu momento inaugural”.

Apesar da existência de estruturas voltadas para as atividades aéreas na Cidade nas primeiras décadas do século XX, foi somente após a chegada dos norte-americanos durante a

⁴⁴ SILVA FILHO, Antonio L. Macêdo. *Paisagens do consumo: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra*. Fortaleza: Museu do Ceará, Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 2002, p.121-122.

Guerra e a construção do *Aeroporto do Cocorote*, em 1943, que ocorreram as maiores modificações na forma urbana da Cidade influenciadas pelas atividades aéreas.

Para os sujeitos entrevistados por mim, a presença americana na Cidade durante a Guerra (1939-1945) estava associada à mudança no seu modo de vida. Para alguns, a desapropriação ocorrida para a construção do Aeroporto, em 1998, representa mais uma dentre as várias sofridas para a ampliação do Aeroporto de Fortaleza. As lembranças recordadas por esses moradores revelam angústias e reivindicações em torno das terras e de outras referências espaciais perdidas pelos sucessivos deslocamentos provocados pelo Aeroporto.

2.2. Os significados da presença americana no Cocorote

Foi somente após o ataque de *Pearl Harbor*, em 1941, durante a Segunda Guerra Mundial, que o governo americano estabeleceu como estratégia a implantação de bases militares de apoio no Norte e Nordeste brasileiros, por serem regiões próximas à Europa. Surgiram assim as *Bases Americanas* do Amapá, São Luís, Belém, Salvador, Natal, Recife, Fernando de Noronha, Maceió e Fortaleza. Embora já houvesse uma pista para aeronaves desde a década de 1930 na Cidade, foi apenas com a chegada americana que a construção de uma estrutura mais ampla teve início.

A localização das *Bases Americanas* nessas regiões tinha uma função estratégico-militar, pois deveriam servir de pontos de apoio às “nações amigas”, como revela um antigo oficial que trabalhou durante anos no *Aeroporto do Cocorote*: “essas regiões foram escolhidas por serem pontos estratégicos. Ou seja, o caminho aéreo mais curto para a Europa”.⁴⁵

A *Base Aérea de Fortaleza* começou então a ser construída em 1941 pela firma *Campello & Gentil* e passou a se chamar *Base do Pici*. A sua localização inicial apresentava problemas para as atividades de pouso e decolagem das aeronaves, uma vez que os fortes ventos e a posição da pista não favoreciam à aterrissagem dos grandes aviões bombardeiros com destino à África, onde deveriam combater as forças do Eixo, o que acabava por saturar o *Campo de Paranaimirim*, no Rio Grande do Norte. A solução encontrada foi a construção de nova base em local próximo ao *Pici*, em área pouco habitada. A *Base Aérea do Cocorote* passou então a ser construída em 1942 em local que compreende hoje os bairros Serrinha, Montese, Dias Macedo, Alto da Balança, Vila União e Aerolândia, tendo suas obras finalizadas em novembro de 1943 pelos norte-americanos.

⁴⁵ Cf. *Diário do Nordeste*, de 07/02/1998.

Para os moradores que sofreram desapropriações por parte do atual Aeroporto, a volta ao passado, por meio das lembranças que têm sobre a presença americana na Cidade durante a Guerra, busca estabelecer um sentido de pertencimento a um grupo submetido a constantes deslocamentos. As imagens e metáforas denotam valores compartilhados ao mesmo tempo em que emitem uma denúncia reprimida e silenciada pelos anos.

Como revela uma moradora, pertencente a uma antiga família, onde hoje se localiza o bairro Dias Macedo, as mudanças provocadas pelo Aeroporto ao longo dos anos, atravessando gerações, estavam relacionadas às perdas das suas terras. A presença americana é interpretada como o início dos deslocamentos que vêm sofrendo e de um poder que impõe e que “toma” as referências culturais desses moradores.

“Antes de chegar, antes do vovô morar, a Base precisava aumentar, aumentar o Aeroporto. Ia desapropriando, desapropriando, com isso comeu o terreno do meu avô quase todo. Foi antes de 1940 que eles [os americanos] começaram a desapropriar. Antes d’eu nascer já começaram a desapropriar as terras, porque precisava aumentar o Aeroporto. Os americanos foi quem primeiro desapropriou. Foi os americanos que vieram pra fazer o Aeroporto, né?, o primeiro, né?, ali. Aí, as terras do vovô foram desapropriadas, eles tomaram aquela parte, aquela área toda, né? Eles tomaram aquela área pra fazer o campo de aviação, né? Aí, pronto. Aí, daí pra cá toda vida foi desse jeito. Quando eles queriam aumentar, desapropriavam de novo, né? [risos] Eles botaram o Aeroporto e foram desapropriando as terras do vovô, do papai, do titio, porque ele já havia passado pros filhos também. Uma faixa de terra pequena, umas quadras e eles ainda acharam pouco e ainda veio e desapropriou o resto, né?, o resto que era o que nós tínhamos, pra fazer aquele viaduto, aquela estrada pra ir pro [atual] Aeroporto.”⁴⁶

Outra moradora, membro da mesma família, destaca que a presença americana estava relacionada com as desapropriações e os deslocamentos sofridos pela família. Outros espaços foram sendo construídos nas mesmas terras.

“Foi mais ou menos na época dos americanos. Não sei quando é que os americanos tiveram aqui. Eu acho que eles estiveram antes da Guerra. Quem primeiro desapropriou foram os americanos pra fazer o Cocorote. Naquele tempo se chamava campo de aviação, né? Chamavam também Base Aérea do Cocorote porque tinha um lugar lá que se chamava Cocorote, né? Eu acho que houve umas três desapropriações. A última foi essa agora [com o novo Aeroporto], né? Ainda falam que vai ter de novo, né? Porque a minha irmã tá lá com o terreno dela, ainda não vendeu. Eu já vendi o meu, né? (...) Os tios foram morrendo, ficou pros herdeiros, os herdeiros venderam. O [supermercado] Makro era de um tio nosso, aquelas terras todinha. O outro lado da Base tomou, desapropriou também, do lado de cá. Não tem o Makro do lado de cá e não tem o muro da Base? Pois ali era a casa do meu tio (...) Aí, foi botado a baixo e a Base ficou. A Base desapropriou tudo. Deve ter indenizado por uma mixaria também, como fez com a gente, né?”⁴⁷

⁴⁶ Entrevista concedida ao autor por uma ex-moradora do bairro Dias Macedo, em 21/10/2005.

⁴⁷ Entrevista concedida ao autor por uma ex-moradora do bairro Dias Macedo, em 21/10/2005.

A ocupação originária da área onde está o Aeroporto de Fortaleza foi feita por proprietários de terras, clamadas de “sítios”, vindos de cidades do interior do Estado (Fernandes, 2004). No Montese, o Sítio Pirocaia⁴⁸ teve boa parte ocupada pela *Base do Cocorote* em 1942. Na Serrinha, algumas famílias foram desapropriadas para dar lugar às novas instalações. Nessas terras, que podiam abranger uma ou mais quadras, plantava-se milho, feijão e arroz e criava-se gado, como transparece na fala dessa moradora da Serrinha, ao falar do local onde hoje está o novo Aeroporto.

*“Nestas terras (...) meu pai tinha muito gado, criação de ovelha, bodes, cabras, galinhas, cavalos, empregava lá muita pessoas, homens e mulheres, plantava cana, capim, milho, feijão, batata, mandioca e uma enorme hortaliça, tinha casa de farinha, engenho e estábulos. Tudo era a maior felicidade, até que por volta de 1940, época de Guerra com a chegada dos americanos para construção da Base Aérea do Cocorote, nome dado por eles (...) Uma grande parte do Aeroporto atual era de meu pai, que ia até a extrema com a Lagoa do Opaia [no bairro Vila União], tinha o nome de Barro Preto, a Lagoa do Opaia, seu proprietário o Sr. Elias e esposa Fransquinha Santiago eram também donos de muitas terras. Também terras do Sr. Santiago, sua esposa e seus filhos, fizeram parte do Aeroporto atual e mais umas terras denominadas de Mata galinha”.*⁴⁹

Com o deslocamento dessas famílias, a mudança no modo de vida foi inevitável. A desestabilização atingiu a todos e muitos foram procurar residências no Centro da Cidade ou voltaram para suas terras de origem. Consultando alguns remanescentes dessa época, é possível perceber a intensidade das transformações que atingiu os primeiros proprietários desse local. O sentido que essa mudança teve para a mesma moradora, filha do antigo proprietário das terras onde hoje se localiza o novo Aeroporto, é revelador:

*“Nesta época, por eu ser muito criança, não me lembro das pessoas como Governador e Prefeito, só lembro do engenheiro Dr.Creso, que foi o encarregado das obras e indenizações e dele meu pai recebeu a sua indenização. A decepção foi maior quando meu pai procurou uma casa pra comprar e o dinheiro pago pela imensidão de terras dele não dava pra nada. Fomos obrigados a sair do campo onde vivíamos nossas vidas felizes e fomos parar em uma praia de casa alugada, visto que meu pai tinha vendido por pouco dinheiro a maior parte do gado, ficando só com algumas cabeças de maior estimação dele, e por isso só achou onde ficar numa praia. E sair do campo pra uma praia foi um choque, uma mudança muito brusca, eu e meus irmãos nem sabíamos o que era o mar. Daí, já haviam passado dois anos, era o ano de 1942, meu pai foi dono de hotel no centro de Fortaleza, na rua Barão do rio Brando, 787. Fracassou! Comerciante, não deu certo. Família grande e os filhos crescendo na idade de estudar. Foi uma época de incertezas com a mudança de vida, muito diferente do que meu pai sabia lidar”.*⁵⁰

⁴⁸ Nome original do bairro e que abrangia na década de 1940 grande extensão.

⁴⁹ Entrevista concedida ao autor por uma moradora do bairro Serrinha, em 20/03/2005.

⁵⁰ Entrevista concedida ao autor por uma moradora do bairro Serrinha, em 20/03/2005.

O significado de “cocorote” para a mesma moradora demonstra como a presença americana é interpretada ao mesmo tempo em que ajuda a compreender como determinados espaços dedicados à aviação em Fortaleza foram se constituindo como lugares para o exercício do poder de certos setores sobre parte da população da Cidade.

*“Todas essas terras que precisava para a localização da Base Aérea do Cocorote foram indenizadas por pouco dinheiro (...) meu pai e todos os outros proprietários ficaram pobres (...) meu pai sempre teve mágoas do que fizeram na indenização das terras dele (...) Deram a cada um uma esmola – ele costumava dizer –, foi o preço que pagaram pelas suas terras (...) E o nome ‘Cocorote’ dado pelos americanos da Base Aérea do Cocorote foi muito acertado (...) foi exatamente o que eles deram aos proprietários daquelas terras, um grande ‘cocorote’ na cabeça de cada um (...) Em todos bateu o desgosto e a tristeza das suas terras que perderam e a velhice para uns chegou mais depressa e os mais velhos se foram”.*⁵¹

Para outro morador, do Montese, o significado dado ao nome da *Base* estava relacionado com a própria topografia do local: “a entrada do Aeroporto era essa [rua] XV de Novembro [Imagem 3] (...) Antigamente era Pista do Cocorote. Era o caminho do [rio] Cocó. Cocorote quer dizer ‘caminho do Cocó’. Eles [os americanos] quando levantavam vôo, a primeira coisa que eles viam era o Cocó. Aí, ‘cocorote’”.⁵²

Outros moradores me revelaram ainda que o termo poderia ter origem a partir da corruptela entre as palavras Coco e Route, já que ao decolarem da *Base* os pilotos americanos se deparavam com as margens do Rio cercadas por coqueiros, designando-se a *Base* de “estrada do coco”. Essas referências são importantes para demonstrar que não há um significado preciso de como os sujeitos desta pesquisa interpretam os espaços que organizam suas vidas e que na verdade revelam muito mais sobre a maneira como são inseridos nas mudanças no tempo e no espaço na cidade de Fortaleza.⁵³

⁵¹ *Idem.*

⁵² Entrevista concedida ao autor por um morador do bairro Montese, em 20/08/2005.

⁵³ Silva Filho, *op. cit.*, p. 160-161, restringe o significado do termo “cocorote” ao referir-se apenas a expressão “coco route”, tal como designavam os norte-americanos, deixando de lado assim outros sentidos ocultados pelos investimentos dominantes.



Imagem 3. Rua XV de Novembro, no Montese, antiga Pista do Cocorote. A via ainda hoje dá acesso ao Aeroporto de Fortaleza. Ao lado, antigos galpões da Fábrica Santa Cecília. Foto do autor.

Com a construção da *Base do Cocorote*, outras referências espaciais, além das propriedades desapropriadas, tiveram que dar lugar às novas instalações, como a antiga Lagoa de Pirocaia⁵⁴, localizada no sítio de mesmo nome de propriedade de Manuel Sátiro, na confluência dos atuais bairros Montese, Itaoca e Serrinha, que teve parte aterrada. Essa lagoa era o principal marco topográfico do antigo bairro Pirocaia devido à água que era retirada de suas fontes e transportada em carroças puxadas por burros para ser vendida pela Cidade. Segundo Ximenes⁵⁵, o sítio Pirocaia ficava na rua Romeu Martins, antigo Beco da Itaoca, situada entre a Avenida João Pessoa e a Rua Desembargador Firmino, em direção à *Base do Cocorote*.

Nesse período, no Montese, apenas a atual Rua XV de Novembro (antes *Pista do Cocorote*, como me revelaram alguns moradores) era servida de calçamento e posteamento, obra realizada pelos americanos para servir de ligação entre as duas *Bases*. A rua mantém

⁵⁴ Hoje chamada pelos moradores de *Lagoa da Base*.

⁵⁵ XIMENES, Raimundo Nonato. *De Pirocaia a Montese: fragmentos históricos*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda. 2004. É morador e “fundador” do bairro Montese. Em 1946, inspirado pelo nome após ser convocado para integrar as forças militares brasileiras durante a batalha na cidade italiana de Montese, um ano antes.

ainda os mesmo limites tendo início no cruzamento com a Avenida João Pessoa, próxima a estrada férrea Parangaba-Maracanaú até o antigo portão de acesso à Base (hoje Avenida Senador Carlos Jereissati).

Dividindo a *Pista do Cocorote* com o outro trecho, também chamado de *Pista do Pici* (atual Avenida Carneiro de Mendonça), um marco arquitetônico e de orientação para boa parte dos moradores dessa região da Cidade: o *Bar Avião*, ou simplesmente '*Bavião*' (Imagem 4). Datado do período da Guerra, o *Bar* possui uma estrutura arquitetônica composta de uma caixa d'água em formato de um avião bimotor e servia de referência no espaço para os deslocamentos, como revela o proprietário do *Bar*, filho do idealizador da construção:

*“Aqui é um prédio comercial que foi construído em 48. Papai construiu em 48 e botou só o nome ‘Bar e Posto Avião’, certo? Nós morávamos em Baturité e o cara que trouxe a mercadoria [para ser comercializado no Bar] passou direto e quando foi à noite, quando chegou em Baturité, entregou a mercadoria porque não tinha achado nenhum avião. Aí o véi disse: ‘rapaz, nem que eu mude o nome com a cruz, mas eu boto um negócio pra que tu conheça agora’, porque ele disse que não sabia ler, tá entendendo? Aí o véi fez o Avião. O Avião é a caixa d’água”.*⁵⁶

Além de servir de ligação entre trajetos a serem percorridos para os que se deslocavam até a Capital, o *Bar* acabava por assumir outras funções, como mostra a fala desse morador da Serrinha ao lembrar do antigo proprietário.

*“o Bar era dele, foi ele que teve aquela idéia de fazer aquele avião ali, porque o avião passava [sobrevoando o Bar] então servia de ponto de orientação [para o pouso na Base] (...) o matuto vinha, ‘rapaz você vai e desce no Bavião, Bavião, Bavião’, pronto ficou conhecido. Quem vinha acolá de Maranguape (...), que nunca tinha vindo aqui [à Fortaleza], quando chegava aqui, ‘você vai olhando, quando passar da Parangaba, você vê um avião’, era o Avião de cimento que ele tinha mandado fazer.”*⁵⁷

Servindo como ponto de referência e de orientação para deslocamentos, o *Bar* passou também a ser destacado como limite divisor entre os bairros Montese e Parangaba. No período da Guerra, com a presença norte-americana na *Base* e nos seus arredores, era comum encontrar oficiais e soldados americanos que iam constantemente ao estabelecimento, além de freqüentarem também o Estoril, na Praia de Iracema. Essa presença passou a ser maior após a desativação da *Base do Pici*. Como me revelou o proprietário do *Bar*, o local teve grande influência e celebridade, principalmente, por ser ponto de encontro de soldados americanos.

⁵⁶ Entrevista concedida ao autor por um morador do bairro Montese em 20/08/2005.

⁵⁷ Entrevista concedida ao autor por um morador do bairro Serrinha em 18/08/2005.



Imagem 4. *Bar Avião*, no cruzamento das Avenidas João Pessoa e Carneiro de Mendonça e a rua XV de Novembro. Foi construído na época da Segunda Guerra. O *Bar* hoje divide espaço com uma borracharia. Foto do autor.

A presença americana na Cidade, intensificada com a construção da *Base do Cocorote*, além de provocar mudanças nos bairros atingidos pela obra, era motivo também de fatos que envolviam as comportadas moças de então. Como se sentiam muito atraídas pelo porte físico dos soldados, as moças foram chamadas de “coca-colas”. No “Carnaval da Vitória”, em 1946, um grupo de sargentos da *Base Aérea do Cocorote* criou o “cordão das coca-colas”, reunindo homens vestidos de saias e sutiãs, parodiando as moças que tiveram a ousadia de namorar os americanos, reunidos em Fortaleza. Como lembra esse morador do Montese,

“o carnaval das coca-colas era no tempo dos americanos. As coca-colas foi muito falada, mas muita gente hoje já é avô, filho das coca-colas com americano (...) Elas se chamavam desse nome porque era época da coca-cola. A coca-cola veio aparecer com a chegada dos americanos (..) Olhe, o americano é tão avançado que em 43, 44, já existia coca-cola em lata. Primeira coca-cola que nós conhecemos aqui [em Fortaleza] foi os americanos que trouxeram de garrafa, armazenado numa espécie de lã (...) E esse avião pousava aqui [no Cocorote, atual Pinto Martins] (...) O mulheril

*era doido por coca-cola. Mas ali foi uma perdição, ali era pior do que o carnaval fora de época. Hoje tem muito avô que foi feito naquele tempo (...) o americano vivia pouco na Base [do Cocorote]. Americano gostava muito era de bar, caçar, aonde tivesse gente (...) tinha o ‘bloco das coca-colas’, mas quando apareceu o ‘bloco’ já tinha muita ‘banda’ de mulher por aí a fora. Quanto mais bonita a mulher, mais fácil de arranjar um americano”.*⁵⁸

Além do *Bar* e da Lagoa de Pirocaia outros marcos topográficos para os moradores dessa área da Cidade possuem grande valor afetivo. Com a ampliação da *Base do Cocorote*, em 1943, a antiga Igreja de Pirocaia, como os moradores a conheciam, teve que ser demolida de onde estava, no sítio Pirocaia, na propriedade da família Monteiro. A imagem de Aparecida teve que ser transferida para a Matriz de Bom Jesus dos Aflitos em Parangaba. Em 1948, a Arquidiocese de Fortaleza ficou encarregada de construir uma nova igreja com o dinheiro da indenização. O local escolhido, entre as ruas Isaie e Aquiles Boris, no Montese, fazia parte do loteamento Parque Coqueirinho, feito pela empresa Boris Frère & Cia e se encontrava próximo à Base (XIMENES, 2004).

Ao falar sobre os meios de transporte existentes na época, um morador da Serrinha destaca a antiga igreja do Montese para onde a população se deslocava:

*“[a bicicleta] servia até pra gente ir pra missa na Parangaba, com a mulher na garupa, cansei de ir, né? Porque a igreja do Montese já tinha, não era essa aí não [sede atual da Igreja de Nossa Sra. Aparecida], era uma igreja antiga, uma capelinha, mas a Paróquia era na Parangaba. Era uma capelinha que tinha aqui, perto do Café Guimarães, por ali [no Montese] (...) é porque uma vez o americano derrubou lá e fizeram aquela [atual igreja]. Quando eles [padres] fizeram era uma coisinha”.*⁵⁹

Foi assim que tiveram início as obras de construção da Igreja de Nossa Senhora de Aparecida, em 1951, em outro local, próximo ao Cocorote, se estendendo até 1956. Em 1948, o terreno havia sido limpo para nele ser feita a terraplanagem. Para realizar os trabalhos uma “patrol” foi adquirida junto à Base Aérea. Até sua inauguração em 1990 as missas eram celebradas na casa de uma família residente nas mediações do novo local.

Apesar do desenvolvimento de algumas estruturas dedicadas às atividades aéreas em Fortaleza a partir da década de 1930 e sua utilização por parte de setores socialmente mais privilegiados, a representação dos “campos”, “bases” e “aeroportos” em plantas cartográficas oficiais do Município, ou mesmo a referência a eles em planos de governo, seria gradual, avançando à medida que se dava conta da importância econômica e urbanística daquelas

⁵⁸ Entrevista concedida ao autor por um morador do bairro Montese em 20/08/2005.

⁵⁹ *Idem.*

estruturas para a Cidade. Quando não estão ausentes dos planos, essas estruturas são apontadas como obstáculos à expansão da Cidade.

Essas considerações são importantes já que, diferentemente daqueles espaços ainda incipientes dedicados à aviação em Fortaleza, ao atual Aeroporto é dado destaque prioritário, não mais consistindo em obstáculo quanto às pretensões da Cidade, o que pode ser comprovado nos vários investimentos materiais e simbólicos que esse espaço recebeu nos últimos anos.

2.2 “Campos”, “bases” e “aeroportos” nos planos urbanísticos

É somente em 1948, na administração municipal de Acrísio Moreira da Rocha (1948-1951), que o *Plano Diretor de Remodelação e Extensão de Fortaleza* (Imagem 5), do engenheiro carioca Saboya Ribeiro, dá destaque pela primeira vez ao sul à presença dos “campos” em Fortaleza, possivelmente os do *Cocorote e Alto da Balança*, bem como à divisão e nomenclatura dos bairros. Os bairros que faziam limite com os “campos de aviação” eram Triagem, Damas, Alto da Balança e Tauape.



Imagem 5. Planta da Cidade de Fortaleza do arquiteto Saboya Ribeiro, de 1948.

O acesso aos “campos” era feito por largas avenidas entrecruzando a Cidade de um lado a outro. Exemplo disso foi a modificação, proposta pelo *Plano*, do traçado e funcionamento do sistema ferroviário e a articulação dos sistemas de transporte ferroviário, marítimo e aeroportuário ao sistema de *avenidas radiais*. Em decorrência dessa medida surge nesse plano a *Avenida Radial Base Aérea*, ligando a *Zona Central* ao *Alto da Balança* e à oeste, a *Avenida Sub-Radial Barra do Ceará*, possibilitando, possivelmente, o acesso aos aeroportos de hidroaviões.⁶⁰

Em 1962, é a vez do urbanista Hélio Modesto elaborar o *Plano Diretor de Fortaleza* cuja concepção inovava, diferente assim do *Plano* de 1947, quanto à “apresentar uma abordagem integrada, cujas proposições urbanísticas abrangiam os aspectos econômicos, sociais e administrativos.” Além da abertura de uma nova via de acesso ao antigo Aeroporto (Imagem 6), o *Plano* previa ainda uma série de outras medidas, como consolidar a expansão da Cidade para o mar:

“construção do trecho da avenida Beira Mar, voltando-se, finalmente, a Cidade para o mar; construção da avenida Perimetral, anel que contorna a Cidade e ligando entre si os bairros da periferia (da Barra do Ceará ao Mucuripe); abertura da avenida Luciano Carneiro,⁶¹ proporcionando melhores condições de acesso ao Aeroporto; elaboração de cartas aerofotogramétricas e ortofotocartas, cobrindo a área total do município, e implantação do Cadastro Imobiliário” (CODEF, 1979, p.4).

⁶⁰ CODEF-Coordenadoria do Desenvolvimento Urbano de Fortaleza. *Fortaleza: evolução urbana (1603-1979)*. Prefeitura de Fortaleza, 1979.

⁶¹ Coronel-aviador, repórter e fotógrafo cearense, vítima de desastre aéreo no dia 22 de dezembro de 1959. Em 1960, ano de construção da *Avenida* que dava acesso ao antigo Aeroporto, foi prestada homenagem ao jornalista com uma placa que leva o seu nome. A homenagem dada ao coronel-aviador é uma evidência do prestígio que certos setores possuem sobre alguns espaços da Cidade que fazem referência à aviação. Cf. AZEVEDO, Miguel Ângelo de. *Cronologia ilustrada de Fortaleza: roteiro para um turismo histórico e cultural*. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2001, 391p, v.1.



Imagem 6. Antigo Aeroporto de Fortaleza, no bairro Vila União. Foto gentilmente cedida pela Infraero.

A percepção de que os *espaços de aviação* na Cidade, em particular, o Aeroporto de Fortaleza, representavam obstáculos físicos parece ter orientado a postura dos vários gestores municipais diante dos problemas urbanos que foram se constituindo nessas áreas, em particular, os relativos à moradia. Em 1972, apesar de propor uma visão integrada da Cidade, o *Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza-PLANDIRF*⁶² estabeleceu as diretrizes que iriam direcionar o crescimento da Cidade por meio de zonas. Quanto aos tipos de zonas, a “especial” ficaria encarregada de reunir as atividades de transporte, incluindo o “sistema aéreo”.⁶³

Na administração municipal de Lúcio Alcântara (1979-1982)⁶⁴, a percepção dos “aeroportos” como obstáculos à expansão da Cidade para o sudeste se manteve, apesar de terem sido realizadas algumas intervenções nas áreas de influência desses espaços.

“Historicamente, a expansão urbana do Município ocorreu no sentido oeste e sudeste, a partir do centro da Cidade (...) beneficiadas com a instalação de Bases Aéreas; construção de acessos viários às mesmas; instalação de unidades da UFC e implantação das linhas Norte e Sul da REFGSA. Ao mesmo

⁶² Esse Plano foi elaborado pelo consórcio Sorete S/A, S/D Consultoria e Jorge Wilhelm Arquitetos Associados na administração do prefeito José Walter Cavalcante (1967-1971).

⁶³ CODEF, 1979, p.43.

⁶⁴ Prefeitura Municipal de Fortaleza. *A Administração Lúcio Alcântara*. Março, 1979. Fortaleza, 1982.

*tempo, o crescimento para leste e sudeste encontrou fortes barreiras físicas constituídas pelo Rio Cocó, Ramal Férreo Parangaba-Porto do Mucuripe, Aeroporto Pinto Martins/Base Aérea e dunas da Praia do Futuro”.*⁶⁵

Caracteriza ainda a gestão urbana desse governo a divisão da Cidade nas zonas comercial, industrial e especial. Na “especial” estão as áreas onde se localizam quartéis, aeroportos e universidades. Outro aspecto é a implantação de parques urbanos, dentre eles, o Parque Cocó, do Alagadiço, da Lagoa de Parangaba, do Pajeú, Bosque Presidente Geisel e do Parque Lagoa do Opaia, no bairro Vila União, nas proximidades do Aeroporto. O último dos parques será alvo constante das desapropriações para ampliações do Aeroporto de Fortaleza.

Quanto ao sistema viário, a Avenida dos Expedicionários, que liga o Centro de Fortaleza ao sul da Cidade, contornando o Aeroporto, é apontada como “importante alternativa de tráfego, para atenuar o de outras vias radiais”. A sua ligação com a avenida Bernardo Manuel, ao sul do Aeroporto, “não se dá diretamente, devido à área do Aeroporto Pinto Martins, que as entrecorta juntamente com os complexos e precários arruamentos e o adensamento populacional que caracteriza as áreas urbanas a oeste do Aeroporto”.⁶⁶

A ausência ou a rápida referência ao “sistema aéreo” em plantas ou planos de governos municipais sugere que os espaços dedicados à aviação em Fortaleza, com destaque para o Aeroporto de Fortaleza, além de representarem barreiras ao crescimento da Cidade, não assumiam papel estratégico, econômica e urbanisticamente falando, para as pretensões futuras da Cidade. A mudança sobre a função que caberia em particular ao Aeroporto de Fortaleza realizar foi expressa de forma definitiva, como se procura argumentar aqui, no *Plano de Desenvolvimento Sustentável*, elaborado em 1995 pelo Governo do Estado do Ceará. Nesse plano o Aeroporto deixaria de ser obstáculo físico e passaria a ser um marco simbólico para dotar Fortaleza de uma posição estratégica no cenário mundial do turismo.

2.3. *Interesses em disputa*

As disputas em torno das sucessivas expansões do Aeroporto de Fortaleza e o poder diferenciado que os atores possuem sobre os deslocamentos na Cidade ganharam novos capítulos durante a “era Tasso”⁶⁷, cujo interesse estava voltado para inserir a capital cearense no mercado mundial do turismo, cuja principal exigência era a existência de um aeroporto internacional. Por outro lado, havia o desejo de reverter o quadro de “dispersão urbana” em

⁶⁵ *Idem*, p.102.

⁶⁶ *Idem*, p.231.

⁶⁷ A “Era Tasso” ficou conhecida no Estado do Ceará devido ao domínio político de um grupo de empresários sob liderança de Tasso Jereissati, cujo marco é a eleição desse empresário para o Governo do Estado em 1986, culminando com seu último mandato em 1998.

Fortaleza, em decorrência da divisão da Cidade em zonas pelas administrações municipais anteriores, através da construção de obras de impacto em sua estrutura.

A proposta de construção de um aeroporto internacional em Fortaleza surgiu no primeiro “governo das mudanças” como um dos requisitos necessários à promoção das “potencialidades” e atrativos da Cidade e do Estado do Ceará aos mercados consumidores nacionais e internacionais.⁶⁸ Embora algumas iniciativas tenham sido tentadas nos anos 1980, a falta de recursos e a “opinião pública” quanto a sua localização constituíram empecilhos até meados da década de 1990.

Ainda em 1988, o Governo do Estado e a Infraero⁶⁹ assinaram um protocolo de intenções para a construção de uma nova estação de passageiros. Houve protestos organizados por lideranças e moradores dos bairros que seriam afetados diretamente pela obra, em especial o bairro Vila União, uma vez que a reforma avançaria em direção à Lagoa do Opaia, principal recurso natural do bairro Vila União.

No mesmo ano foram realizadas outras reformas nas instalações do terminal, a fim de que ele pudesse atender às normas de internacionalização. A necessidade de uma estrutura mais ampla e confortável para receber os que visitavam a Capital surgiu a partir de sua internacionalização, no dia 14 de maio de 1983. No início dos anos 1990 descobriu-se que sua estrutura física deveria ser novamente ampliada para que atendesse à legislação de embarque e desembarque internacional.

No início de 1990, a *Secretaria de Transportes, Energia e Comunicações* (SETECO), responsável técnica pelo atual Aeroporto, chegou a anunciar o lançamento do edital de concorrência para construção do novo terminal. Pelo projeto da época, a nova plataforma seria construída à leste da Lagoa do Opaia, em terreno da Infraero. A posição adotada por um parlamentar de oposição ao Governo do Estado, Narcélio Limaverde, era a de que o Aeroporto deveria ser construído no município de Aquiraz, tendo em vista os problemas gerados pela presença de uma grande obra em área urbana, e a transformação da área ocupada pelo Aeroporto numa grande área de lazer.

Em março de 1991, um novo protocolo de intenções é assinado pelo Governo do Estado e Infraero, uma vez que o projeto anterior havia sido substituído em função do seu alto

⁶⁸ A necessidade de um aeroporto internacional em Fortaleza surge na primeira administração de Tasso ao ser elaborado o *Programa de Desenvolvimento do Turismo em Área prioritária do Litoral Cearense – PRODETURIS*, o qual afirmava que “a inexistência de um aeroporto internacional em Fortaleza para gerar ligações diretas entre centros de emissão de fluxos turísticos provenientes da América e Europa é a razão primeira da inibição destes fluxos”.

⁶⁹ Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária. A Infraero administra atualmente 65 aeroportos em todo o Brasil. Em 1974, durante o Regime Militar, passou a administrar o terminal aeroportuário de Fortaleza. A posse da administração do Aeroporto por essa empresa é apontada pelos jornais aqui referidos como o início das constantes reformas/ampliações do Aeroporto de Fortaleza.

custo, estimado em U\$ 500 milhões. Em 1993, optou-se por construir um novo terminal de embarque/desembarque mais reforçado, aproveitando a pista do velho Aeroporto e ampliando-a em mais de 300 metros. A falta de recursos dificultava o início das obras. Por fim, em 1995, com a liberação de recursos pelo Governo Federal, a licitação ganha para o projeto de engenharia pela empresa cearense de arquitetura Muniz Deusdará e a decisão apresentada em 1996 pelo *Conselho Estadual do Meio Ambiente* (COEMA) autorizando a construção foram fatores decisivos para o início das obras.

Procuo argumentar aqui que a construção de um aeroporto internacional em Fortaleza representou, no espaço urbano, os interesses dos atores sociais (representantes governamentais e do chamado *trade* turístico) comprometidos com os processos globais de inserção da Cidade num momento de competição entre cidades na atração de investimentos e de pessoas com potencial de consumo. Essa obra foi apresentada como a principal porta de entrada aos que visitavam Fortaleza constituindo, pelos sentidos atribuídos a ela, uma paisagem de poder no seu espaço urbano contemporâneo.

Os jornais de Fortaleza passaram a conferir também ao Aeroporto um papel estratégico no mercado mundial do turismo. Sobre a posição do Estado do Ceará na atração de investidores e de consumidores para os seus “produtos turísticos” após a construção do Aeroporto de Fortaleza e outros atrativos, o jornal *Diário do Nordeste* de 04/11/2004 lembra:

“com sol em abundância, belas praias e um povo hospitaleiro, o Ceará se propõe a ser uma alternativa ao Caribe. A construção do Aeroporto Internacional Pinto Martins, em 1998, elevou o fluxo turístico em 30% e acabou se tornando o marco da consolidação do turismo no Estado. Graças aos incentivos do governo estadual, muitos turistas que se encantaram com o local tornaram-se também investidores, boa parte deles já com experiência em outros paraísos turísticos, como em Portugal e na Espanha.”

A referência à Cidade, ao desenvolvimento econômico do Estado, através do incremento do turismo, à geração de emprego, além dos aspectos urbanísticos foram os principais eixos argumentativos dos discursos dos representantes governamentais e dos empresários do chamado *trade* turístico para justificar a construção do Aeroporto. A seguir analiso o *Relatório de Impacto Ambiental* elaborado pela *Secretaria do Meio-ambiente do Estado do Ceará* (SEMACE) dando legitimidade à construção do Aeroporto em Fortaleza, representando no espaço urbano os interesses das elites políticas e econômicas de se verem inseridas nos processos globais.

Além dos aspectos relacionados à promoção da Cidade para os mercados consumidores nacionais e internacionais, a localização do novo Aeroporto deveria levar em conta as “condições operacionais, os limites físico-geográficos, a integração urbana e os

fatores econômicos e ambientais (p.14)”. A ocupação do terreno escolhido, pertencente à Base Aérea de Fortaleza, deveria atender à necessidade de forçar o chamado desenvolvimento urbano para uma área da Cidade tida como vazia. A Cidade havia se “dispersado” em torno de áreas com grande fornecimento de infra-estrutura e concentração populacional em detrimento de zonas com oferta limitada de infra-estrutura e pouco habitada, o que a tornava menos “compacta”.

“Ali [local onde está o Novo Aeroporto] você tem uma área que gera um vazio urbano gigantesco. Você tem o Montese, aí você pula um monte de coisa, vai pra o José Walter, o Mondubim e tem áreas gigantescas no meio disso. Então como é que eu acabo com isso aqui. É colocando um equipamento indutor de emprego, de gente, de carro, de táxi, de água, de luz, no coração dessa coisa. Eu sei que a contribuição é pequena, mas tinha que ser feito. Então com isso eu consegui aglutinar pelo menos aquela área ali do Mata Galinha, do Montese, do Itaperi, de certa forma o Aeroporto é um indutor (...) Então, de certa forma, o equipamento Aeroporto naquela posição ajuda a transformar essa cidade numa cidade mais compacta, onde eu gasto menos tempo pra pegar o avião. De qualquer ponto da Cidade você gasta 15 min pra chegar no Aeroporto, devido àquela localização”⁷⁰.

Antes da decisão final pela escolha do local situado ao sul do antigo terminal mais duas áreas foram cogitadas para a expansão do Aeroporto. A primeira se referia à construção do Aeroporto ao lado do velho, o que possibilitaria o aproveitamento de parte da estrutura existente, em especial da pista de pouso e decolagem, parte mais cara de um aeroporto. A segunda alternativa apontaria para a construção de um novo aeroporto fora da “zona urbana” do município de Fortaleza, no Euzébio. Entre as vantagens da escolha do local para a sua implantação definitiva, no bairro Serrinha, o *Relatório* afirma que está a “valorização dos bairros da região sudeste e sua integração com as zonas nordeste de Fortaleza”.

“As desvantagens apresentadas pela alternativa ora em análise consistem basicamente no aumento do problema do ruído aeronáutico sobre a área do entorno, dado a maior frequência de vôos provocada pela elevação da demanda. Além disso, há as desapropriações requeridas na área da faixa de domínio de acesso que abrangem imóveis com situações jurídica regularizada e áreas públicas invadidas”⁷¹.

Entre os bairros atingidos diretamente pela construção do atual Aeroporto estavam Montese, Serrinha e Dias Macedo. As famílias que residiam no prolongamento do muro da Base Aérea, em sua maioria de baixa renda, e que seriam desapropriadas eram no total de 9 no Montese, 140 na Serrinha e de 210 no Dias Macedo, totalizando 1.643 pessoas removidas.

⁷⁰ Entrevista concedida ao autor em 29/03/2005 pelo arquiteto responsável pelo projeto arquitetônico do Aeroporto Internacional de Fortaleza.

⁷¹ *Relatório de Impacto Ambiental do Aeroporto Pinto Martins*. SEMACE, 1995, p.200.

Devido ao tempo recorde previsto para a construção da obra, apontado por um representante do governo como um marco na história da construção civil no Estado, as discussões com as populações envolvidas em torno do reassentamento em área urbanizada tiveram que ser desviadas para as questões referentes às indenizações, como me revelou um técnico da *Secretaria de Infra-estrutura do Estado*.

“O Estado a meu ver não deveria ter feito assim [pago a indenização]. Eles teriam sido obrigados a serem reassentados, porque senão iriam ocupar uma outra favela. A intenção nossa era fazer o reassentamento, mas como o Governo temia pela pressão das lideranças e pelo atraso nas obras, acabou optando pela indenização. A obra tinha que ser apressada porque os recursos foram disponibilizados por dois anos, dívida que até hoje o Estado paga. Não havia tempo pra pressão política. O Governo tem que ser autoritário em alguns momentos. Como é que você educa um filho? Você impõe certos limites, certo?”⁷²

No que diz respeito à “justificativa econômica e social” da obra, o *Relatório* afirma que tendo em vista a peculiaridade do processo de urbanização de Fortaleza, com áreas onde a infra-estrutura e o adensamento populacional contrasta com regiões onde aqueles recursos são “subutilizados” em decorrência da “dispersão” da população, o turismo surge como uma grande estratégia de solução desses problemas. Essa estratégia teria como saída o incremento do “desenvolvimento turístico” como forma de favorecer à “dinamização econômica espacialmente desconcentrada”, numa clara referência a predominância de Fortaleza na atração dos fluxos migratórios vindos das cidades do interior e na pressão sobre seus recursos, que segundo o mesmo documento, estavam cada vez mais escassos.

A proposta de integração urbana teria como meta, segundo o *Relatório*, oferecer infra-estrutura para uma área da cidade que foi ocupada de forma desordenada sem a devida oferta de recursos. Todavia, alguns bairros, como o Dias Macedo, tiveram problemas de deslocamento após a construção do Aeroporto. O acesso ao bairro foi prejudicado porque a nova Avenida não poderia dar acesso às ruas que cruzavam-no. A solução encontrada pelos moradores foi a organização de uma manifestação para a abertura de um retorno para o bairro. Assim, organizaram no mesmo ano de inauguração do Aeroporto, um quebra-quebra na BR 116 com o intuito de dar visibilidade à situação do bairro.

Estiveram presentes moradores de vários bairros do “entorno” do Aeroporto: Serrinha, Castelão, Boa Vista, Aerolândia, Dias Macedo, Vila União, São João do Tauape. Reunidos, alguns moradores passaram a quebrar o canteiro central da via, enquanto as

⁷² Entrevista concedida ao autor por um técnico da *Secretaria de Infra-estrutura do Estado* (antiga SETECO) em 15/03/2005, realizada no Cambé. Não foi autorizado o uso do gravador.

lideranças dos bairros clamavam por melhorias e pronunciavam palavras de protesto contra o Governo do Estado. Segundo uma liderança do Dias Macedo,

*“eles disseram pra nós que o Aeroporto ia gerar emprego, né?, ocupação e renda. A gente não vê isso. Quando terminou realmente a construção do Aeroporto, nós estávamos totalmente ilhados, tanto nós, quanto os moradores do Vila União. Nós chegamos a ter várias reuniões com os moradores da Vila União, que já tinham também sido enganados, ludibriados (...) Foi uma luta muito grande. Algumas vezes nós marcamos pra ir na Infraero, outras vezes agente marcou pra ir no Governo do Estado e quando foi feito realmente o Aeroporto a gente percebeu que era uma tremenda de uma roubada, que o bairro estava ilhado. Pra entrar no Dias Macedo precisava ser feito um retorno lá na Boa Vista (...) Um belo dia nós juntamos os moradores, nós tivemos uma benção e a presença do padre e nós tivemos os moradores da Serrinha, os moradores do Montese (...) Nós ganhamos uma força muito grande, porque primeiro, o padre da paróquia dizendo: ‘eu estou com vocês’ e aí nós começamos, nós dissemos que não íamos esperar. Mandamos marreta pra cima, era marreta, enxada, era tudo”.*⁷³

A preocupação em dar legitimidade à manifestação por parte das lideranças teria como estratégia alcançar a anuência dos mais velhos, devido ao prestígio que possuíam no bairro. Para a mesma liderança, a mobilização serviu para envolver os moradores em torno de questões que afetavam o bairro. O sentido que ela teve é revelador da estratégia de envolver todos e dos interesses em jogo.

“Foi uma grande mobilização. Estavam algumas pessoas do bairro, famílias, pessoas comuns, mulheres, diretores aqui da nossa Associação de Moradores. Pessoas assim honradas, idosos, porque a gente sabe muito bem que nesses momentos de manifestação a gente tem que se aliar às pessoas idosas, até pra credibilizar. Porque geralmente acham que uma manifestação é um momento de baderna, um momento de confusão, de gritos, de risadas. Assim, a gente sempre teve a preocupação ao fazer uma manifestação convidar pessoas com maturidade, né?, é uma jogada. Pessoas que tenham credibilidade no bairro, até porque a gente tem que estar convencido do que está fazendo, que é pras coisas darem certo. Porque se você vai se borrando de medo, na hora que a viatura chegar você solta o ferro e corre (...) Você pode tremer a perna, ficar com um nó na garganta, mas você não pode mostrar pra elas que tá com medo, até porque, naquele momento que a gente quebrou aquilo ali, tinha um empresário, que era um dos beneficiados, ele tinha um depósito na Boa Vista e tinha um aqui, no Dias Macedo. Então, quando ele precisava trazer material de lá, ele tinha que ir na BR e voltar. Quer dizer, a maioria das pessoas tinha os seus interesses, seus interesses pessoais e a grande coletividade era em interesse da população do bairro, dos demais bairros que estavam próximos”.

O desejo de integrar os bairros do “entorno” à Cidade por meio da construção do Aeroporto, além de ter sido frustrado pelas dificuldades de acesso que os moradores do “entorno” passaram a enfrentar, ficou comprometido também pelas desapropriações

⁷³ Entrevista concedida ao autor em 07/07/2005 por uma liderança do Bairro Dias Macedo.

realizadas, o que contribuiu para “dispersar” moradores do “entorno” para outras favelas da Cidade. Contudo, além da proposta de tornar o turismo uma ferramenta para o processo de ordenamento urbano, em especial, de Fortaleza, ele assumiria destaque prioritário na promoção da Capital cearense para investidores e turistas nacionais e internacionais. A “indústria do turismo” atuaria como uma ferramenta para fazer do Ceará e de sua Capital um destino turístico competitivo e vantajoso quando comparado com os demais concorrentes.

*“Em todo o mundo, a indústria do turismo vem crescendo de forma vertiginosa nos últimos anos. No Ceará, o turismo, também, dá sinais inequívocos de vitalidade. Localizado estrategicamente em relação às rotas turísticas internacionais, o Estado combina os seus 573 Km de costa, com regiões serranas, um rico artesanato, comércio bem desenvolvido e tradicionais manifestações folclóricas, tendo potencial para atrair a demanda do saturado mercado caribenho. Apesar de todo potencial turístico do Estado, o setor ainda se ressentir da falta de investimentos básicos que garantam infra-estrutura, equipamentos e serviços de qualidade”.*⁷⁴

No que diz respeito ao processo de ocupação do “entorno” do Aeroporto, o documento em análise apontava um crescimento vertiginoso de favelas a partir da década de 1970, provocado pelo aumento do fluxo migratório vindo de outras cidades do estado para Fortaleza em decorrência, dentre outras coisas, da oferta de infra-estrutura presente na Cidade. De 1943, ano da instalação do *Aeroporto do Cocorote*, até meados da década de 1960 “as áreas do entorno conservaram uma densidade demográfica bastante rarefeita”. Esse processo de ocupação, “desordenado quanto ao uso do solo”, e que atingiu taxas de 4,3 % no decorrer da década de 1970, “não levou em conta sequer a legislação existente no país para a preservação das operações aéreas, o que acabou por gerar o crescimento de aglomerados urbanos na área de influência do Aeroporto”.⁷⁵

Entre os moradores do “entorno” que seriam desapropriados pelo Aeroporto a partir de 1995 - o que demonstra em parte como o Aeroporto tem atuado no deslocamento realizado por determinados atores sociais - 54% eram provenientes de cidades do interior do Estado, predominando como local de origem para o bairro Serrinha, os municípios de Baturité e Quixadá; no Dias Macedo, o município de Cascavel e no Montese, o município de Sobral.

Para a década de 1970, o documento aponta que as “áreas do entorno do Aeroporto” apresentavam densidades demográficas menores nos bairros Aeroporto, Dias Macedo, Cidade dos Funcionários e Vila União e maiores para os bairros da Aerolândia,

⁷⁴ *Relatório de Impacto Ambiental do Aeroporto Pinto Martins*. SEMACE, 1995, p.18.

⁷⁵ O *Relatório* cita um estudo feito pelo Instituto de Planejamento do Município-IPLAM sobre o aumento da população habitante próximo ao Aeroporto para as décadas de 1970, 1980 e 1990.

Itaoca e Montese, sendo que a área ocupada pela favela da BR-116/Conjunto Tancredo Neves, no bairro Aerolândia, apresentava uma “concentração populacional elevada”⁷⁶.

Para o ano de 1995, ano em que foram iniciadas as últimas desapropriações, “o contingente populacional que se instalou nas mediações do Aeroporto” era composto basicamente por famílias de baixa renda, “componentes dos fluxos migratórios rural-urbano que permeiam a Capital cearense nos períodos de estiagem”. Nesse mesmo ano são contabilizadas 23 favelas, as quais concentravam 4.491 imóveis, onde residiam 4.883 famílias, num total de 24.415 habitantes. O maior percentual de pessoas morando em favelas estava no bairro Aerolândia (27,4 %), onde existiam três favelas. Entre as mais significativas o estudo em análise apontava a favela do Parque Ecológico do Cocó e a favela da BR-116/Conjunto Tancredo Neves. O bairro Dias Macedo concentrava um percentual de 17 % de sua população residindo em favelas, seguido do Montese (13,7 %), da Itaoca (9,3 %) e da Vila União (8,6 %). Para o bairro Aeroporto é dito que ele concentrava 5.850 pessoas que moravam em favelas, sendo a maior delas a do Riacho Doce com 2.040 habitantes.

Esses dados reforçam o argumento desenvolvido nesta pesquisa segundo o qual o Aeroporto de Fortaleza, sob várias maneiras, tem contribuído para deslocar moradores ao longo dos anos, em particular, aqueles de baixa renda e provenientes de cidades do interior do estado. Como foi visto, a composição social dos moradores que passaram a ocupar áreas próximas ao Aeroporto, sobretudo, a partir da década de 1970, era formada em boa parte do interior do estado e passou a habitar o “entorno” do Aeroporto, como o estudo em análise destaca, devido à existência de infra-estrutura disponível. O deslocamento desses moradores foi intensificado nos últimos anos devido ao intenso investimento que o Aeroporto passou a receber pelo Governo do Estado, distinto assim das pequenas reformas que ele sofreu nas gestões municipais passadas.

A “densidade da população favelada nessa região é bastante elevada, pois 25 % dos habitantes dos sete bairros citados, residem em favelas”. As maiores concentrações ocorriam nos bairros Aerolândia (58,3 %), Aeroporto (80 %) e Dias Macêdo (47 %). Nesses bairros predominavam os “estabelecimentos comerciais de grande porte”. Havia também ausência de serviços nas áreas de saúde e educação e a maior parte da população moradora desses bairros recebia em média de 2 a 3 salários mínimos para os bairros do Dias Macêdo e Conjunto Tancredo Neves, onde ocorria a presença maior de população residindo em favelas.

⁷⁶ Em 1979 foi promulgada a Lei Municipal nº 5.122, instituindo o zoneamento de uso e ocupação do solo do município de Fortaleza, o qual definia o terreno englobado pelo Aeroporto de Fortaleza e pela Base Aérea de Fortaleza como “zona especial institucional”.

Em um “levantamento de campo” realizado pela Seteco no mesmo ano junto às populações afetadas por ruídos aeronáuticos sobre as “expectativas” quanto à instalação do novo Aeroporto, “a grande maioria receia que haja aumento considerável do nível de ruído incidentes sobre a área. Por esta razão alegam que o Aeroporto deveria ser construído fora dos limites urbanos da cidade de Fortaleza”. Houve também reclamações quanto à instalação do hangar de manutenção, parte do Aeroporto responsável pela produção de níveis elevados de ruídos.

Todavia, para o arquiteto responsável pela projeção do atual Aeroporto, a área escolhida para a sua implantação deveria atender aos *interesses da Cidade*, que segundo o arquiteto não poderiam ser impedidos pela presença de algumas famílias. É importante observar como os interesses de determinados atores, em contraposição aos de outros com menor poder, são estendidos a toda a Cidade numa operação que busca dar legitimidade à intervenção. A *Cidade*, como sujeito abstrato capaz de decidir pelos seus próprios destinos, se sobressai nos discursos como se todos expressassem a mesma vontade.

*“A meu ver o interesse, claro que aqui não é o interesse econômico obviamente, porque essas famílias aqui não tinham esse interesse econômico, mas a Cidade precisava daquela área e foi, eu me recordo, que essas famílias foram indenizadas e realocadas. Quem queria ser realocado foi, quem não queria recebeu o dinheiro. Como eu só fiz acompanhar isso, tá certo?, eu acho que, de certa forma a Cidade, a vontade dela é maior do que a vontade de 500 famílias ou de 1000 famílias, a Cidade como um todo (...) aquela área da Cidade estava parada e não estava parada para o uso da Cidade não, ela estava abandonada, porque se tivesse uma área parada onde você não desenvolvesse nada nela, mas que a Cidade usufruísse dela como área verde, como parque, como espaço pra contemplação, qualquer coisa que o valha, eu seria contra o uso dessa área”.*⁷⁷

No que diz respeito ao “tempo de residência” das famílias do “entorno”, residiam em sua maioria (31,8 %) há mais de 15 anos. Para cada bairro considerado individualmente esse percentual podia ser bem maior, como o apresentado pelos bairros Serrinha (50 %), Dias Macêdo (33,3 %) e Montese (32,4 %), dando a crer que “essa tendência evidencia a falta de uma política habitacional eficaz e efetiva para o município de Fortaleza, que possa criar barreiras ao crescimento do déficit habitacional, onde as populações marginalizadas e indigentes são as principais vítimas”.

Como destaquei anteriormente, além do interesse econômico, um dos objetivos apresentados para a localização do novo Aeroporto seria de ordem urbanística: a produção de

⁷⁷ Entrevista concedida ao autor em 29/03/2005 pelo arquiteto responsável pelo projeto arquitetônico do Aeroporto de Fortaleza. Numa enquête feita pelo jornal *Diário do Nordeste* de 06/11/1996 para a questão “O Aeroporto Pinto Martins deve ser transferido para local menos habitado?”, 67% dos entrevistados responderam que “sim”, 29% disseram que “não” e 4% disseram “não sei”.

uma “cidade compacta”. Analisando o *Relatório* elaborado pela *Secretaria de Meio-ambiente do Estado* é possível indagar se essa opção não teria contribuído para produzir o efeito contrário, qual seja, o aumento da “dispersão” da população desapropriada em torno de áreas pouco urbanizadas.

Como busco apresentar a seguir, citando um levantamento realizado pela Seteco em 1995 com as famílias que seriam deslocadas pelo Aeroporto sobre as intenções de escolha do “local de fixação de nova moradia”, entre os locais que predominavam estavam os bairros Conjunto Sumaré e Renascer no Castelão, a favela do Pantanal no José Walter, os bairros Itaoca, Parque Dois Irmãos e São João do Tauape.

A eliminação de um “vazio urbano” para a construção do Aeroporto em Fortaleza, através do deslocamento de moradores do “entorno”, parece ter tido como consequência o agravamento da questão habitacional uma vez que havia a ausência de uma política urbana de habitação. Nos bairros para onde as famílias desapropriadas tinham a intenção ir, existiam 8 favelas, com 5.693 famílias ou 28.465 pessoas. No bairro São João do Tauape, no “entorno” do Aeroporto, considerado individualmente, o número de habitantes residindo em favelas chegava a 16.795, seguido de José Walter com a favela do Pantanal, onde viviam 5.705 habitantes.

“Quanto à participação da população favelada na composição da população total dos bairros, percebe-se que esse percentual atinge valores relativamente elevados com 32,6 % do contingente populacional sendo constituído por favelados (...) No bairro São João do Tauape essa participação é bastante expressiva, com 59,5 % de sua população habitando em favelas, aparecendo em seguida o Castelão com 31,3 %, o José Walter com 20,7 % e o Parque Dois Irmãos. O menor índice foi observado no bairro Itaoca, onde apenas 14,3 % dos seus habitantes são favelados (p.169).”

A interpretação proposta aqui do atual Aeroporto de Fortaleza como uma paisagem de poder contemporânea na Cidade busca assinalar a assimetria de poder que os atores sociais possuem na produção do espaço urbano. O poder sobre os deslocamentos é conferido distintamente a segmentos sociais dominantes que buscam ter seus interesses representados no espaço através de paisagens que fazem referência à aviação em Fortaleza. Para os sujeitos deslocados pelo Aeroporto, esse poder diferenciado é percebido a partir das perdas dos lugares com os quais se identificavam.

2.4. Os sentidos dos lugares

A experiência social contemporânea parece, à primeira vista, impedir qualquer sentido localizado do lugar já que viveríamos em uma época de intercâmbios e deslocamentos acelerados. Para gente dispersa, ao contrário, o tipo particular de deslocamento sofrido parece reforçar um sentido de lugar tão combatido pelos proponentes de uma economia capitalista globalizada.

Conforme Ferguson⁷⁸, os lugares lembrados têm servido de âncoras simbólicas para pessoas deslocadas, o que tem propiciado algum tipo de segurança no mundo atual, caracterizado pelas rápidas transformações. A produção de sentidos dos lugares busca assim demarcar fronteiras ao mesmo tempo em que estabelecer identidades coletivas contrastantes.

Ao falar sobre a dificuldade em traçar identidades coletivas no mundo atual, o autor revela que são os

“povos refugiados, migrantes, deslocados e sem Estado – são esses, talvez, os primeiros a experimentar essas realidades em sua forma mais completa, mas o problema é mais geral. Em um mundo de diáspora, fluxos transnacionais de cultura e movimentos em massa de populações, tentativas antiquadas de mapear o globo como um conjunto de regiões ou berços de cultura são desnorteados por uma série estonteante de simulacros pós-coloniais, duplicações e reduplicações, na medida em que a Índia e o Paquistão reaparecem numa simulação pós-colonial em Londres, a Teerã pré-revolucionária ergue-se das cinzas em Los Angeles, e milhares de sonhos culturais semelhantes são representados em cenários urbanos e rurais em todo o mundo. Nesse jogo-cultura da diáspora, ficam borradas fronteiras familiares entre o ‘aqui’ e o ‘lá’, o centro e a periferia, a colônia e a metrópole”.

Para os moradores entrevistados por mim, deslocados pelo Aeroporto, os deslocamentos sofridos surgem em suas falas como momentos de reforçar suas identidades coletivas e manter algum sentido imaginado de comunidade. Para outros, porém, como na opinião da presidente da Associação dos Moradores do Dias Macedo, a mudança com o atual Aeroporto “desestabilizou” a vida dos antigos moradores do “entorno”.

Existe uma coisa que se chama pacto de vizinhança. Pra todas as grandes infra-estruturas, isso tem que acontecer. E foi uma coisa que o nosso Estado e a Prefeitura nunca se preocuparam (...) Então isso não foi levado em conta. Nós perdemos muito. As famílias... você sabe, a família, ela nasce ali, ela é como uma árvore, ela cria raízes. Lá tá o posto de saúde, lá está a escola do seu filho, as crianças gostam de ficar naquela escola sempre porque ela vai se familiarizando ali. Aí, tem o filho que nasceu ali perto ou dentro da casa, o neto, o bisneto, a tia, o avô, o vizinho que você cria uma

⁷⁸ FERGUSON, James. “Mais além da ‘cultura’: espaço, identidade e política da diferença” In: ARANTES, Antonio. *O espaço da diferença*. Campinas-SP: Papirus, 2000, p.30-49.

amizade profunda, porque nas doenças, nos problemas você está sempre ali junto. Depois de muitos anos aqueles vizinhos se tornam como uma família. Você já pensou?! As famílias que foram tiradas daqui tiveram que construir tudo isso de novo! E muitas não tiveram mais oportunidade, porque faleceram ao se mudar, outras entraram até em depressão, outras não conseguiram ficar no lugar que compraram pra morar porque se desestabilizou (...) Então tiveram que sair pra comprar noutra bairro, longe, distante. Foi uma perda moral, foi uma perda financeira.”⁷⁹

Já para um ex-morador do Dias Macedo, desapropriado, hoje residindo no bairro Boa Vista, o desejo de permanecer no antigo lugar era compartilhado pelas outras pessoas, pois era lá onde elas se reconheciam, ainda que houvesse diferenciação entre os moradores.

“No nosso meio ainda tinham casas mais inferiores, aquelas chamadas casa de taipa, casas sem piso, uma casa só feita de talpa, né? Então havia aquelas pessoas ainda de situação ainda pior. Talvez eles [moradores de um condomínio na Serrinha vizinho do terreno proposto para o reassentamento], julgando isso, julguem que essas pessoas não são dignas de morar num local como aquele. As pessoas do bairro que não quiseram, porque pelo menos estando no bairro do Dias Macedo, estavam próximo do posto de saúde, da família, de algum recurso, do trabalho, um lugar já familiarizado com o bairro, com a família que todo mundo ali era, né? e indo pra um bairro como o da Serrinha, a pessoa já desconhecendo as pessoas de outro círculo de amizade, já é completamente diferente, né? Só ia formar um grupo daquele pessoal que ia ser desapropriado”.⁸⁰

Em outro trecho, ao falar das ruas que foram atingidas pelo Aeroporto, o mesmo morador revela que aquela convivência era permeada por conflitos.

“As ruas que foram desapropriadas no Dias Macedo foram três: a rua Boa Ventura, a rua Nova Esperança e a rua Joaquim Alberto Siqueira, aonde havia, me parece, vinte e sete casas. Entre as vinte e sete casas que a gente morava havia aquelas pessoas assim... mas a moradia era boa, embora com algumas dificuldades, né? Tinha algumas pessoas que geravam alguns problemas, coisa entre vizinhos, né?, um por ligar o som mais alto, havia casas, por exemplo, de madrugada, pessoas que a gente às vezes ficava até com medo, brigas, eram comparados àquilo chamado ‘favela’. ‘Favela’ geralmente existiam, não sei se por falta de condições ou de educação básica, né? A gente via por parte das pessoas certos fatos desagradáveis que acontecia (...) E a gente morava vendo tudo aquilo. A gente gostava do lugar (...) Diante de qualquer lugar que a gente vá morar, havia esse fatos desagradáveis de pessoas que não tinham certo comportamento de família, amigáveis, mas a gente conseguia se manter lá, numa boa, convivendo, procurando o melhor”.⁸¹

Para os moradores, separados pela obra, as visitas feitas uns aos outros eram marcadas por recordações e lembranças compartilhadas em torno de referenciais comuns. Os

⁷⁹ Entrevista concedida ao autor em 15/07/2005 pela presidente da Associação dos Moradores do Dias Macedo.

⁸⁰ Entrevista concedida ao autor em 11/07/2005 por um ex-morador do Dias Macedo desapropriado.

⁸¹ *Idem.*

contatos visavam reforçar sentimentos de pertencimento como forma de minimizar as perdas sofridas. Em decorrência dos baixos valores pagos nas indenizações muitos não puderam permanecer no local, tendo que ir procurar moradia em bairros mais distantes, longe assim das pessoas com as quais formavam uma comunidade.

Para essa moradora do Dias Macedo, desapropriada, a permanência no bairro era o principal objetivo entre os moradores. Para ela, o Aeroporto separou toda uma comunidade.

*“Eu acho que os problemas mais fortes pra eles, do povo da [rua] Boa Ventura, ali, da comunidade, foi ter tirado eles. Foi ter tirado eles pra um local longe. Porque hoje tão atrás de vim morar no bairro e não tem condições. Eles relatam pra mim, uns que vêm aqui, que nunca mais vão morar aqui porque não tem condições. Eles ainda me encontram. Eles passeiam aqui de vez em quando. Tem aquela vontade de morar aqui, mas não dá. O pessoal morava aqui mesmo, foram desviados pra longe porque o dinheiro não dava, rapaz (...) Aqui ainda existe família deles. Lá no Barroso, uma que comprou ainda tem família aqui e eles tão cedo podem morar perto da família porque não dá (...) É isso que foi o dismantelo de ter tirado nós daí sem saber que ia acontecer isso (...) Mas é muita alegria, muita lembrança. Desde a desapropriação que é desse jeito, de mês em mês. A gente lamenta muita a separação, mas é isso mesmo. Eu não esperava que esses vizinhos fosse separado não. Mas é isso mesmo. O destino traz muitas coisas, né? É coisa do destino. A gente não sabia que esse Aeroporto ia ser feito aí não. Através desse Aeroporto, aí, foi que separou a comunidade”.*⁸²

Para a mesma moradora, o desejo de ficar no bairro onde nasceu e onde teceu suas redes sociais cotidianas era visto como um desafio, uma luta a ser travada. A contraposição entre os “de dentro” e os “de fora” é uma operação eficaz na produção da identidade e da diferença, ao aproximar e isolar grupos em torno de referenciais coletivos.

*“Rapaz, primeiro de tudo, a minha família toda morando ao lado e eu não queria sair de perto da minha família. Nós somos unido mesmo. Aí, eu não quis sair pra outro canto longe e pra mim esse bairro aqui eu jamais deixaria, pra morar num canto longe (...) Aqui é um bairro tão calmo de um jeito que nunca teve uma violência de mais aqui dentro. Ninguém não vê isso. Não vê morte, não vê roubo. Quando vem isso aí pro lado da gente é uma pessoa de fora, que vêm para o bairro e daí, depois de poucos dias, faz maior problema do mundo. Mas da comunidade aqui tudo são unido. E graças à Deus que a moradia nesse bairro é muito maravilhoso e jamais que eu ia pra outro canto longe”.*⁸³

A percepção que os sujeitos desta pesquisa têm da forma como experimentam as mudanças no tempo e no espaço na cidade de Fortaleza é revelador de como há uma diferenciação social em relação ao poder sobre os deslocamentos contemporâneos. O Aeroporto de Fortaleza se constitui não só um espaço para a promoção dos fluxos globais de

⁸² Entrevista concedida ao autor em 19/09/2005 por uma moradora do Dias Macedo, desapropriada.

⁸³ Entrevista concedida ao autor em 19/09/2005 por uma moradora do Dias Macedo, desapropriada.

bens e pessoas pelo mundo, estratégia posta em prática recentemente como pretendi demonstrar, mas também um referencial para a organização das atividades daqueles que habitam no seu “entorno” e que ao atuar sobre os movimentos que estes fazem acaba por condensar outros usos e significados ocultados pelos investimentos dominantes que este espaço tão bem simboliza e que estão voltados para fazer de Fortaleza uma cidade turística competitiva.

O recurso ao discurso técnico de profissionais ligados ao urbanismo, sobretudo nas últimas décadas do século XX, tem sido uma das principais estratégias usadas por governos com o objetivo de inserir as cidades administradas por eles com competitividade no mercado mundial. Voltados para apresentar imagens mais atrativas para seus potenciais consumidores, apesar da desigualdade social reinante nas cidades, esses governos têm lançado mão do simbolismo arquitetônico destinado a apresentar lugares atrativos e diferenciados.

Do ponto de vista do planejamento das cidades, esse momento é frequentemente associado à mudança nas maneiras de se conceber a forma e a função das cidades, tão bem representada pela emergência do chamado “planejamento urbano estratégico”. No próximo capítulo, busco inicialmente analisar os percursos que conduziram a chamada intervenção urbanística moderna ao “pós-modernismo urbano” a partir dos lugares escolhidos como estratégicos. Em seguida, me reporto em particular à recente proposta do Governo do Estado do Ceará de fazer de Fortaleza um destino turístico competitivo, apontando a função estratégica que caberia ao Aeroporto de Fortaleza cumprir.

Capítulo 3

OS LUGARES DA POLÍTICA URBANA NO URBANISMO MODERNO E CONTEMPORÂNEO

Neste capítulo, retomo algumas reflexões presentes nos estudos sobre arquitetura e urbanismo para analisar a experiência urbana contemporânea, tendo como fio condutor os lugares escolhidos por gestores, planejadores, urbanistas e arquitetos como objeto de intervenção. Inicialmente, realizo uma análise dos movimentos que se tornaram hegemônicos no urbanismo e na arquitetura no último século, com destaque para o modernismo urbano e a ascensão de um novo urbanismo a partir da década de 1970, que rompe em alguns aspectos com o anterior, mas mantém por outro lado muitos traços daquela prática, apontando ainda as particularidades desses movimentos no Brasil. Em seguida, analiso a política estratégica do turismo do “governo das mudanças” no Estado do Ceará, em especial após 1995, como uma variante do chamado “planejamento urbano estratégico”, no âmbito das mudanças que acompanham o planejamento das cidades no contexto dos processos de competição interurbanas, com destaque para a construção do atual Aeroporto de Fortaleza.

Ao longo do século XX o urbanismo⁸⁴ consolidou-se como campo autônomo através da fundação de escolas e movimentos que passaram a congregam arquitetos e planejadores em todo o mundo, inclusive no Brasil, com o propósito de tornar as cidades um ambiente melhor de se viver. O urbanismo moderno, herdeiro das inovações que Haussmann implantou na Paris do século XIX, tinha em Le Corbusier o seu principal representante que dos anos 1920 aos anos 1970 se tornaria a grande referência no planejamento das cidades (Harvey, 2004). Com o início da sua decadência nos anos 1970, como prática hegemônica de intervenção sobre o urbano, um novo movimento surgia propondo, entre outras coisas, a reativação da vida cívica das cidades como forma de se resolver os problemas produzidos pela cidade moderna, dentre eles o zoneamento e a desagregação urbana e inserir as cidades de forma competitiva na chamada globalização.

⁸⁴ Adoto aqui a observação de Leme sobre os percursos que a palavra que designa aquela prática sofreu ao longo da história do urbanismo. No caso brasileiro, outras palavras como “melhoramento”, “embelezamento”, “planejamento urbano” foram anteriores ao termo que se tornou mais comum entre planejadores e urbanistas. Por urbanismo ela entende “a formulação de um conhecimento e a formação de uma prática de intervenção sobre o espaço urbano”. Lembra que “a mesma palavra pode apresentar diferenças de significado de acordo com o contexto em que aparece”. Busco apresentar aqui aquelas práticas que se tornaram dominantes no urbanismo, o que não esgota a diversidade de concepções e práticas existentes no interior do campo. Cf. LEME, Maria C. da Silva. “Urbanismo: a formação de um conhecimento e de uma atuação profissional” In: BRESCIANI, Maria Stella (Org). *Palavras da cidade*. Porto alegre: Ed. UFRGS, 2001, p.77.

2.1 Da cidade haussmaniana à cidade empresarial

É possível afirmar, baseando-me na literatura consultada, que o século XX herdou como princípio de ordenação das cidades as reformas operadas por Haussmann na capital francesa do século XIX. O Barão de Haussmann fora nomeado prefeito de Paris, por Napoleão III, com o intuito de gerir o crescimento da cidade bem como varrer de uma vez por todas os resquícios da chamada cidade tradicional, com suas ruas desalinhadas e insalubres. Ao lado disso, havia o desejo de controle das classes menos favorecidas através da organização do espaço, tornando esse feito politicamente menos dispendioso. Foi com esse objetivo que os longos e arborizados *bulevares* foram construídos, abrindo Paris à circulação. “A mais espetacular inovação urbana do século XIX”, nas palavras de Berman⁸⁵, é considerado o ponto de partida da modernização da chamada cidade tradicional e tem nas avenidas espalhadas pelo mundo de hoje o seu mais perfeito reflexo.

Mas uma das conseqüências dessas medidas operadas pelo prefeito de Paris estava na expulsão da vida urbana de parcela significativa da população habitante da região central da cidade, constituída principalmente por trabalhadores pobres. Esse ato de afastar do espaço público o conflito entre classes está entre os efeitos mais desastrosos do modernismo urbano, um dos fatores de segregação sócio-espacial. Pode-se dizer o mesmo do urbanismo contemporâneo, onde a construção de novos empreendimentos, como se verá aqui para o caso do Aeroporto de Fortaleza, parece perseguir os mesmos efeitos.

Segundo Lefèbvre⁸⁶, que se dedicou em particular ao estudo da modernidade urbana nos países europeus, isso mostra desde o início o conflito básico que irá atravessar a sociedade capitalista e que será constantemente dissimulado: aquele entre o valor de uso, praticado pelos habitantes do lugar, que o fazem sem a consecução de fins outros que não a interação e a comunicação, e o valor de troca, produzido pelas forças do mercado com o objetivo único de maximizar o lucro sobre o valor do solo urbano.

*“A própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é valor de troca. O uso principal da cidade, isto é, das ruas e das praças, dos edifícios e dos monumentos, é a Festa (que consome improdutivamente, sem nenhuma outra vantagem além de prazer e do prestígio, enormes riquezas em objetos e em dinheiro)”.*⁸⁷

⁸⁵ BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

⁸⁶ LEFÈBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Editora Documentos, 1969.

⁸⁷ *Idem*, p.10. Lefèbvre (1986, p.12) acrescenta ainda que “a cidade e a realidade urbana dependem do valor de uso. O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-las a

Essa orientação para o uso não econômico do espaço urbano será, como buscarei demonstrar, cada vez mais confrontada com uma visão que busca adequar o espaço ao cenário de competição entre as cidades nas últimas décadas do século XX, fato que ocorre no contexto de crise do chamado modernismo urbano e de ascensão de um novo candidato ao planejamento das cidades. Essa parece ser a característica da política urbana criada pelo “governo das mudanças” no Estado do Ceará, a partir da década de 1990, onde a temática das cidades competitivas e do “planejamento urbano estratégico” passou a ser dominante.

Em oposição às ruas tortuosas e plenas de vida da cidade medieval, o modernismo urbano implantou longas avenidas mortas com a função de estabelecer no espaço urbano os limites de uma ordem, agora dita moderna e civilizada. A vida urbana, que tanto se realiza quanto mais há confronto das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos dos modos de vida que coexistem na cidade, afirma Lefèbvre, parece empobrecida pela técnica que ordena e disciplina o espaço, que investe sobre os lugares considerados incompatíveis com a nova sociedade que se instaura. Esse é o modelo de urbanismo que nasce com o advento da chamada sociedade industrial e urbana do século XIX.

As principais características desse modernismo urbano nascente podem ser resumidas na valorização da linha reta, na monumentalidade das construções e no caos que acompanha essas inovações, com destaque para o tráfego acelerado e barulhento dos *bulevares* hausmannianos. Muitos desses elementos estarão presentes no planejamento urbano do século XX, em especial no pós-guerra.

Nascia assim nas cidades européias do século XIX, primeira grande expressão do modernismo urbano, uma nova modalidade de tempo e espaço, agora comprometidos com os ideários de progresso e civilização. Esse constante olhar para frente, assumindo tábula rasa com o passado, guiará os empreendimentos levados a cabo pelo mundo a fora, destruindo tudo que possa representar uma realidade passada e arcaica em detrimento de uma realidade dinâmica e moderna. Como aponta Berman,

“os novos bulevares permitiriam ao tráfego fluir pelo centro da cidade e mover-se em linha reta, de um extremo a outro – um movimento quixotesco e virtualmente inimaginável, até então. Além disso, eles eliminariam as habitações miseráveis e abririam ‘espaços livres’ em meio a camadas de escuridão e apertado congestionamento. Estimulariam uma tremenda expansão de negócios locais, em todos os níveis, e ajudariam a custear imensas demolições municipais, indenizações e novas construções. Pacificariam as massas, empregando dezenas de trabalhadores – o que às vezes chegou a um quarto da mão-de-obra disponível na cidade – em obras públicas de longo prazo, as quais por sua vez gerariam milhares de novos

empregos no setor privado. Por fim, criariam longos e largos corredores através dos quais as tropas de artilharia poderiam mover-se eficazmente contra futuras barricadas e insurreições populares”.⁸⁸

Muitos desses interesses que acompanharam a construção dos *bulevares* estarão presentes nas propostas de abertura de novos corredores de tráfego na cidade contemporânea, quando estará em questão um modelo de desenvolvimento do qual todos devem participar. A diferença é que essa experiência urbana buscará, de todas as formas, concretizar o sonho do modernismo clássico de conciliar a busca do novo com a preservação do antigo, sonho esse que logo mostrará a que veio.

Embora tendo assumido variações nos diferentes lugares em que foi aplicado o urbanismo do tipo que nasce na década de 1920, com o arquiteto suíço Le Corbusier incorporava traços da matriz haussmanniana, com destaque para a linha reta e a uniformidade das construções. A diferença estava no estágio de acumulação em que se encontrava o capitalismo, exigindo uma produção em massa para uma sociedade em constante expansão.

Combinando elementos da linha de montagem taylorista-fordista, que pressupunha a racionalidade e a funcionalidade dos elementos, o novo planejamento almejava construir sempre mais do mesmo, patrocinado por um Estado de bem-estar social financiador e gerenciador da produção da nova sociedade. A cidade corbuseriana privilegiará a funcionalidade e o zoneamento como forma de tornar mais eficientes os deslocamentos. A divisão da cidade em zonas, dotadas de funções e usos específicos, será alvo das primeiras críticas dos urbanistas comprometidos com uma vida mais intensa nas cidades, com destaque para Jane Jacobs, na década de 1960.

Caberia aos *Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna* (CIAMs), através da Carta de Atenas (1936), a divulgação das idéias de Le Corbusier dando destaque ao domínio do planejamento universalizante e funcionalista. A cidade deveria ser pensada como um grande organismo onde as funções deveriam estar em perfeito funcionamento para que tudo saísse como desejado. O desenvolvimento desse modelo de urbanismo combinava positivismo e racionalidade, sempre com a presença do cálculo. A produção em série da fábrica moderna havia assim sido transferida para a cidade como forma de responder às mesmas demandas: de um lado, mercadorias cada vez mais padronizadas para uma sociedade de massas, de outro, habitações produzidas em série, financiadas por um Estado interventor, com vistas a acalmar os movimentos de trabalhadores cada vez mais organizados. O resultado foi a produção de uma sociedade homogênea, consumista e segregada em funções e espaços

⁸⁸ BERMAN, Marchall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986, p.171.

para classes sociais distintas separadas por quilômetros de distância ou mesmo por poder de consumo desiguais.

“Nas ruas da cidade pós-haussmannianas, as contradições sociais e psíquicas fundamentais da vida moderna continuam atuantes, em permanente ameaça de erupção. Contudo, se essas ruas puderem simplesmente ser riscadas do mapa – Le Corbusier o disse, bastante claro, em 1929: ‘Precisamos matar a rua!’ –, talvez essas contradições nunca venham a nos molestar. Assim, a arquitetura e o planejamento modernistas criaram uma versão modernizada da pastoral: um mundo espacialmente e socialmente segmentado – pessoas aqui, tráfego ali; trabalho aqui, moradia acolá; ricos aqui, pobres lá adiante; no meio, barreiras de grama e concreto, para que os halos possam começar a crescer outra vez sobre as cabeças das pessoas”.⁸⁹

É importante observar que Le Corbusier, principal representante do planejamento urbano modernista, trabalhava com o zoneamento monofuncional, cuja principal preocupação era com a construção de artérias que ligassem as zonas. Essa monofuncionalidade exigia tempo para deslocamento, uso intenso do automóvel, energia e investimentos em infraestrutura urbana. Esse fator será cada vez mais necessário quanto mais se consolide um tipo de sociedade industrial e de massas, em constante expansão tecnológica (HARVEY, 2004)⁹⁰.

Não é de admirar, lembra Harvey⁹¹, que foi ironicamente num contexto de destruição que as idéias de Le Corbusier foram mais absorvidas. Foi no pós-guerra que o planejamento modernista se tornou dominante, após a destruição por que passaram os países europeus. Embora houvesse variações de um lugar a outro, era consenso entre os Estados europeus a “tendência a considerar a experiência de produção e planejamento de massa da época da guerra um meio de alcançar um vasto programa de reconstrução e de reorganização”.

Na Inglaterra, o Estado restringiu a suburbanização e a substituiu pelo desenvolvimento planejado de novas cidades, através de medidas duras, eliminando habitações miseráveis, construindo casas, escolas, hospitais, fábricas etc. Tudo isso dentro de um modelo racional de planificação espacial por zonas. Nos Estados Unidos, coube ao Estado, através de financiamento público, patrocinar a construção de casas distantes do centro, abrindo estradas e fornecendo infra-estruturas. A desconfiança frente às flutuações do mercado impedia qualquer coalizão de interesses entre os setores público e privado, cabendo ao Estado uma postura mais centralizadora em torno dos investimentos. Com a saída de empresas e pessoas dos centros das cidades, ocorreu uma “renovação urbana”, subsidiada pelo

⁸⁹ *Idem*, p.191.

⁹⁰ HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Edições Loyola, 1989.

⁹¹ *Idem*, p.71.

governo, com a demolição e reconstrução de centros urbanos mais antigos atingidos pela Guerra. Essa solução americana também se apoiava na produção em massa de um espaço urbano racionalizado aberto ao uso do automóvel, através de infra-estruturas fornecidas pelo Estado (HARVEY, 2004).

No Brasil, a introdução do modernismo no planejamento das cidades se daria predominantemente na década de 1920, como o Movimento Modernista. Embora combinando áreas distintas (artes plásticas, literatura, arquitetura etc), esse movimento buscava reunir as mais variadas produções em torno da construção da nacionalidade. No âmbito da arquitetura e do urbanismo esse projeto se dá com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), elegendo o barroco colonial o estilo mais representativo da arquitetura brasileira, encontrando nas cidades de Ouro Preto, Salvador e Recife os lugares mais significativos para os trabalhos de preservação e restauração.

Como lembra Segawa (2002), isso demonstra a especificidade do modernismo entre nós onde a transferência de idéias cunhadas em outros ambientes e transplantadas para cá parece ser mais a regra que a exceção. Cabe lembrar que o ecletismo e o neoclassicismo predominantes no final do século XIX às três primeiras décadas do século XX combinavam estilos e padrões arquitetônicos distintos entre si, dando a crer num certo ecletismo dessa produção.

Ainda, a partir da segunda metade do século XIX, as principais cidades brasileiras, inclusive Fortaleza, sofreram significativas transformações em seu traçado urbano, com a realização de obras de melhoramento e embelezamento. Como observa Maricato⁹², foi sob a égide do embelezamento que nasceu o planejamento urbano brasileiro. Aqui, como alhures, a prática de intervenção sobre o urbano foi anterior à construção de um campo de conhecimento particular sobre a cidade. Aquela prática recaía sobre as áreas mais pobres das cidades tidas como focos de epidemias e ocupação desordenada do espaço, cabendo às instâncias administrativas reverter esse quadro por meio de mudanças nos usos e costumes dos setores socialmente menos favorecidos.

Desde meados do século XIX aos anos 30 do século XX, Fortaleza foi palco de vários processos de mudança na economia, na política e no seu traçado urbano, sobretudo na forma de gerenciá-lo. Esse momento da vida da capital alencarina foi batizado por Ponte⁹³, de *belle époque*. Todavia, o modo pelo qual Fortaleza se insere na onda de modernização que

⁹² MARICATO, Ermínia. “As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: planejamento urbano no Brasil”. In: - ----; ARANTES, Oflia; VAINER, Carlos. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis-RJ: Vozes, 2000.

⁹³ PONTE, Sebastião Rogério. *Fortaleza Belle Époque: reforma urbana e controle social (1860-1930)*. 3 ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2001.

emana da Europa mundo a fora *fin de siècle* parece repetir o modelo seguido pelas principais cidades brasileiras no período, que combinavam remodelação urbana com controle e disciplinamento dos setores menos favorecidos, que para as classes dominantes constituíam empecilhos à modernidade.

Essa prática de gerenciar o espaço urbano será dominante até a ascensão do modelo haussmanniano-corbuseriano de planejamento funcionalista na década de 1920. Com a sua decadência, a partir da década de 1970, um novo modelo de gestão das cidades concorrerá para recuperar aos habitantes uma vida urbana intensa e interativa, com a construção de espaços públicos. Todavia, penso que a solução encontrada não diferirá muito da matriz anterior, optando por uma estética da diversidade, muito mais que o reconhecimento de uma concreta cidade onde coexistem diferenças e modos de vida em constante conflito na apropriação do espaço urbano, como procurarei demonstrar ao tratar do Aeroporto de Fortaleza.

A década de 1970 é marcada no contexto mundial por um amplo processo de desindustrialização e pelas mudanças na sociedade capitalista, com a chamada “acumulação flexível” (Harvey, 2004). Nessa mesma década, em Fortaleza, ocorre grande expansão industrial e urbana, algo que já ocorria em todo o Brasil há algumas décadas, em particular, no Nordeste. Esse aspecto demonstra como ainda no Brasil estava se consolidando um processo de industrialização já bastante avançado em outras partes do mundo.

As décadas de intenso crescimento econômico que marcaram o pós-guerra, com o auge do Estado Social e com a industrialização dos países europeus, pareciam dar os seus últimos sinais de sobrevivência já em 1973. No âmbito do planejamento urbano surgia um conjunto de práticas que buscava reverter esse momento de estagnação econômica, através da “reabilitação” de antigas “áreas degradadas” pelos anos de recuo na oferta de empregos e baixos salários. A partir daí, a máxima do urbanismo moderno de pôr abaixo tudo para construir o novo parecia encontrar nos novos urbanistas uma resistência.

Hall⁹⁴, que me parece ver com um certo naturalismo as medidas tomadas por esse planejamento de resistência, não lançando uma visão mais crítica sobre os efeitos produzidos sobre os antigos moradores desses lugares, acredita que essa década é marcada pela entrada em cena de um novo sujeito: o planejador-empresário. Antigas áreas industrializadas, portuárias e de manufaturas, transformadas em moradias pelos setores sociais que mais sofreram com as mudanças econômicas, passaram a ser cogitadas pelos novos administradores e urbanistas que as viam como um bom negócio. Novos usos e novos

⁹⁴ HALL, Peter. *Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1988.

usuários deveriam ser atraídos para esses locais, apresentados como símbolos de crescimento e de coesão social.

*“O planejamento convencional, a utilização de planos e regulamentos para guiar o uso do solo pareciam cada vez mais desacreditados. Em vez disso, o planejamento deixou de controlar o crescimento urbano e passou a encorajá-lo por todos os meios possíveis e inimagináveis. Cidades, a nova mensagem soou em alto e bom som, eram máquinas de produzir riquezas; o primeiro e principal objetivo do planejamento devia ser o de azeitar a máquina. O planejador foi-se confundindo cada vez mais com seu tradicional adversário, o empreendedor; o guarda caça transformava-se em caçador furtivo”.*⁹⁵

Um novo léxico de palavras iria compor o vocabulário dos planejadores a partir de então: “revitalização”, “reestruturação”, “recuperação”, “reabilitação” etc. Foi nesse contexto que antigos planos e leis que regulamentavam o crescimento urbano foram flexibilizados para dar lugar aos novos empreendimentos. A “revitalização urbana” – termo americano que designava não só a intervenção sobre “áreas degradadas” na década de 1970, mas também uma certa maneira de atuar sobre elas, com a constituição de parcerias entre os setores público e privado – fora experimentada primeiro nos Estados Unidos, por James Rouse, no antigo porto de Baltimore e na orla marítima de Boston.

A operação urbana que ficou mais conhecida, a do Porto de Baltimore, foi apontada por Harvey (2004) como exemplo de construção de uma “paisagem urbana pós-moderna”. Antigos centros históricos contendo habitantes e usos não muito atraentes para um mercado cada vez mais seletivo e em busca de distinção foram readaptados e transformados em “espetáculo urbano” de última moda. Esse mesmo “espetáculo” seria usado para estratégias de controle social. Refaço aqui, apoiando-me em Harvey, a apropriação pelo mercado de um lugar com vista a transformá-lo em lugar de consumo e de pacificação social.

Os anos 1960 foram marcados pelas críticas ao padrão de desenvolvimento dominante desde o pós-guerra nos países europeus, em especial os conjuntos habitacionais padronizados de Le Corbusier. Foi uma década em que o desejo de jovens, mulheres, negros e homossexuais de se verem livres das antigas estruturas que os prendiam em papéis sociais definidos parecia se concretizar. Nessa mesma década, as manifestações pelos direitos civis, distúrbios contra a guerra do Vietnã e movimentos contraculturais e identitários ameaçavam os novos empreendimentos realizados na antiga área portuária de Baltimore. Nesse contexto, um conjunto diversificado de atores (políticos, empresários, profissionais) se reuniu para reorganizar a cidade sitiada pelos manifestantes.

⁹⁵ *Idem*, p.407.

Os distúrbios, sobretudo os seguidos após a morte do líder negro Martin Luther King, em 1968, comprometiam a “renovação” já feita no centro da cidade e a viabilização dos investimentos feitos na restauração de armazéns, mercados, lojas e antigas habitações. Houve saída de pessoas e de empregos desse local. Aqueles líderes procuraram então um símbolo em torno do qual construir a idéia de “cidade como comunidade”. Foi aí que surgiu a Baltimore City Fair como forma de promover o “redesenvolvimento urbano”, através da celebração da composição étnica diversificada da cidade. No primeiro ano de seu funcionamento a Feira atraiu milhares de pessoas para o centro da cidade. A partir dela foram construídos o Harbor Place, um centro de convenções e um marina.

*“Julgada por muitos um notável sucesso (apesar de o impacto sobre a pobreza, a falta de habitação, a assistência médica e o fornecimento de oportunidades de educação na cidade ter sido insignificante e, talvez, negativo), essa forma de desenvolvimento exigia uma arquitetura totalmente diferente do modernismo austero da renovação do centro das cidades que dominara os anos 60. Uma arquitetura do espetáculo, com sua sensação de brilho superficial e de prazer participativo transitório, de exibição e de efemeridade, de jouissance, se tornou essencial para o sucesso de um projeto dessa espécie”.*⁹⁶

É importante destacar que esse contexto de “renovação urbana” deu-se num momento histórico de desindustrialização e de reestruturação produtiva do capitalismo, em particular na Europa, fazendo com que as cidades concorressem entre si como centros financeiros, de consumo e de entretenimento. Essa foi a fórmula encontrada pelo novo planejamento como forma de criar uma imagem positiva das cidades através da organização de “espaços urbanos espetaculares” com o objetivo de atrair capital e pessoas num período de estagnação econômica, de competição interurbana e de empreendedorismo urbano intensificado.⁹⁷

Distinguindo o planejamento urbanista moderno do “pós-modernismo na arquitetura e no projeto urbano”, Harvey (2004) argumenta que este, em oposição ao primeiro, rompe com a idéia de planejamento e desenvolvimento de planos em larga escala, com uma arquitetura despojada. Rompendo com a idéia de zoneamento, o “pós-modernismo urbano” cultiva o tecido urbano como algo fragmentário, um “palimpsesto”, e uma colagem de usos, muitos dos quais podem ser efêmeros. Com a experiência pioneira de Baltimore ocorre a “rousificação” do mundo a partir do modelo americano de “revitalização urbana”,

⁹⁶ HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Edições Loyola, 1989, p.90-91.

⁹⁷ *Idem*. “Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio” In: ----- *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

atingindo cidades como São Francisco, Londres, Nova Iorque, Liverpool e cidades da América Latina.

Como destaca Arantes⁹⁸, esse “urbanismo de última geração”, tem como traço característico fazer negócio com todas as ocasiões, sendo que o que está à venda é um produto inédito: a própria cidade. “Hoje o urbanismo não vem para corrigir, mas para incrementar a proliferação urbana, para otimizar a competitividade das cidades, todo o vocabulário, aliás, é nitidamente empresarial”. O desenvolvimento urbano racional e universal moderno passa a dar lugar a um tipo de urbanismo mais preocupado com as exigências do mercado, com os estilos e gostos de consumidores cada vez mais diversificados, optando por intervenções pontuais e fragmentárias.

Acredito que cada vez mais o solo urbano permanece subordinado aos interesses do mercado em alocar recursos em áreas com potencialidades de crescimento futuros, entenda-se retorno para o capital. O fornecimento de infra-estrutura pelo Estado passa a ter como prioridade os lugares que apresentem potencialidades econômicas no sentido de produzir divisas e atrair investidores estrangeiros ávidos por ofertas naturais e infra-estruturais para aplicar os seus negócios.

No Brasil, o resultado disso, como observou Maricato⁹⁹, é o aumento da segregação sócio-espacial na medida em que amplos setores da população pobre tendem a buscar áreas das cidades onde o valor do solo urbano é mais barato, em consequência disso, é onde também a oferta de infra-estrutura é mais precária, aumentando o fosso entre a “cidade legal” e a “cidade ilegal”, constituída esta última, pelas favelas, cortiços e loteamentos irregulares, ausentes das estatísticas oficiais e dos planos de desenvolvimento urbano.

Contudo, foi com o objetivo de corrigir essas falhas que um novo candidato ao planejamento urbano dava as caras de forma mais intensa na década de 1970, quando, segundo Arantes¹⁰⁰, arquitetos e urbanistas se entregaram a uma obsessão pelo “lugar público”, uma maneira de entregar a cidade moderna à coletividade expropriada ao longo do

⁹⁸ ARANTES, Otília. *Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica*. 2ed. São Paulo: Ed. USP, 2001, p.60.

⁹⁹ MARICATO, Ermínia. “As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: planejamento urbano no Brasil”. In: -----; ARANTES, Otília; VAINER, Carlos. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis-RJ: Vozes, 2000

¹⁰⁰ ARANTES, Otília. *O lugar da arquitetura depois dos modernos*. 3ed. São Paulo: Ed. USP, 2000. Segundo Arantes, a palavra “lugar” é retomada no livro *A Arquitetura da Cidade* de Aldo Rossi. Ele retorna aos antigos, salientando que para estes era essencial o lugar de implante de uma cidade, “local tutelado por divindades protetoras e mediadoras”. Para Rossi, “o lugar (...) está longe de se confundir com o espaço físico de implante da construção (algo em si neutro e desprovido de significação), embora dependa deste suporte material; de fato ele se cristaliza por assim dizer impregnando-se, circunscrevendo, um espaço determinado – qualificando-o ao convertê-lo num fato único, sobrecarregado de sentido (...) camadas de significação que ultrapassam o seu ser bruto imediato” (p.124). O mesmo Rossi estabelece ainda uma distinção entre o que ele chama de “abstrato” e “concreto” na prática projetista: o “abstrato” é próprio da intervenção modernista, onde a arquitetura não possui vínculo algum com o “lugar”; ao passo que o “concreto” remete a mudança de rumo.

processo de constituição dos aglomerados urbanos contemporâneos. Esse movimento em prol de um “urbanismo de resistência” já surge no imediato pós-guerra, tornando-se nas últimas décadas do século XX lugar comum ideológico entre aqueles profissionais como forma de deter a desagregação urbana gerada pelo urbanismo moderno.

*“Arquitetos e urbanistas passaram então a criar – ou simplesmente preservar – fatos urbanos, lugares destinados em princípio a reativar formas da vida social, focos em condições de aglutinar um sem número de objetos arquitetônicos desconexos em torno de um espaço que se apresentasse como ‘coisa pública’”.*¹⁰¹

Ainda na década de 1950, quando são lançadas as críticas dos primeiros dissidentes do movimento urbanista moderno, em meio à desconfiança generalizada com os programas dos CIAMs, o arquiteto austríaco Camillo Sitte voltou a ser lembrado. A sua produção maior ocorreu no final do século XIX no contexto das grandes reformas urbanas, buscando “retomar as lições do passado, especialmente quanto à ordenação das praças” (Arantes, 2000, p.100). O modelo de espaço público que Sitte tinha em mente era a praça dos antigos, com uma vida intensa e diversificada, idéia que logo cairia em descrédito com a hegemonia do urbanismo moderno, que o verá como defensor das cidades antigas e de suas praças irregulares, toda essa crítica em nome da maior racionalidade dos novos traçados urbanos (ARANTES, 2000).

Para Sitte, segundo Arantes¹⁰², a cidade moderna acabou por destruir os espaços públicos. As praças, argumentou ele, estariam sendo substituídas por espaços pura e simplesmente exteriores, vazios, impróprios para o uso coletivo. Para ele, tratava-se de reativar a vida pública por meio de lugares de convivência. É importante observar que essa foi uma das preocupações que Arendt teve ao estudar a *polis* grega. Para ela, naquele tipo de praça, embora considerando a desigualdade que imperava na sociedade de então, constituía-se um espaço público onde todos podiam ser vistos e ouvidos, espaço próprio para o confronto das diferenças. O seu declínio com a ascensão do modelo burguês de esfera pública seria um dos sintomas das mudanças por que estavam passando os países europeus no início da modernidade.

¹⁰¹ *Idem*, p.99. Em geral, as teorias do “lugar” analisadas por Arantes, com destaque para Giedion, que define a arquitetura como “lugar simbólico”, buscam não fazer tábula rasa entre as invariantes arquitetônicas e a morfologia urbana, como acontecia com o modernismo urbano, uma vez que a principal função da arquitetura é a “condensação simultânea de vários tempos e valores históricos” (p.127).

¹⁰² *Idem*. Segundo Arantes, para Sitte a praça exerceria uma função importante na reorganização da cidade: “fosse a praça o lugar de um jogo que atraísse uma pequena multidão de participantes e espectadores, ou, então, de alguma atividade política, era ela o ‘coração da cidade’: e não por acaso a partir dos anos 50 os arquitetos começaram a adotar esta expressão de Camillo Sitte, no intuito de criar lugares que revitalizassem as cidades destruídas pela guerra ou pelo urbanismo predatório moderno” (p.103).

Mas, o contexto em que surge essa “ideologia do lugar público”, que para Arantes¹⁰³ teria substituído a “ideologia do Plano” dos modernos, é aquele em que ela é capturada por um conjunto heterogêneo de atores em busca de toda e qualquer oportunidade para maximizar o lucro sobre o solo urbano, modificando usos e retirando antigos moradores do lugar. Reatar, recuperar, reunir ou mesmo recompor os laços sociais por intermédio do “espetáculo urbano” de última geração, compor uma apologia da diversidade, valorizar a “tradição” e o passado como relíquias a serem recuperadas, preservadas ou inventadas, produzir uma “arquitetura do espetáculo” onde a mera citação de práticas e traços culturais do lugar compõem uma nova estética na paisagem urbana contemporânea parece ser a regra entre os urbanistas já há algumas décadas.

É bom salientar que o novo modelo de planejamento urbano que emerge nesse contexto de produção de lugares públicos tem como referência a empresa capitalista, agora em sua fase flexível. Vainer (2000) lembra que o chamado “planejamento urbano estratégico” vem sendo difundido no Brasil e na América Latina pelas agências multilaterais (BID, BIRD, Habitat) e por consultores internacionais, entre eles Jordi Borja e Manuel Castells. Assim, como na fase áurea do urbanismo moderno a fábrica taylorista orientava as intervenções no espaço urbano, tendo como princípios a racionalidade e a funcionalidade, agora a empresa reestruturada é apontada como referência para o planejamento urbano.

*“Inspirado em conceitos e técnicas oriundos do planejamento empresarial, originalmente sistematizados na Harvard Business School, o planejamento estratégico, segundo seus defensores, deve ser adotado pelos governos locais em razão de estarem as cidades submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas”.*¹⁰⁴

As cidades, dessa forma, como mercadorias à venda em um mercado onde outras cidades estão submetidas às mesmas regras, devem apresentar vantagens competitivas para atrair capital e investidores. A cidade deve ser gerida como uma empresa e apresentada como um produto como qualquer outro. Mas para que os trabalhos de *marketing* sejam eficientes, lembra Vainer, é necessário criar um sentimento de coesão social entre os habitantes do lugar, através de símbolos inscritos no espaço urbano, para que a cidade possa ser apresentada como unidade, mesmo que seja apenas no discurso. Uma das estratégias usadas, a mais recorrente entre gestores e urbanistas, é criar marcos espaciais capazes de evocar uma espécie de

¹⁰³ ARANTES, Otília. *Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica*. 2ed. São Paulo: Ed. USP, 2001, p.60.

¹⁰⁴ VAINER, Carlos. “Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano”. In: -----; ARANTES, Otília; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis-RJ: Vozes, 2000

comunhão entre os habitantes. Dessa maneira, os conflitos são dissimulados e a cidade é apresentada *a priori* pelo discurso como uma unidade indissolúvel.

Feitos esses trabalhos iniciais, cabe aos gestores das cidades realizar um diagnóstico das características que especificam um lugar, apontando seus “produtos”, marcos histórico-arquitetônicos, infra-estruturas disponíveis ou previstas de serem construídas. Em seguida, selecionar mercados potenciais onde a cidade possa ser vendida e seus possíveis compradores, em geral grandes empresas multinacionais, turistas e executivos em negócio pelo mundo. Cabe ao governo promover a cidade para o exterior, através de periódicos reconhecidos internacionalmente, criar uma imagem forte e positiva da cidade, com oferta de infra-estrutura e serviços que exerçam atração de turistas e investidores externos.

Além dos atributos e recursos infra-estruturais e simbólicos que constituem os valores de uso que o grande capital transnacional reconhece na mercadoria-cidade, é necessário, além disso, mais que nunca, inspirar-se em Barcelona, como plano estratégico que contemplou “uma grande operação de *city marketing*”. Foi a partir das Olimpíadas de 1992 que a cidade espanhola iniciou a sua investida em um tipo de planejamento que combinava a realização de um evento internacional com oportunidades de promover Barcelona como lugar agradável e único. Após essa experiência pioneira outras tantas cidades pelo mundo seguiriam a mesma fórmula (VAINER, 2000).

O que venho tentando mostrar até aqui, apoiando-me nos autores citados, é que o predomínio do “urbanismo moderno” na produção das cidades passou a ser, de forma mais intensa a partir da década de 1970, desencorajado. Em seu lugar veio surgir, mas mantendo muitos traços do modelo anterior, um urbanismo dito de resistência, propondo recuperar a cidade que havia se dispersado com aquele modernismo urbano. Uma das estratégias seria a construção de símbolos no espaço carregados de significados coletivos que pudessem condensar anseios e valores supostamente compartilhados num momento de competição entre as cidades.

A retomada desse desejo, embora não em escala totalizadora, como tentei demonstrar, se deu com os dissidentes do movimento urbanista moderno, em particular opositores da orientação haussmanniano-corbuseriano que passou a predominar no pós-guerra. Tratava-se de “reativação ou criação de lugares com sentido forte, em geral ligados a práticas coletivas que impregnam a representação e a ‘vivência’ da cidade pelos seus habitantes”.¹⁰⁵

¹⁰⁵ ARANTES, Otilia. *O lugar da arquitetura depois dos modernos*. 3ed. São Paulo: Ed. USP, 2000, p.120.

No meu ponto de vista as cidades contemporâneas têm se transformado nas últimas décadas, em lugares altamente valorizados para investidores, governos e pessoas em busca de lazer e negócios, sendo objeto de intervenção de profissionais ligados ao planejamento urbano de última geração com o objetivo de produzir cidades competitivas. Governos juntamente com bancos internacionais e a iniciativa privada têm movimentado vultosos recursos materiais e simbólicos em obras de infra-estrutura urbana. Essa inserção na chamada globalização tem remodelado o traçado urbano das principais metrópoles espalhadas pelo mundo, bem como redefinido antigos usos. Em Fortaleza, no Estado do Ceará, essa política de reordenação urbana tem se inserido na estratégia desenvolvida pelo “Governo das mudanças”, a partir de 1995, com o intuito de fazer de Fortaleza um potencial destino turístico competitivo como buscarei demonstrar a partir de agora.

2.1 Inserção de Fortaleza nos circuitos globais e a política estratégica do turismo do “Governo das Mudanças”

A pretensão de inserir Fortaleza na chamada globalização tem exigido do Governo do Estado do Ceará investimentos em obras grandiosas. Segundo Gondim¹⁰⁶, no atual contexto “pós-moderno”, várias cidades pelo mundo têm investido em políticas de “*city marketing*” como forma de reverter o quadro de decadência econômica, através da “requalificação de áreas históricas e da realização de grandes obras arquitetônicas”. No caso específico de Fortaleza, a autora analisa a produção do *Centro Cultural Dragão do Mar de Arte e Cultura* como exemplo recente da estratégia do “governo das mudanças” de transformar Fortaleza em um destino do chamado “consumo cultural”. A autora salienta, todavia, que os discursos técnicos e científicos lançam mão da produção ficcional e do simbolismo arquitetônico, combinando-os com análises e projeções baseadas em dados sócio-econômicos, o que tem resultado na produção de uma “cidade imaginária”.

*“Longe de ser um resultado concreto das políticas de desenvolvimento dos últimos governos estaduais, a inserção do Ceará no processo de globalização e a transformação de Fortaleza em ‘cidade global’ devem ser compreendidas como parte de um projeto político, para o qual a produção de novas imagens assume caráter estratégico”.*¹⁰⁷

Essas obras têm se inserido principalmente no contexto das disputas pela hegemonia política da Capital cearense uma vez que, embora tendo se tornado hegemônico no

¹⁰⁶ GONDIM, Linda M.P. “Imagens da cidade, políticas culturais e desenvolvimento urbano: a produção imaginária de Fortaleza como ‘cidade global’” In: *Reforma do Estado e outros estudos*. Fortaleza: Fundação Konrad Adenauer, 2004, p.13-32.

¹⁰⁷ *Op.Cit.*, p.17.

restante do Estado, o grupo político de Tasso não logrou obter a direção de Fortaleza com a mesma constância, com exceção feita à eleição de Ciro Gomes em 1988, que se licenciou dois anos depois para candidatar-se a governador. Ao assumir a vaga de prefeito, o então vice de Ciro Gomes, Juracir Magalhães, passou a fazer oposição ao Governo do Estado, tendo conseguido eleger, em 1992, seu sucessor e por duas vezes (1996 e 2000) reelegeu-se. Sua popularidade decorreu em grande parte das obras de impacto no espaço urbano da capital cearense, como um calçadão na Praia de Iracema, viadutos e remodelações de praças.¹⁰⁸

Os “governos das mudanças”, por sua vez, passaram a apostar na “indústria do turismo” e nos “programas estruturantes” a serem desenvolvidos nos chamados destinos turísticos estratégicos. A prioridade foi dada à Fortaleza por ser a principal porta de entrada do Estado e por deter a centralidade no âmbito das cidades que compõem a região metropolitana. Dentre as imagens que passaram a preconizar uma nova realidade do Ceará e de sua Capital, mais positivos e distintos assim das imagens tradicionais associadas à seca e à miséria, estão as de “Caribe brasileiro” e “Miami do Nordeste”.¹⁰⁹ O objetivo era conciliar *marketing* urbano com intervenções de grande impacto na estrutura urbana do Estado.

Foi então com o objetivo de tornar as cidades cearenses competitivas e atrativas para turistas e investidores estrangeiros que o “Governo das mudanças” iniciou, a partir do *Plano de Desenvolvimento Sustentável* (1995-1998), uma ampla política de “reordenamento do espaço” com o intuito de adequar o Estado, com destaque para Fortaleza, ao novo contexto econômico mundial, caracterizado pela competição acirrada entre as cidades¹¹⁰. O planejamento que guiou os programas propostos estava voltado para a criação de um “produto turístico” diversificado, onde a oferta de infra-estrutura, incentivos fiscais, belezas naturais e aspectos histórico-culturais fossem apresentados como vantagem comparativa do Estado do Ceará.

“Em termos conceituais e estratégicos, o Estado desenvolverá o seu produto turístico, dentro do conceito de turismo com conservação da natureza (...) O Estado promoverá a imagem turística própria e memorável, que envolve o desenvolvimento de produtos turísticos diferenciados, segundo especificidades físicas, ecológicas e culturais da base territorial” (p.79).

¹⁰⁸ *Op. Cit.*, p.18.

¹⁰⁹ *Op. Cit.*, p.18.

¹¹⁰ Essa política compõe um dos “vetores de intervenção voltados para alcançar o desenvolvimento sustentável no Estado”. Os outros “vetores” são: proteção do meio ambiente; geração de emprego e desenvolvimento sustentável da economia; capacitação da população; desenvolvimento da cultura, ciência, tecnologia e inovação, todos concebidos de forma “integrada”. Quanto à política de “reordenamento do espaço” é dito que ela “repousa no planejamento regionalizado das ações governamentais, na interiorização do desenvolvimento das indústrias e dos serviços, na redistribuição espacial da infra-estrutura de transportes, energia e comunicações, no zoneamento geoambiental e econômico e nos programas de desenvolvimento urbano” Cf. Ceará. Governador, 1995-1998 (Tasso Jereissati). *Plano de Desenvolvimento Sustentável do Ceará – 1995-1998*. Fortaleza: SEPLAN, 1995, (p.46).

Entre os principais programas criados estavam o *Programa de Desenvolvimento Urbano e Gestão de Recursos Hídricos – PROURB*¹¹¹ e o *Plano de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR*¹¹², ambos relacionados à implantação de infra-estrutura urbana de apoio à política de incentivo ao turismo do Governo do Estado. Contudo, foi com o PRODETUR que as principais obras de promoção do turismo no Estado foram viabilizadas, através de empréstimos contraídos junto a bancos e agências multilaterais internacionais. Antes de detalhar melhor a política estratégica do turismo do Governo do Estado cabe lembrar o contexto em que o projeto político mudancista se tornou hegemônico no estado do Ceará.

Como é sabido, as eleições de 1986 significaram, do ponto de vista da organização das forças políticas do estado do Ceará, um aceno à presença de lideranças¹¹³ não provenientes das estruturas tradicionais de poder, assentadas no coronelismo. Esses novos atores, egressos das universidades e do empresariado, canalizaram anseios dos setores intelectuais e da sociedade civil comprometidos desde o final dos anos 1970 com as transformações por que passava a sociedade brasileira.

Auto-intitulando-se “governo das mudanças” esse novo grupo buscou logo na primeira gestão do seu principal representante, Tasso Jereissati (1987-1990), lançar as bases para a construção de uma propalada nova gestão da coisa pública, em oposição à maneira apontada como tradicional e arcaica de fazer política, baseada no favor e na rede de clientela sob controle das lideranças tradicionais. Um conjunto de novas palavras faria a partir de então parte dos discursos dos principais representantes dos governos mudancistas, tais como “eficiência”, “racionalidade”, “moralização administrativa”, “moderno”, “miséria”, “clientelismo” etc (LEMENHE, 1995).

No segundo mandato de Tasso Jereissati (1995-1998) essa pretensão de demarcar uma nova temporalidade deveria ser aprofundada com a implementação de ações

¹¹¹ Cf. <http://www.sdlr.ce.gov.br>. O PROURB teve duração de 1995 a 2003, viabilizando a “estruturação urbana” de um total de 50 cidades cearenses, com o objetivo de torná-las “competitivas para atrair indústrias e incrementar o turismo”.

¹¹² Cf. Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste. Fortaleza: Secretaria do Turismo do Estado do Ceará – SETUR, 2002. O PRODETUR, dividido em duas fases, foi concebido como um programa de obras múltiplas para a região Nordeste. No Ceará, O PRODETUR I, que foi aplicado entre 1995 e 2002, teve como principais obras o Aeroporto Internacional Pinto Martins e a sua via de acesso em Fortaleza, além da rodovia “estruturante” “Costa do Sol Poente”, que liga a Capital às cidades litorâneas à oeste do Estado.

¹¹³ Cf. GONDIM, Linda M. de Pontes. *Clientelismo e modernidade nas políticas públicas: os “governos das mudanças” no Ceará (1987-1994)*. Ijuí-RS: Ed. UNIJUÍ, 1998. Segundo Gondim, os “jovens empresários do CIC” se organizaram já a partir do final da década de 1970, no bojo das manifestações pela democracia, com o objetivo de romper com o ciclo dos “coronéis”: Virgílio Távora (1962-1966); Plácido Castelo (1967-1970); César Cals (1971-1974); Aduino Bezerra (1975-1978); Virgílio Távora (1979-1982) e Gonzaga Mota (1983-1986).

complementares orientadas em três sentidos: “as transformações de ordem material, as mudanças nas estruturas e relações sociais e a modificação das representações sociais.”¹¹⁴ No que diz respeito ao espaço urbano, o referido plano previa um amplo processo de “reordenamento do espaço”, com intervenções na área de infra-estrutura urbana, com vistas a reverter a concentração de investimentos em Fortaleza e inserir o Ceará e sua Capital com competitividade na chamada globalização¹¹⁵.

Segundo Bonfim¹¹⁶, a segunda administração de Tasso foi marcada pela tentativa de imprimir um caráter mais democrático à sua gestão, objetivo prejudicado, conforme o autor, devido à centralização de poder nas mãos do secretário de governo, então empresário da construção civil. Aliado a esse fator, está a derrota sofrida pelo Governo na eleição de 1996 para a Prefeitura de Fortaleza, o que levou a uma reorganização das forças políticas no interior do Estado. Outra característica desse segundo governo foram os “programas estruturantes”, que serviram para reforçar “a ênfase na gestão econômica do Estado” e dificultar a execução de um “modelo de gestão pública participativa”, no que se refere em particular, à chamada “indústria do turismo”.

Se na primeira gestão de Tasso Jereissati e na de Ciro Gomes a demarcação temporal entre o “antes” e o “depois” foi feita no âmbito da esfera administrativa (Estado racional *versus* Estado patrimonialista), como observou Gondim, no segundo mandato tratava-se de adaptar o espaço urbano para o novo momento em que se encontrava o Estado e sua Capital, com a construção de obras de infra-estrutura urbana com vistas a sua promoção aos mercados nacionais e internacionais. A crítica recaía sobre as administrações passadas que não souberam controlar o grave problema urbano de Fortaleza, materializado na “macrocefalia” da Cidade¹¹⁷ e nem desenvolver as “vocações turísticas natas” do Estado.

É importante observar que o desejo de reverter esse quadro de concentração dos investimentos na Capital havia sido posto no *Plano Ceará Melhor* (1992-1995) de Ciro Gomes. Por outro lado, a temática da produção das cidades competitivas já surge de forma

¹¹⁴ Ceará. Governador, 1995-1998 (Tasso Jereissati). *Plano de Desenvolvimento Sustentável do Ceará – 1995-1998*. Fortaleza: SEPLAN, 1995, p.25.

¹¹⁵ Como observa Bernal, a política de “estruturação urbana” do “Governo das Mudanças” parece mais ter aprofundado do que revertido a centralização de Fortaleza quanto aos investimentos em infra-estrutura urbana: “a moderna industrialização recente, as obras de infra-estrutura urbana voltadas para a atração turística e as modernas vias estruturantes vêm contribuindo para aumentar o poder de atração da cidade tanto sobre a população interiorana como sobre aquela originária de outros Estados”. Cf. BERNAL, Maria Cleide C. *A metrópole emergente: a ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza*. Fortaleza: Ed. UFC/BNB, 2004, p.68-69.

¹¹⁶ BONFIM, Washington Luís de S. “De Távora a Jereissati: duas décadas de política no Ceará”. In: PARENTE, Josênio. *A era Jereissati: modernidade e mito*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002, p.35-62.

¹¹⁷ Ceará. Governador, 1995-1998 (Tasso Jereissati). *Plano de Desenvolvimento Sustentável do Ceará – 1995-1998*. Fortaleza: SEPLAN, 1995, p.9.

tímida no segundo “governo das mudanças” embora ainda apontando, como observou Gondim¹¹⁸, para uma centralidade da questão administrativa. Sobre o “desequilíbrio da estrutura urbana do Ceará” o referido *Plano* aponta que

“a concentração das atividades sócio-econômicas acarretou a metropolização de Fortaleza, provocando uma expansão artificial da população, espelhando a face mais perversa do modelo de desenvolvimento adotado, onde o interior e o litoral se esvaziam pela debilidade das atividades produtivas e pela ausência de uma política que inverta a tendência concentradora e centralizadora da capital.

Este processo perverso implica no não desenvolvimento das potencialidades econômicas do Estado, acentua o nível de dependência a outras regiões e mercados, considerando a posição de Estado mais consumidor que produtor. As conseqüências dessas disparidades implicam na retração de obras de construção da infra-estrutura econômica para possibilitar a implantação dos investimentos, prejudicando a espacialização das atividades e fortalecendo o desequilíbrio regional” (p.231).

Caberia ao chamado “desenvolvimento sustentável”, a partir de 1995, restabelecer o equilíbrio entre a oferta de infra-estrutura urbana e o adensamento populacional como forma de produzir cidades espacialmente mais ordenadas e, por outro lado, cidades com capacidade de atrair investimentos. O objetivo era tornar o Ceará competitivo, aproveitando suas “potencialidades” naturais e infra-estruturais previstas e conquistadas nos últimos anos: localização geográfica privilegiada, próxima dos maiores mercados mundiais e das mais importantes rotas de navegação do Atlântico Norte (Imagem 7), “o que o torna uma porta natural de entrada e saída do comércio para o Norte e Nordeste do País”; disponibilidade de razoável infra-estrutura de transportes concentrada na Região Metropolitana de Fortaleza; “Governo Estadual com credibilidade nacional e internacional, capaz de atrair parcerias e financiamento provenientes do País e do exterior”¹¹⁹.

¹¹⁸ Cf. GONDIM, Linda M. de Pontes. *Clientelismo e modernidade nas políticas públicas: os “governos das mudanças” no Ceará (1987-1994)*. Ijuí-RS: Ed. UNIJUÍ, 1998. Apesar da publicidade voltada para a produção de uma imagem positiva do Estado, com a novela *Tropicaliente*, exibida em 1994 pela Rede Globo, e através de periódicos nacionais (*Veja, Folha de São Paulo*) e internacionais (*Newsweek, The Economist, The New York Times* etc), isso não resultou em mudanças significativas na oferta de infra-estrutura urbana, apostando apenas no binômio sol/mar como principais atrativos turísticos do Estado.

¹¹⁹ Ceará. Governador, 1995-1998 (Tasso Jereissati). *Plano de Desenvolvimento Sustentável do Ceará – 1995-1998*. Fortaleza: SEPLAN, 1995, p.28.



Imagem 7. “Localização Geográfica Estratégica de Fortaleza”. Setur, 1998.

Cada “vetor de intervenção” voltado para promover o “desenvolvimento sustentável” compreenderia um conjunto de “programas estruturantes” (a exemplo dos programas PROURB e PRODETUR quanto à política de “reordenamento do espaço”) que previa o desenvolvimento equilibrado do Estado e o fortalecimento de uma rede de cidades¹²⁰. Ao lado dessa “ação territorial” estava prevista ainda uma “ação institucional” e outra “comercial” com o objetivo de promover o “produto turístico cearense” para investidores e turistas no Brasil e no exterior.

“A estratégia de marketing será apoiada na promoção do produto turístico cearense através de campanhas e de outras ações complementadas pela realização de workshops e eventos, a participação em eventos e fanturs, dirigidos fundamentalmente para os mercados das regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Norte do País e para os demais países do Cone Sul, alguns países da Europa, Estados Unidos e Canadá. Os investimentos nessa área serão realizados dentro de uma perspectiva de tornar o Ceará um destino

¹²⁰ Ceará. Governador, 1995-1998 (Tasso Jereissati). *Plano de Desenvolvimento Sustentável do Ceará – 1995-1998*. Fortaleza: SEPLAN, 1995, p.80. Essa rede de cidades abrangeria as “macrorregiões de desenvolvimento turístico”, constituídas para efeito de planejamento governamental. São elas: Litoral, Litoral-Ibiapaba, Sertão Central, Serras Úmidas-Baturité, Litoral-Apodi e Araripe-Cariri, sendo que a “macrorregião” do Litoral foi escolhida para “desenvolvimento turístico prioritário” para a implantação do PRODETUR cujos projetos incluíam obras de infra-estrutura (rodovias, aeroportos, abastecimento de água, esgotamento sanitário), de proteção do meio ambiente e desenvolvimento institucional. Denominada de “Região Turística II”, essa “macrorregião” compreendia as cidades de Fortaleza, Caucaia, São Gonçalo do Amarante, Paracuru, Paraipaba, Trairi e Itapipoca. No Ceará, coube a Secretaria de Turismo do Estado, criada em 1995, a responsabilidade pelo marketing, através da divulgação do Ceará em feiras e eventos nacionais e internacionais e pela produção de dados sócio-econômicos sobre o turismo como forma de dar legitimidade a essa atividade econômica.

turístico reconhecido e vantajoso quando comparado aos demais concorrentes, como também para consolidar os mercados existentes, ganhar novos mercados e segmentos turísticos” (p.82).

A promoção do Ceará como “destino turístico” competitivo requeria como prioridade a construção de um aeroporto internacional com capacidade para atender a um grande fluxo previsto de consumidores dos “produtos turísticos” do Estado.¹²¹ A produção do “produto turístico cearense” teve como marco o Aeroporto Internacional de Fortaleza, construído entre 1996 e 1998, através de recursos provenientes de empréstimo contraído pelo Governo do Estado junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento-BID e uma outra parcela concedida pelo Governo Federal no âmbito do *Programa Brasil em Ação*, do qual o PRODETUR compunha um dos 44 projetos existentes¹²².

O que venho buscando destacar é que, a partir da década de 1990, o “governo das mudanças” no Ceará iniciou um amplo processo de “estruturação urbana” com o objetivo de tornar o estado cearense, com destaque para sua Capital, competitivo, com vantagens comparativas frente a outros lugares. Esse aspecto indica que o Ceará representa uma variante do chamado “planejamento urbano estratégico” que passou a predominar entre os profissionais do urbanismo e gestores das cidades pelo mundo, sobretudo após a descrença com o “modernismo urbano”.

Sobre a abertura do Estado do Ceará para o mundo de forma competitiva e estratégica o *Plano* de 1995 afirma:

“É chegada, pois, a hora de o Ceará vir a investir no aproveitamento de suas potencialidades e começar a planejar de forma estratégica a sua inserção, em novas bases, não apenas na própria economia nordestina e nacional, mas também nos mercados externos, reduzindo, deste modo, a crônica

¹²¹ Segundo Vainer, a venda da “cidade-mercadoria” exige a presença daqueles atributos específicos que constituem o valor de uso de uma cidade que o capital transnacional valoriza. Essa necessidade transparece no discurso de dois grandes especialistas no chamado “marketing urbano”: “tão logo uma região do mundo se articule à economia global, dinamizando a economia e a sociedade locais, o requisito indispensável é a constituição de um centro urbano de gestão e serviços avançados, organizados, invariavelmente, em torno de um aeroporto internacional; um sistema de telecomunicações por satélite; hotéis de luxo, com segurança adequada; serviços de assistência secretarial de inglês; empresas financeiras e de consultoria com conhecimento da região; escritórios de governos regionais e locais capazes de proporcionar informação e infra-estrutura de apoio ao investidor internacional; um mercado de trabalho local com pessoal qualificado em serviços avançados e infra-estrutura tecnológica” (BORJA & CASTELLS *apud* VAINER, 2002, p.79).

¹²² Cf. Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste-PRODETUR. Fortaleza: Secretaria do Turismo do Estado do Ceará – SETUR, 2002. No Ceará, o total de recursos implantados durante a fase do PRODETUR I totalizaram inicialmente US\$ 166,13 milhões para obras de estradas, construção do Aeroporto Internacional Pinto Martins e sua via de acesso, sistemas de abastecimento d’água e esgotamento sanitário, meio ambiente e proteção ambiental e fortalecimento institucional dos órgãos estaduais e municipais envolvidos no *Programa*. Além do Ceará, outros estados nordestinos foram alvos dessa política de turismo: Pernambuco, Maranhão, Piauí, Alagoas, Sergipe, Bahia e Rio Grande do Norte. No geral, o Prodetur se reproduziu em todos os estados, cujo objetivo era tornar o Nordeste “dinâmico” e “competitivo”.

*dependência comercial que mantém com a região Centro-Sul e diversificando as oportunidades de parceria com o exterior”.*¹²³

A cidade nesse novo contexto passa a ser gerida como uma empresa e apresentada como uma mercadoria à venda num mercado mundial de cidades, onde a capacidade de destacar atrativos para investidores e pessoas em busca de lazer se torna a principal estratégia competitiva. Uma das estratégias mais utilizadas pelo “governo das mudanças”, no Estado do Ceará, a partir de 1995, consistiu em apresentar o atual Aeroporto de Fortaleza como marco simbólico na promoção da cidade de Fortaleza nos mercados consumidores e de integrá-lo à imagem contemporânea da Cidade associada ao turismo. No próximo capítulo, interpreto o simbolismo acionado pelos discursos dos atores sociais envolvidos com a pretensão de fazer de Fortaleza uma “cidade global”.

¹²³ Cf. Ceará. Governador, 1995-1998 (Tasso Jereissati). *Plano de Desenvolvimento Sustentável do Ceará – 1995-1998*. Fortaleza: SEPLAN, 1995, p.21.

Capítulo 4

“CATEDRAIS LEIGAS DO MUNDO MODERNO”: O BOOM DOS AEROPORTOS NO NORDESTE DO BRASIL E SEUS SIGNIFICADOS

“Os símbolos são instrumentos por excelência da ‘integração social’: enquanto instrumentos de conhecimento e de comunicação, eles tornam possível o consensus acerca do sentido do mundo social que contribui fundamentalmente para a reprodução da ordem social” (BOURDIEU, 1998, p.10).

“Compreender a cidade significa colher fragmentos. É lançar entre elas estranhas pontes, por intermédio das quais seja possível encontrar uma pluralidade de significados. Ou de encruzilhadas herméticas” (CANEVACCI, 1993, p.35).

No presente capítulo, interpreto os discursos dos atores sociais comprometidos com a promoção de Fortaleza nos mercados consumidores, argumentando sobre a produção discursiva de uma “cidade turística”, tendo como âncora um marco espacial de promoção da Cidade. Os discursos analisados buscam instituir uma cidade imaginária a partir da contraposição com governos anteriores que não teriam desenvolvido as potencialidades turísticas da Cidade de Fortaleza e do Estado. O simbolismo arquitetônico acionado no atual contexto de competição de cidades na atração de turistas e investidores externos, em particular, no Nordeste do Brasil, tem escolhido os aeroportos como estratégicos para as pretensões dos últimos governos.

4.1 A produção simbólica da Fortaleza turística

O Aeroporto de Fortaleza pode ser tomado como uma imagem contemporânea da Cidade que comunica e condensa valores sociais de determinados segmentos dotados de maior poder. Ao escolher o espaço urbano como lugar de inscrição e manifestação de certos interesses, busco entender a cidade como um grande caleidoscópio, porque como afirma Silva Filho¹²⁴,

“a cidade não se permite apreender de forma integral e universalizante, torna-se cognoscível em suas múltiplas facetas – ritmos, aspirações, logradouros, monumentos, conflitos, sonhos, edificações, representações culturais, movimentos, identidades, utopias, territórios, memórias, imagens...”

¹²⁴ SILVA FILHO, Antonio Luiz Macedo e. *Fortaleza: imagens da cidade*. 2 ed. Fortaleza: Museu do Ceará, 2004, p.15-16.

e por que não, objetos. Eles assinalam a possibilidade de empregar a cultura material na constituição de uma história urbana. Ganham singular pertinência porquanto se revertem em indícios de densidade temporal, associam-se a valores sociais, normas e práticas coletivas, expectativas e desejos, projeções de futuro, estratégias de dominação, tensões e lutas de classe, violência simbólica, enfim construções de significado historicamente engendradas que reportam à cidade como lugar notório da interação social”.

Algumas obras inscritas no espaço urbano de Fortaleza são investidas simbolicamente de sentidos que buscam definir a apreensão do mundo social e de um tempo. Elas são apresentadas como não-contraditórias porque representariam os desejos difusos de toda uma coletividade. A arquitetura, lembra Ferrara, tem a função de organizar os elementos que aparecem dispersos e desordenados no espaço. A organização do espaço pressupõe uma mediação que demonstra a maneira desejada de se organizar.

*“A arquitetura instala-se no espaço social do edifício ou da cidade e seu universo de representação está voltado para a necessidade de construir, no espaço, o projeto de uma sociedade ou de uma escala de valores, ideologicamente marcados no tempo”.*¹²⁵

No mesmo trabalho, Ferrara aponta que esse universo de representação está atravessado por embates em torno da imagem legítima de uma cidade. A autora contrapõe assim duas lógicas distintas de se ver a cidade: a *imagem* e o *imaginário*. A imagem corresponde, do lado dos grupos dominantes, a tentativa de estabelecer no espaço uma unidade de informação solidamente relacionada a um significado. A imagem, como um dado, está voltada para impor uma leitura. O imaginário, ao contrário, corresponde à multiplicidade de significados produzidos pelos atores em suas atividades cotidianas, num interrupto processo de atribuir significados a significados.¹²⁶

Como venho demonstrando, o conjunto de ações voltado para promover as cidades nordestinas, com destaque para Fortaleza, no Ceará, nos mercados consumidores nacionais e internacionais representa os interesses dos atores sociais (representantes governamentais e do *trade* turístico) comprometidos com a inserção de uma região do Brasil de forma competitiva e estratégica nos processos globais. A construção de obras de infra-estrutura surgiu como prioridade entre aqueles estados para a produção das chamadas cidades turísticas no Nordeste.

Entre as ações que foram feitas nos estados nordestinos entre 1995 e 1998, no âmbito do Prodetur, destaco a “revitalização” do bairro de Jaraguá, em Alagoas, além de obras de urbanismo e saneamento básico; na Bahia, a “modernização” do Aeroporto de Porto

¹²⁵ FERRARA, Lucrecia D’Aléssio. *Os significados urbanos*. São Paulo: Fapesp, 2000, p.155. Cf. em especial “A arquitetura como signo do espaço” e -----. *Ver a cidade: cidade, imagem, leitura*. São Paulo: Nobel, 1988.

¹²⁶ Outros significados atribuídos ao Aeroporto são analisados especificadamente no capítulo 5 deste trabalho.

Seguro; no Maranhão, a reforma do Aeroporto Marechal Cunha Machado; na Paraíba, acessos rodoviários ao Complexo Turístico Cabo Verde; em Pernambuco, a construção da Via Litorânea Guadalupe; em Natal, a inauguração do Parque das Dunas; em Sergipe, a reforma do Aeroporto de Santa Maria; e no Ceará, o “incremento da indústria turística” e a construção do Aeroporto Internacional de Fortaleza. Dentre essas obras, os aeroportos foram apresentados como “estratégicos” para o desenvolvimento da Região.

Além dos aeroportos nordestinos previstos pelo Prodetur, outras capitais brasileiras tiveram seus aeroportos “modernizados” através de recursos federais e estaduais a partir de 1996: o Aeroporto Afonso Pena, de Curitiba, com centro comercial de 50 lojas e área de 29,4 mil m²; o Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, acrescido de um novo terminal de 14 mil m². Em 1995 a sua capacidade era de 1,5 milhões de passageiros ao ano. Com a reforma ela passou para 3,5 milhão; o Aeroporto do Rio de Janeiro, “o melhor da América Latina e um dos melhores do mundo”, previsto para atender 18 milhões de passageiros ao ano até 1999 e os aeroportos paulistas de Congonhas, na capital, e os internacionais de Guarulhos e Viracopos, em Campinas.¹²⁷

O simbolismo acionado em torno da inauguração dos aeroportos nordestinos, em específico, estava voltado para apresentar um novo Nordeste pronto para entrar na chamada globalização. A oferta de serviços de qualidade internacional figurava como uma deficiência entre os estados que haviam assinado o Prodetur, como transparece na fala do então governador do Maranhão.

*“O turismo maranhense sofreu nestes anos todos pela carência de várias condições inerentes à atividade. Mas a principal delas era a inexistência de um aeroporto em condições de receber grande quantidade de turistas ao mesmo tempo. Agora temos aeroporto de excelente qualidade e, com ele, uma feição turística nova para o Maranhão”.*¹²⁸

¹²⁷ Além destas, outras cidades tiveram seus aeroportos “modernizados” a partir de 1996: Belém, São Luís, Brasília, Uberlândia, Porto Velho, Rio Branco, Recife, Aracajú e Maceió. Ver *Construção Norte/Nordeste*, nº 273, fevereiro/1996. A mesma revista destaca ainda que a abertura da economia, favorecida pela estabilidade do Plano Real a partir de 1994, e o intercâmbio internacional tornaram possíveis e necessárias as reformas/ampliações/construções dos aeroportos brasileiros. É dito também que um dos principais alvos dos projetos dos aeroportos “são os homens de negócios, em constante fluxo pelo país e com tempo restrito para se deslocarem para reuniões em lugares da cidade (...) A meta é oferecer em um sistema aeroportuário todas as condições para facilitar a estada de empresários e executivos”. Em 2004, cerca de onze aeroportos brasileiros foram “modernizados”, o que evidencia como esses equipamentos têm estado submetidos, sobretudo nos últimos anos, a um constante *processo reflexivo*: Aeroporto de Joinville, com construção do novo terminal de passageiros; Aeroporto de Petrolina, com reforma e ampliação do terminal de passageiros; Aeroporto de Navegantes, com reforma do terminal e ampliação da área internacional; Aeroporto Santos Dumont, com reforma e adequação do sistema de pátio de estacionamento de aeronaves e transferência de vôos do Galeão; Aeroporto de Macaé, com ampliação do pátio de aeronaves e implementação da nova pista de táxi; Aeroporto de Viracopos/Campinas, conclusão da segunda etapa da reforma do terminal de passageiros, construção do novo edifício administrativo e anexo do terminal de cargas; Aeroporto Eduardo Gomes/Manaus, com a construção do terminal de cargas III e reforma do terminal de cargas II; e o Aeroporto de Porto Velho, com a ampliação do pátio de aeronaves. Ver site: www.infraero.gov.br (Consulta realizada em 19/06/2005).

¹²⁸ *Banco do Nordeste Notícias*, 1998, p.3.

Os aeroportos são apontados nos discursos como a principal porta de entrada dos visitantes nacionais e estrangeiros para o Nordeste, atraídos pelos “produtos” diversificados que a Região teria a oferecer. Numa passagem da mesma revista, esse momento é comparado à abertura dos portos às “nações amigas” decretada, em 1808, pelo Imperador do Brasil.

“A finalização desse conjunto de aeroportos representa para a economia nordestina muito mais do que a abertura dos portos decretada por D. João VI há exatos 190 anos. É que o Nordeste tem potencial extraordinário em termos turísticos. Basta lembrar a exuberância de seu litoral, de águas tépidas e cores variadas (...) ou a cultura diversificada, o verão permanente, as cidades e sítios históricos, a gastronomia e a música, nas mais variadas manifestações. Ou ainda, a alegria e a hospitalidade de seu povo. Esses aeroportos vão facilitar a atração de visitantes do país e do exterior que, anualmente, para aqui já convergem e, conseqüentemente, a vinda de novos investidores.”¹²⁹

No caso específico do Aeroporto de Fortaleza, as qualidades atribuídas a ele têm consistido numa operação simbólica eficaz e estratégica para apresentar uma Cidade turística ao Brasil e ao exterior. Os discursos buscam opor um governo que teria promovido as “vantagens” do Estado e de sua capital a governos passados apontados como representantes de formas arcaicas de gerir a máquina pública.

A eficácia dos investimentos materiais e simbólicos em torno dos aeroportos pode ser comprovada, no caso específico de Fortaleza, através do aumento do número de visitantes nacionais e internacionais após a inauguração do Aeroporto, em 1998¹³⁰. Nesse estudo sobre a evolução do turismo no Estado, a Cidade de Fortaleza teria subido no *ranking* das principais cidades visitadas pelos turistas internacionais no Brasil saltando de 11º em 1996 para 4º lugar em 2003. Em relação aos turistas nacionais obteve a 1º colocação em 2005.

O estudo em análise afirma que no caso específico do Ceará, observa-se a ocorrência de um crescimento na “movimentação turística” via Fortaleza (Tabela), no período de 1996/2005, quando a taxa média de crescimento do fluxo foi de 9,9% ao ano (Setur, 2005, p.4). No período de 1995/2003, a participação do turismo no PIB do Estado foi da ordem de 6,5%. Em 2003 esse percentual foi de 8,7%. Entre os principais “mercados emissores”, o estudo aponta para o “doméstico” as cidades de São Paulo (19,9%), Pernambuco (10,9%), Maranhão (8,5%), Piauí (8,4%) e Rio de Janeiro (7,8%). Para os “mercados internacionais”, Portugal (30,2%), Itália (10,0%), Holanda (9,7%), Argentina (7,6%), França (7,6%), Espanha

¹²⁹ *Idem*, p.6.

¹³⁰ Sobre o turismo no Estado do Ceará consultar Ceará. Secretaria Estadual do Turismo. Estudos Turísticos da SETUR: *Evolução do Turismo no Ceará*, nº 17. Fortaleza: SETUR (Ce), 2005, 10p. Cf. também Ceará. Secretaria Estadual do Turismo. Estudos Turísticos da SETUR: *O Turismo: uma política estratégica para o desenvolvimento sustentável do Ceará – 1995/2020*, setembro/1998.

(5,1%) e Alemanha (5,1%). O estudo conclui que “ocorre uma predominância dos mercados europeus entre os principais emissores internacionais e dos estados do nordeste e sudeste os mercados emissores nacionais”.

Movimento de passageiros no Aeroporto de Fortaleza (Mês de setembro - 1996/2005)

Ano	Aeroporto		
	Embarques	Desembarques	Movimentos
1996	45.700	45.252	90.952
1997	47.517	47.214	94.731
1998	66.704	68.999	135.703
1999	62.853	64.756	127.609
2000	67.668	70.941	138.609
2001	75.118	84.660	159.778
2002	73.609	79.085	152.734
2003	60.401	62.688	123.089
2004	73.609	79.449	153.058
2005	95.000	102.946	197.946

Fonte: Setur, 2005, “Conjuntura do turismo via Fortaleza”.

Esses aeroportos, devido ao contexto em que foram produzidos, ou seja, num momento de competição entre cidades na atração de consumidores para os seus “produtos”, passaram a ser investidos de sentidos que ora fazem referência à cidade, ora à “cultura” e à natureza onde estão inscritos. Em Fortaleza, o atual Aeroporto passou a ser apontado como o marco na promoção do turismo para os mercados consumidores. A seguir, apresento o Aeroporto de Fortaleza, destacando as principais características que o fazem uma paisagem de poder contemporânea associada à imagem turística de Fortaleza, assinalando o contraste que há em relação ao “entorno”.

4.1.1 Aeroporto de Fortaleza: localização e descrição

Localizado no centro geográfico de Fortaleza, o Aeroporto está distante 5 (cinco) quilômetros da zona definida como central e 15 (quinze) minutos dos principais hotéis e praias da orla marítima da Cidade, cuja conexão é realizada normalmente pelas duas cooperativas de táxis que operam no Aeroporto ou pelos ônibus de luxo encarregados do traslado até os hotéis e pousadas. Construído entre 1996 e 1998, o atual Aeroporto tem capacidade para receber 2.500.000 passageiros ao ano e ocupa uma área de 36.000 m², sendo cercado de forma contígua pelos bairros Vila União, Montese, Serrinha, Dias Macedo, Aerolândia e Alto da Balança.

O acesso terrestre ao Aeroporto é feito preferencialmente por algumas ruas e avenidas de grande tráfego na Cidade: ao sul, pela principal avenida, a Senador Carlos Jereissati, no bairro Serrinha, por onde circulam as linhas de ônibus Parangaba/Papicú/Aeroporto e Siqueira/Papicú/Aeroporto que ligam o Aeroporto aos terminais rodoviários de Parangaba, Papicú e Siqueira, respectivamente. É por esta avenida que passa o maior fluxo de veículos com destino ao Aeroporto, sendo responsável também por ligá-lo a outras avenidas importantes de Fortaleza existentes a leste, as avenidas Alberto Craveiro e Raúl Barbosa e ao sul, pela avenida Bernardo Manuel, às avenidas Dedé Brasil e Expedicionários.

A oeste, o acesso é feito por estreitas e curtas ruas que atravessam os bairros que formam o “entorno” do Aeroporto, sendo a principal delas a Rua 15 de Novembro, no bairro Montese, tornando possível receber o fluxo de veículos que vêm das avenidas Gomes de Matos, João Pessoa e Carneiro de Mendonça. Ao norte, esse acesso é realizado principalmente pela Avenida dos Expedicionários, além da Avenida Luciano Carneiro, no bairro Vila União, via que servia de acesso ao antigo Aeroporto e que o conectava, entre outras coisas, com a Rodoviária de Fortaleza, pela Avenida Borges de Melo.

O transeunte, ao optar por uma dessas ruas e avenidas que levam ao Aeroporto, no veículo ou simplesmente vagando como um *flâneur*, logo é estimulado por sons, ruídos e trajetos que lhe indicam a proximidade do Aeroporto. Barulho das turbinas dos aviões decolando, pousando ou em manutenção são constantes nos bairros do “entorno”, por onde se distribuem edificações simples e conjugadas, de padrão arquitetônico semelhante, não ultrapassando três pavimentos aquelas de maior elevação, cujos usos principais são residenciais e pequenos comércios, o que consiste no principal contraste com a grandiosidade e onipotência que o observador pode apontar em relação ao Aeroporto.

Outra característica importante diz respeito à forma que ruas e avenidas tomam ao se aproximarem do Aeroporto. Mesmo sem saber o que irá encontrar pela frente, o passante mais desavisado de imediato percebe que aquelas vias, em um determinado momento, assumem formas de curvas, consistindo em grandes desvios obrigatórios para qualquer veículo ou pedestre. Lançando um olhar sobre os usos e padrões de ocupação dessas vias, sobretudo em partes dos bairros Montese e Vila União, percebe-se um cinturão de casas desordenadas que compõem ruas e becos estreitos, alguns dos quais levam diretamente a um muro elevado e de mesmo padrão, que separa o Aeroporto do “entorno”.

Percorrendo a principal avenida de acesso ao Aeroporto, a Avenida Senador Carlos Jereissati, que corta os bairros Serrinha e Dias Macedo, o observador logo identifica algumas diferenças com outras vias de acesso ao Aeroporto. Além de ser a principal delas, a

Avenida, como um grande *boulevard* que se destaca pela extensão, largura e pelo tráfego intenso das demais do “entorno”, é responsável por ligar de forma rápida as zonas leste e oeste da Cidade, inexistindo qualquer edificação em toda a sua extensão. Ao leste, ela segue em direção a outras avenidas de grande fluxo de Fortaleza que conectam o Aeroporto aos “bairros nobres”, de onde vêm os segmentos que mais utilizam o Aeroporto para realizar viagens. Esse mesmo sentido da Avenida, como me revelaram alguns taxistas do Aeroporto, é o preferencial para os deslocamentos que são feitos pelas cooperativas de táxis quando transportam passageiros, sobretudo, “estrangeiros”.

A oeste, a mesma Avenida sofre algumas mudanças na sua largura e impõe aos veículos a redução da velocidade, já que ruas estreitas, como a rua Peru e a XV de Novembro, no bairro Montese, absorvem o fluxo que passa por ela. Diferente, portanto, da Avenida Lauro Vieira Chaves, via que servia de acesso ao antigo Aeroporto, há entre a Avenida Carlos Jereissati e as edificações do “entorno” uma separação mais visível e menos contínua.

Sobrevoando o Aeroporto, é possível ter uma visão panorâmica do tipo de uso e ocupação predominante no “entorno”, suas vias principais e secundárias que o conectam e o separam do Aeroporto, bem como assinalar o contraste estético e físico que há entre o Aeroporto e as características das edificações que o cercam. O observador, agora possuidor de uma visão de conjunto não-uniforme, embora esta pareça comunicar algo estático, é capaz de identificar e classificar edificações de maior e menor porte, favelas, avenidas e ruas principais e secundárias, vazios urbanos e lagoas, compondo relações e conexões das mais variadas cores e dimensões.

Ver a Cidade a partir do interior do Aeroporto significa, diferentemente, destacar outros cenários, privilegiados pela posição que o Aeroporto ocupa. É através do terraço panorâmico, como um mirante natural de onde se vê a Cidade, no segundo pavimento, que o observador é direcionado a reter apenas aspectos e imagens seletivamente recortados da composição urbana, onde se destacam a leste e na orla marítima de Fortaleza arranha-céus imponentes, nas regiões “nobres” da Cidade, como construções que comunicam¹³¹ os lugares mais rentáveis para o mercado imobiliário e mais procuradas por visitantes que vêm à Cidade.

Ao girar o olhar agora para a entrada do Aeroporto, lançando-o para o sul, outras paisagens se destacam pelo colorido e tamanho: Estádio Plácido Castelo (o Castelão), Universidade Estadual do Ceará (UECE), serras de Maranguape e de Pacatuba. Mas se tratar do mesmo observador que foi levado ao Aeroporto por uma das vias do “entorno” que lhe dá acesso, acompanhando o cenário que o cerca, logo se dará conta de que o mirante que o Aeroporto representa oculta em suas frestas outras construções e cenários compostos por ruas, becos, avenidas e edificações simples.

Situado no centro para onde convergem essas ruas, avenidas e edificações, está uma construção que se impõe e se destaca pela extensão, forma e função no espaço: o Aeroporto de Fortaleza. O Aeroporto está dividido em quatro partes principais (subsolo, térreo, primeiro e segundo pavimentos) por onde se distribuem as seguintes atividades comerciais e de controle: setor responsável pela manutenção (subsolo); setor encarregado pelos desembarques doméstico e internacional de passageiros, além de concentrar atividades policiais (juizado de menores, polícia militar, receita federal e imigração) (térreo); setor encarregado pelos embarques doméstico e internacional, administrações da Infraero e das companhias aéreas e controle de embarque internacional (polícia federal), serviços de táxi, de bancos e de lojas (primeiro pavimento); e, por fim, o segundo pavimento, onde está localizado o terraço panorâmico, lojas e área para *happy hour*, a partir do qual é possível ter uma visão da Cidade.

Dentre os tipos de produtos comercializados nas lojas do Aeroporto, como pude observar, mais diversificados que aqueles vendidos nos cafés, restaurantes e lojas de conveniências existentes no antigo Aeroporto, um *mix* de 60 lojas, destinado a atender as exigências de um público heterogêneo que o utiliza, oferece serviços de informática, discos e vídeo games, telefones celulares, ótica, relojoaria, joalheria e bijuterias, livros, jornais, revistas e artigos de papelaria, perfumaria, locadora de veículos, serviços de *fast food*, café

¹³¹ Para uma discussão sobre o conceito de *comunicação urbana* ver: CANEVACCI, Massimo. *A cidade polifônica*: ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana. 2 ed. São Paulo: Studio Nobel, 1997. Para o autor, a comunicação de uma cidade está difusa por ruas, monumentos, arquiteturas, objetos, enfim, tudo aquilo que compõe as múltiplas facetas que a cidade pode assumir e ser captada pelo observador.

expresso, agência de turismo, farmácia e artigos de conveniência, pizzaria, reservas de hotel, além de jogos eletrônicos e floricultura.

O incremento dessas novas atividades comerciais no Aeroporto de Fortaleza é parte de uma tendência mundial em transformar aeroportos em grandes centros comerciais, a exemplo dos *shoppings centers*, uma estratégia voltada para o consumo de executivos e turistas em trânsito pelo mundo. A esse respeito, embora o comércio já fosse prática desde a inauguração do Aeroporto, em 1998, o título de *aero-shopping* foi atribuído oficialmente ao Aeroporto durante a alta estação de julho de 2005 quando foi distribuída pelos principais pontos de comercialização de produtos no Aeroporto a seguinte mensagem: “Quem disse que em aeroporto só pousa avião? Aero-shopping”. Antes, porém, em 25 de agosto de 2004 a revista *Veja*¹³² já apresentava matéria em que o Aeroporto de Fortaleza ocupava a foto principal, onde era destacado a sua adaptação ao “conceito de aero-shopping”.¹³³

Além dos espaços no Aeroporto voltados para a comercialização de produtos, há ainda segmentos e equipamentos responsáveis pela atividade operacional e de segurança do Aeroporto, compostos por seguranças particulares, policiais militares e federais, além das 60 (sessenta) câmeras fixas e móveis para TV de vigilância de áreas internas e externas. Conjuga-se assim nesse mesmo espaço práticas voltadas para o consumo de segmentos sociais selecionados pela política de turismo do Governo do Estado do Ceará e práticas de vigilância destinadas a retirar segmentos sociais não visados pela mesma política.

Como pude observar ao acompanhar a programação veiculada pelo sistema interno da TV comercial do Aeroporto, a “TV Aeroporto – Clientes classe A para o mercado do Ceará”, além dos produtos oferecidos pelas lojas no Aeroporto, outros “produtos” (praias, artesanato, “cultura”, gastronomia regional etc) são ofertados pela “TV” aos visitantes que vêm a Fortaleza, sobretudo, europeus. Entre algumas das mensagens veiculadas é possível encontrar a que diz “Shoppings centers, aeroportos internacionais e clubes fechados são espaços seletos para públicos/clientes A e B. Acerte no alvo segmentando o público”. A programação diária da “TV Aeroporto” tem como atrativos, por onde se divulgam os principais destinos a serem comercializados do estado: “Fortaleza é assim”, “Ceará no Ar”,

¹³² *Veja*, 25 de agosto de 2004, p.59-60. A matéria era intitulada “Tem jeito de shopping”, em referência aos 60 aeroportos administrados pela Infraero em fase de adaptação aos centros comerciais. Até 2007, serão gastos 4,5 bilhões de reais em obras de “modernização” de aeroportos, para atender a um fluxo anual pelos terminais de 75 milhões de passageiros.

¹³³ A revista destacava ainda que outros aeroportos pelo mundo já haviam se transformado em espaços de comercialização, como o Aeroporto de Frankfurt, na Alemanha, e o de Amsterdã, na Holanda, com supermercado. Em Cingapura, é possível, segundo a matéria, encontrar também piscina e salas de jogos na sua área interna. No Brasil, alguns aeroportos já incluem em suas dependência centros comerciais, a exemplo de Congonhas, “o mais movimentado da América do Sul” e de Viracopos, em São Paulo e o Santos Dumont, no Rio de Janeiro.

“Arte e cultura”, “Arte e gastronomia”, “Momento empresarial”, “Fortaleza cheia de graça”, “Nossos talentos” e “Imóveis e investimentos”.

Esse espaço de controle e consumo passou a ser apontado como marco simbólico de inserção de Fortaleza no mercado mundial do turismo, onde serviços considerados de qualidade internacional compõem um dos “produtos” para a venda das cidades contemporâneas. A seguir, apresento os significados atribuídos ao Aeroporto de Fortaleza pelos representantes governamentais, destacando os eixos centrais dos seus discursos sobre o Aeroporto.

4.1.2 O Aeroporto como símbolo do “novo” e do “desenvolvimento”

Como destaca Castro¹³⁴, seria ingenuidade pensar que um local possa ser considerado naturalmente turístico. Para o autor, esse atributo é uma construção cultural, isto é, envolve a criação de *um sistema integrado de significados* através do qual a realidade turística de um lugar é instituída, mantida e negociada. Todavia, essa construção envolve necessariamente seleções: alguns elementos são iluminados, enquanto outros permanecem na sombra. No caso de Fortaleza, a produção recente de uma imagem de “cidade turística” tem sido seletivamente associada a obras estratégicas apontadas pelos discursos dominantes como marcos da promoção turística da Cidade nos mercados consumidores.

É possível ver como essa estratégia discursiva é posta em movimento na fala do atual Secretário de Turismo do Ceará, ao destacar a “nítida vocação do Estado” para o turismo. Aqui, o Estado é representado segundo suas etapas de desenvolvimento e o papel dos gestores no aproveitamento das suas qualidades “natas”. A demarcação temporal entre o “novo” e o “velho”, o “moderno” e o “tradicional”, em particular nas ações da chamada política estratégica do turismo, é acionada como instrumento de legitimação política e de produção de novas imagens contemporâneas associadas ao Estado do Ceará.

“Estados, quando criança (...) receberam comandos que forjaram seu perfil econômico à luz de modelos de desenvolvimento que ignoraram suas vocações natas, simplesmente pelo fato dos orientadores (gestores) à época não terem rompido com o tradicionalismo herdado do Estado Novo e consolidado nos anos JK, onde a industrialização era o único antídoto capaz de combater o atraso social do País (...) No Ceará, somente em 1995 o turismo foi alçado ao nível estratégico como mais um motor a equipar o modelo de desenvolvimento econômico do nosso Estado (...) Muitos afirmam, com razão, que esse foi o momento em que a ‘ficha caiu’, dando percepção de que esse Estado ‘criança’ tinha uma nítida inclinação para os negócios

¹³⁴ CASTRO, Celso. “Narrativas e imagens do turismo no Rio de Janeiro” In: VELHO, Gilberto (Org.). *Antropologia urbana: cultura e sociedade no Brasil e em Portugal*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1999, p.80-87.

turísticos, os quais precisavam de políticas públicas focalizadas no segmento, capazes de desenvolver as vantagens comparativas natas".¹³⁵

Todavia, esses discursos não operam no vazio, já que necessitam de suporte físico para ancorar a oposição discursivamente anunciada entre o “antes” e o “depois”.¹³⁶ A percepção de que a realidade turística de Fortaleza ainda carecia de obras que pudessem condensar novos valores surge já em 1994 quando se constata a debilidade do Aeroporto de Fortaleza na atração de visitantes internacionais, requisito fundamental para uma cidade que se pretende globalizada. Fortaleza é considerada nesse estudo como um “destino turístico marginal” e o Ceará, “irrelevante”.¹³⁷

“Mais recentemente, em meados da década de 80, o Ceará assiste às primeiras iniciativas de torná-lo um pólo receptor do turismo internacional, através de trabalhos esporádicos, situados principalmente na França. Só muito mais recentemente começou a se apresentar como destino para o afluxo de turistas externos, através de um trabalho de divulgação em alguns países da Europa e na Argentina (...) A internacionalização do Aeroporto, com a destinação de uma de suas salas de desembarque aos vôos internacionais, assim como o estabelecimento de linhas externas regulares são fenômenos recentíssimos e ainda não consolidados devido à precariedade do Aeroporto Pinto Martins. Desta forma, Fortaleza é ainda um destino marginal no contexto do turismo internacional que se dirige ao Brasil (...) e se verá que o Ceará em termos de turismo internacional é hoje totalmente irrelevante”.¹³⁸

É somente a partir de 1995 que a estratégia de *marketing* para apresentar o “Ceará turístico” e a produção imaginária de Fortaleza como “cidade global” junto aos principais países emissores de turistas se torna mais agressiva, buscando assim mudar a imagem de lugar associado à pobreza e à seca. É nesse contexto que a inauguração do novo Aeroporto de Fortaleza assume importância, já que a oferta de serviços de qualidade internacional está entre os recursos acionados pelos gestores na produção da imagem contemporânea da cidade de Fortaleza.

As imagens oficiais difundidas do Aeroporto de Fortaleza (Imagens 9 e 10), sobretudo aquelas presentes nos cartões postais, destacam um espaço higienizado, associado às pretensões das elites políticas e econômicas de se verem inseridas na chamada globalização. A ausência de outros segmentos sociais que têm o Aeroporto como referências para suas práticas é uma das características dessas imagens. A sua veiculação nos “destinos

¹³⁵ *Diário do Nordeste*, 18 de junho de 2005.

¹³⁶ Para uma discussão acerca de como as obras produzidas pelos “governos das mudanças” têm sido apresentadas Cf. BARREIRA, Irllys. “Pensamento, palavras e obras” In: PARENTE, Josénio; ARRUDA, José Maria (Orgs). *A era Jereissati: modernidade e mito*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

¹³⁷ Essa definição contrasta com a visão atual largamente difundida como transparece no *slogan* suspenso sobre a avenida que dá acesso ao novo Aeroporto: “Ceará: o destino turístico mais visitado no Brasil”.

¹³⁸ Ceará. Governo do Estado. *Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR: estudo de mercado turístico para o Estado do Ceará*. Julho, 1994, p.1.

turísticos estratégicos” é um recurso que busca incrementar o capital simbólico da Cidade e diferenciá-la no mercado quanto à oferta de serviços de excelência internacional.

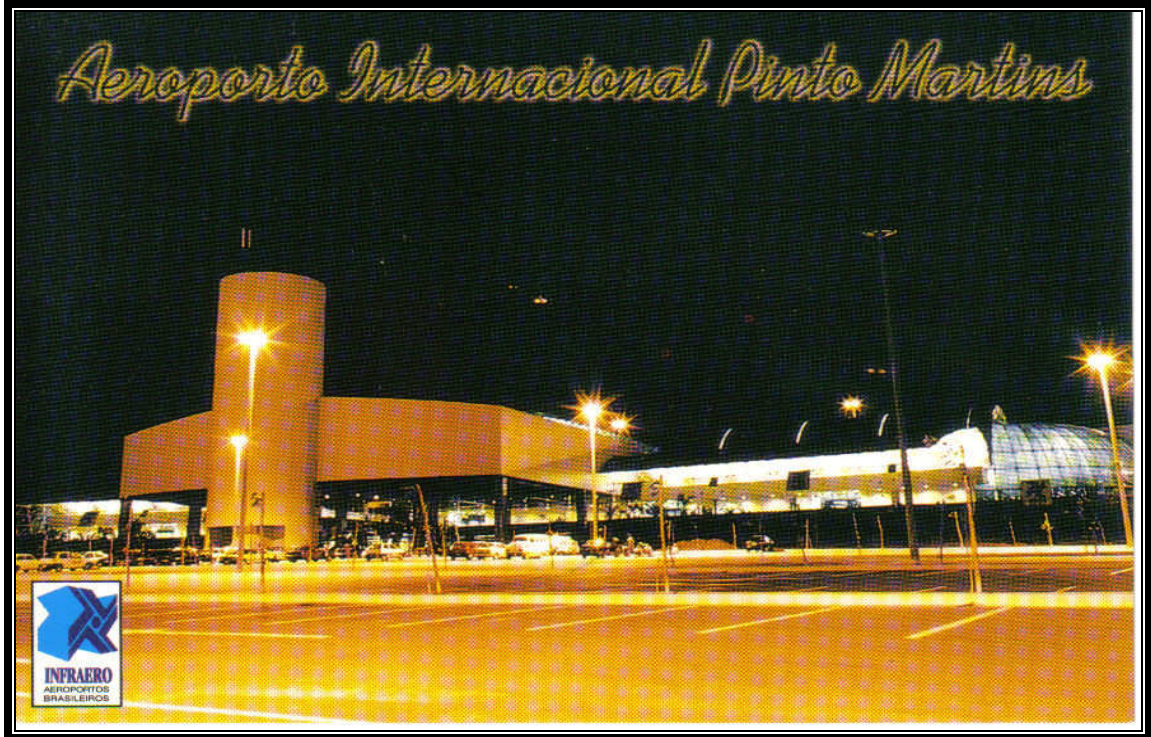


Imagem 9. Cartão Postal do Aeroporto de Fortaleza.

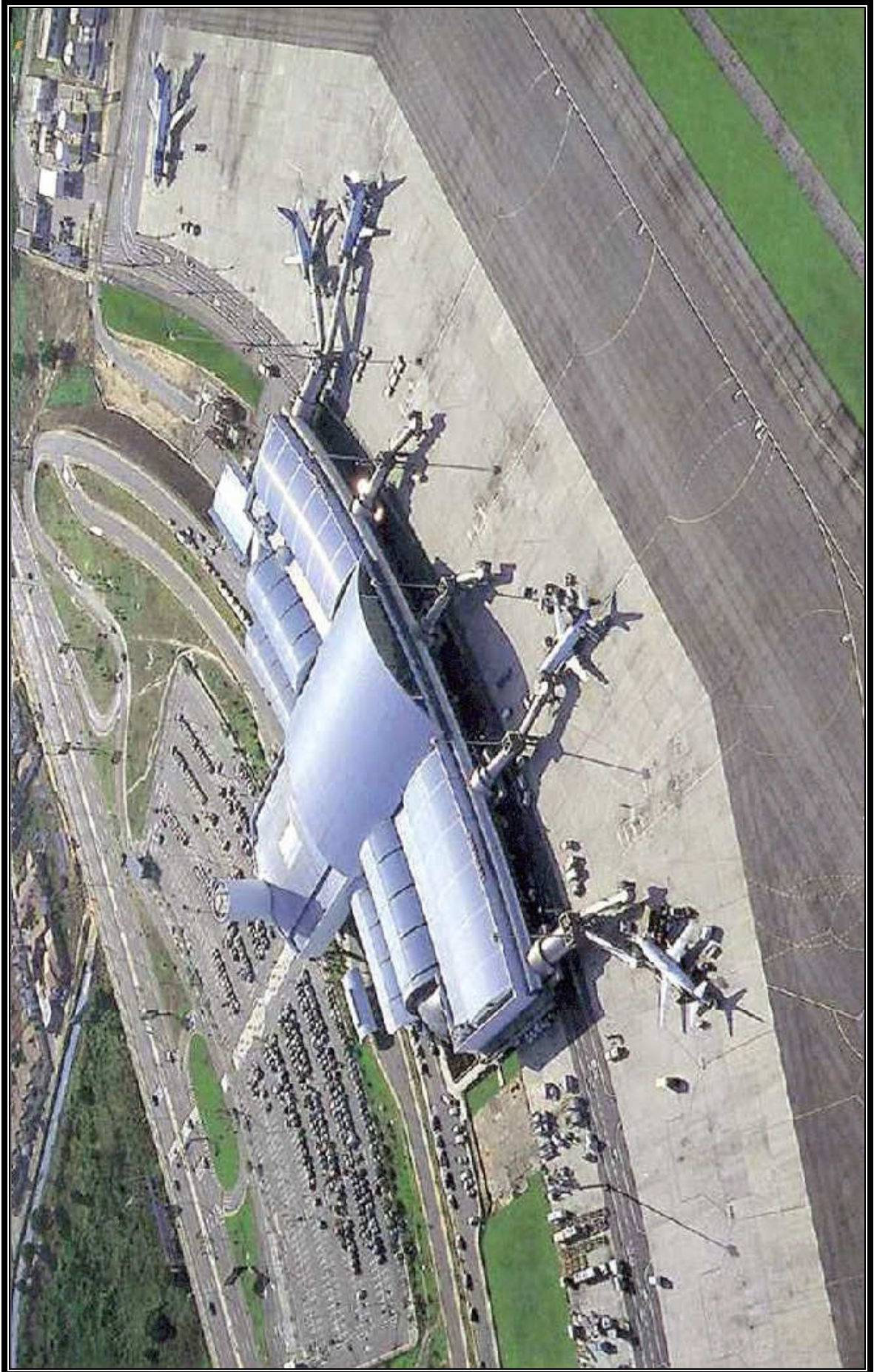


Imagem 10. Aeroporto de Fortaleza. Foto gentilmente cedida pela Infraero.

A seguir apresento os discursos dos atores sociais responsáveis pela produção recente de uma imagem da Fortaleza turística a partir da construção do atual Aeroporto de Fortaleza.

A necessidade de um aeroporto internacional como forma de inserir Fortaleza no mercado mundial era uma possibilidade já desejada no primeiro “governo das mudanças”. A sua construção é representada nos discursos como uma nova etapa na demarcação entre temporalidades históricas iniciada nas eleições de 1986, contrapostas nas idéias de “estado moderno” *versus* “estado patrimonialista”, como sugerem as falas do Presidente da Assembléia Legislativa do Ceará e do Governador do Estado.

*“Incrementar o turismo no Ceará e em Fortaleza é uma meta do Governo definida desde o primeiro mandato do Governador Tasso Jereissati. Ao longo de todo o trabalho para fixar Fortaleza no mercado nacional e internacional ficou claro que sem um aeroporto moderno (...) seria impossível vencer a concorrência com os pólos de comércio e turismo emergentes. Assim, o novo Aeroporto de Fortaleza é uma vitória do povo cearense que passará a contar com um equipamento urbano de primeiro mundo (Presidente da Assembléia Legislativa)”.*¹³⁹

*“É uma obra fundamental para o Ceará. Não existe Estado Moderno sem aeroporto moderno. É um passo importante para consolidar o crescimento de renda e de emprego através do comércio nacional e internacional (Governador do Estado)”.*¹⁴⁰

Os eixos dos discursos acima convergem para instituir uma realidade “nova” em oposição ao passado (“um Aeroporto moderno”) e assinalar um feito coletivo (“é uma vitória do povo cearense”). Essa realidade, que se pretende dinâmica, competitiva e “moderna”, exige, para se afirmar, referenciais empíricos que dêem vazão aos interesses dos grupos sociais dominantes. Essa estratégia tem caracterizado as gestões urbanas nas últimas décadas, em especial, aquelas comprometidas com o “planejamento urbano estratégico”.

Além de representar no espaço urbano um tempo voltado para o futuro, em diálogo constante com as funções econômicas e políticas do presente, o Aeroporto simboliza também a primeira imagem que o visitante que chega à Cidade de avião tem na paisagem urbana da Cidade logo ao chegar (“é o cartão de visita”), como aparece nas falas do Ministro da Aeronáutica, do arquiteto e em um *folder*. O Aeroporto é o primeiro contato que se tem na Cidade, sendo assim um atrativo para que o visitante conheça outros espaços urbanos. Como principal porta de entrada da Cidade e marco espacial para sua promoção, requer, por parte do

¹³⁹ Jornal *AeroNews*. Ano I, nº 6, maio/1997, p.5. Esse jornal, publicado pelo Infraero, teve circulação exclusiva entre os anos de 1996 a 1998, período em que o Aeroporto foi construído.

¹⁴⁰ *Tribuna do Ceará* de 19/11/1997.

Governo do Estado e do *trade* turístico, uma atenção redobrada para que a impressão deixada ao visitante seja a melhor.

“O Aeroporto é o cartão de visita para quem vem à Cidade. É o primeiro contato que se tem na área. E se não existe um bom atendimento não há trabalho subsequente que supere essa primeira impressão (Ministro da Aeronáutica)”.¹⁴¹

“A nossa pretensão é transformar o Aeroporto num grande cartão postal da Cidade (Arquiteto)”.¹⁴²

“Um marco para o futuro do Ceará. Existem obras capazes de valorizar a imagem da Cidade ou do Estado onde estão localizados, tornando-se um patrimônio de valor incalculável. Essa é a perspectiva do novo Aeroporto Internacional de Fortaleza. Ele será, além de tudo, um dos nossos melhores cartões de visita” (Folder de inauguração do Aeroporto).

É importante observar nos discursos acima a maneira como as sucessivas localizações do Aeroporto foram adquirindo significados novos. No caso do atual Aeroporto, os sentidos atribuídos a ele pelos atores sociais responsáveis pela promoção comercial de Fortaleza estão relacionados com as novas funções econômicas que a Cidade passa a assumir no mercado mundial de cidades (“um marco para o futuro do Ceará”, “um grande cartão postal da Cidade”). O eixo que opera na unificação dos discursos sobre o Aeroporto destaca como qualidades essenciais a competitividade e a modernidade.

Embora seja a primeira impressão deixada por Fortaleza a quem chega, “capaz de valorizar a imagem da Cidade”, o Aeroporto tem outras funções que estão relacionadas com o desenvolvimento da Cidade, a geração de empregos e sua conexão econômica com o mundo. A localização do Aeroporto pode contribuir também para o ordenamento do tecido urbano, possibilitando acessos entre bairros que o processo de crescimento urbano acabou por isolar do restante da Cidade, além do fornecimento de infra-estrutura, como surge na fala do Secretário de Infra-estrutura e Obras do Estado.

“Além de ser o principal portão de entrada do Estado, não apenas por ser na Capital, mas também pela infra-estrutura, o novo Aeroporto é um incremento muito grande para o desenvolvimento da Cidade. É através desse Aeroporto que a gente faz, do ponto de vista aeroviário, a interconexão não só em nível nacional, como também internacional. E um dos principais fatores de desenvolvimento de uma cidade é ela estar interconectada com o seu país e o mundo. Existem também outros aspectos positivos para a Cidade, como a interligação de dois bairros populosos – o Montese e o Dias Macedo – a drenagem de parte desses bairros, a abertura de uma grande artéria de circulação leste-oeste, a geração de empregos vai ser maior na capital e a possibilidade de atrair grandes investimentos na

¹⁴¹ O Povo de 27/04/1996.

¹⁴² O Povo de 05/04/1995.

*área do turismo, podendo ampliar a renda e logicamente a distribuição de riquezas com a sociedade”.*¹⁴³

Em outra imagem (Imagem 11), a função que o Aeroporto cumpre na Cidade é a de reorganizar o espaço, fornecendo-lhe infra-estrutura e integrando seus bairros. O tema da integração urbana é estratégico, pois a imagem que deve ser difundida não é a da Cidade dividida, fragmentada, mas a Fortaleza espacialmente ordenada e socialmente justa. A Cidade e o Aeroporto são representados aqui em simbiose, mas uma simbiose onde um dos elementos aparece como dominante, em primeiro plano, assumindo uma forma mais definida em oposição ao conjunto seletivamente recortado e disforme de aspectos da Cidade, como pano de fundo. Impor um olhar sobre a Cidade a partir do Aeroporto pressupõe construir entre ambos uma relação acerca do que é central e o que é periférico, o que está no “entorno”.

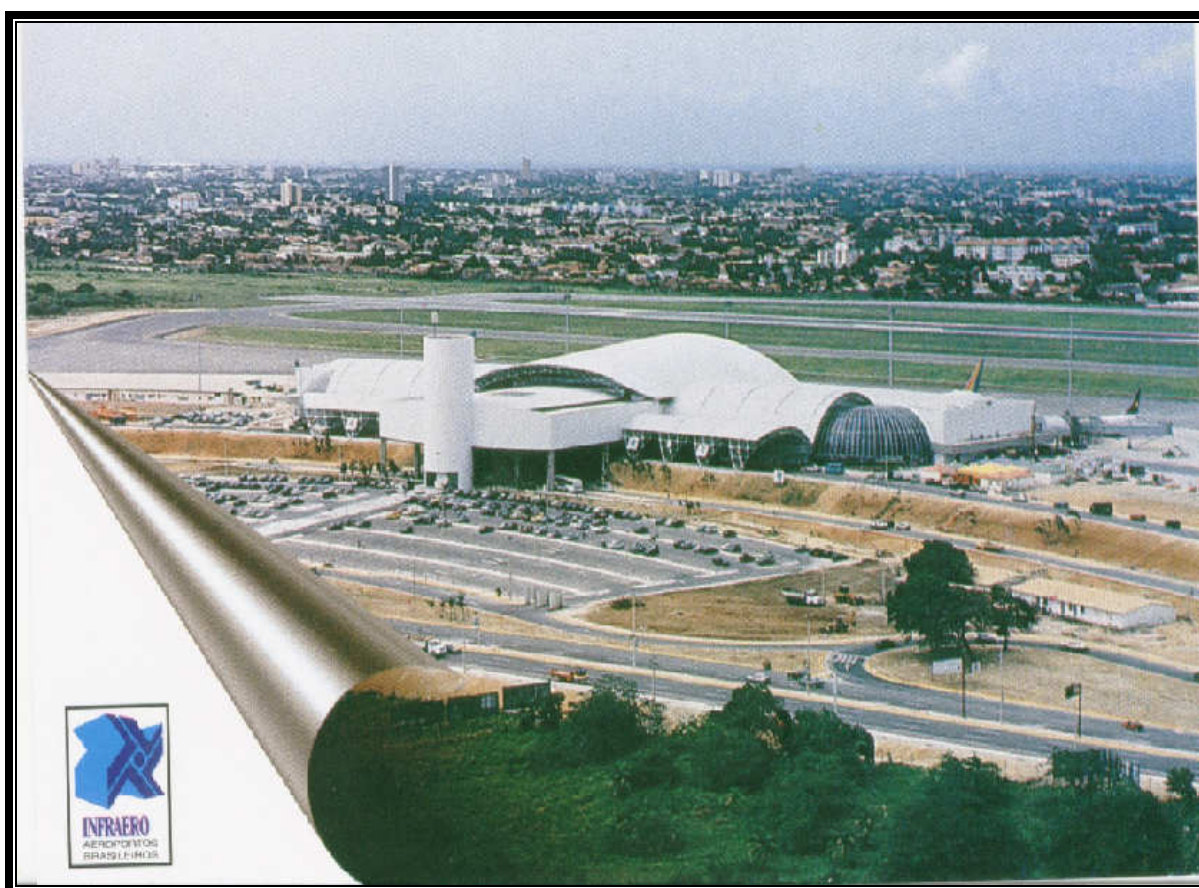


Imagem 11. Cartão Postal do Aeroporto de Fortaleza. Ao fundo, vista parcial da cidade de Fortaleza.

Em outros discursos, o Aeroporto simboliza uma nova fase no desenvolvimento do turismo no Ceará, que durante os primeiros “governos das mudanças” teria recebido poucos investimentos. Com a abertura de Fortaleza e do Estado ao mercado externo, a prioridade de

¹⁴³ Jornal *AeroNews*. Ano I, nº 2, dezembro de 1996, p.7.

um aeroporto internacional surge nos discursos como um dos principais atrativos para o intercâmbio de pessoas e mercadorias.

“É uma luta que começou no meu primeiro governo, quando já percebíamos a capacidade que o turismo tinha para gerar empregos para o Ceará (...) ele simboliza um novo estágio de desenvolvimento de empregos aos cearenses (Governador do Estado)”.¹⁴⁴

“Ele é uma das grandes obras de infra-estrutura para o desenvolvimento econômico do Estado (Secretária Estadual de Turismo)”.¹⁴⁵

É importante observar que nessa passagem o Aeroporto é apontado como um símbolo de um momento “novo” na escala de evolução do Estado. Implica reconhecer o que já foi feito, o que está sendo feito e o que será feito, designando uma etapa de um processo que ainda não findou (“é uma luta que começou no meu primeiro governo”). Essa é uma estratégia construída que busca mostrar que o “projeto das mudanças” não pode parar, o que implicaria na interrupção de um processo tido como positivo, pois incrementa o turismo e gera emprego, principal demanda em uma sociedade caracterizada pela exclusão social e pela concentração de renda, e mostra ainda que a construção de cada “estágio” da grande “mudança” pode exigir a permanência de um mesmo projeto político por anos.

Em sintonia com a necessidade de romper com formas apontadas como “tradicionais” de governar, uma outra estratégia acionada pelo “governo das mudanças” consiste na organização e celebração de rituais para apresentar o “novo”. No caso da inauguração do Aeroporto de Fortaleza, em 1998, esse ritual envolveu a presença de autoridades, lideranças políticas, imprensa e a população de Fortaleza. Ritualizar o “novo”, neste caso, além de se voltar para a produção da legitimidade política, por meio da construção do Aeroporto no espaço urbano de Fortaleza, busca assinalar também um divisor de águas entre momentos históricos distintos, simbolicamente construído.

Discursando no ato de inauguração do Aeroporto de Fortaleza sobre a consolidação do turismo como atividade produtiva no Brasil, o então Presidente da República mostra que há uma realidade mais ampla a qual os Estados deverão seguir a fim de criar mais receitas e empregos (Imagem 12). Para o Presidente, os aeroportos construídos no Nordeste representam uma das principais estratégias do Governo Federal para gerar lazer, empregos e divisas, além de serem pontos de encontros entre pessoas em constante deslocamento. No caso do Ceará, o novo Aeroporto simboliza no discurso uma obra para o porvir do povo cearense.

¹⁴⁴ *O Povo* de 27/04/1996.

¹⁴⁵ *Diário do Nordeste* de 18/09/1997.

*“Hoje, no Brasil, estamos fortemente convencidos de que para gerar mais divisas, mais empregos e mais lazer para os brasileiros, nós precisamos prestigiar a indústria do turismo. Esta indústria só vai pra frente se houver infra-estrutura, se houver aeroporto e avião. Nós estamos inaugurando aqui [no Ceará] o túnel do tempo. E este tempo é o futuro que está acontecendo nas mãos do povo cearense”.*¹⁴⁶

*“Considero os aeroportos hoje as catedrais leigas do mundo moderno, onde as pessoas se encontram para viajar, trabalhar, descansar, conversar. Essas catedrais só se justificam quando dentro delas há espírito de transformação, de sobriedade, de preocupação por aquilo de que a sociedade mais necessita. Nesse sentido, passam a ser catedrais da esperança”.*¹⁴⁷



Imagem 12. Presidente Fernando Henrique Cardoso discursando no ato de inauguração do atual Aeroporto de Fortaleza, em fevereiro de 1998. Foto gentilmente cedida pela Infraero.

Já para o Governador do Estado, o Aeroporto possibilitará aos usuários visados encontrar um dos melhores “receptivos”, compatível com o dos melhores mercados turísticos mundiais. O Aeroporto surge nesse discurso como um diferencial a ser destacado para atrair consumidores para os “produtos” do Estado (“um dos mais modernos terminais aeroportuários do país”).

*“O novo Aeroporto incrementará o turismo, pois abrirá perspectivas para vôos internacionais e possibilitará que tenhamos condições de receber os usuários do Brasil e do exterior em condições iguais de qualquer parte do mundo”.*¹⁴⁸

¹⁴⁶ Revista *Check In*, março de 1998, p.40.

¹⁴⁷ *Idem*.

¹⁴⁸ *Banco do Nordeste Notícias*, 06 de fevereiro de 1998, p.7.

*“Estamos entregando ao Ceará um novo Aeroporto, que dará aos cearenses e visitantes mais conforto e a infra-estrutura de um dos mais modernos terminais aeroportuários do país (Governador do Estado)”.*¹⁴⁹

No ponto de vista do Secretário de Cultura do Estado, o Aeroporto será estratégico para o desenvolvimento da “indústria cultural” do Ceará, uma vez que trará mais visitantes. “O novo Aeroporto Pinto Martins possibilitará que o fluxo turístico do Ceará atinja uma escala, até o ano 2000, de dois milhões de turistas ao ano. Então, a obra é fundamental para o desenvolvimento da própria estrutura cultural da Cidade” (Secretário de Cultura do Estado).

Nas palavras do Secretário de Infra-estrutura e do Ministro da Aeronáutica, o Aeroporto é apresentado como um marco na construção civil do Estado tanto pela velocidade com que foi construído quanto pelos recursos gastos. “É um marco na construção nacional e para o Ceará. O Estado já pode ter registrado uma obra tão veloz, mas não mais do que esta” (Ministro da Aeronáutica).¹⁵⁰ “É o aeroporto mais barato já construído na História do Brasil” (Secretário de Infra-estrutura do Estado).¹⁵¹

Os discursos dos representantes governamentais analisados acima procuram instituir um sistema integrado de significados do Aeroporto a partir da articulação de eixos discursivos centrais, compostos pelos termos “novo” e “desenvolvimento”. Esses discursos apresentam a inauguração do Aeroporto como mais uma etapa de construção do projeto político do “governo das mudanças” iniciado com o primeiro governo de Tasso Jereissati, em 1987.

A seguir, interpreto os discursos dos representantes do *trade* turístico e do arquiteto responsável pelo projeto arquitetônico do atual Aeroporto, assinalando em que medida é possível falar em um consenso em torno dos sentidos atribuídos ao Aeroporto.

4.1.3 O Aeroporto como símbolo do “progresso” e da Cidade

Para os representantes do chamado *trade* turístico, o Aeroporto surge como uma ferramenta para desenvolver a “indústria do turismo” através da atração de pessoas com potencial de consumo para Fortaleza e para o Ceará, o que movimenta todo o circuito de hotéis, casas de shows, clubes fechados, barracas de praias, agências de viagens etc. Para o presidente da Associação Brasileira de Agências de Viagens do Ceará, essa obra simboliza, antes e após seu primeiro ano de funcionamento, *o progresso para o Estado*.

¹⁴⁹ *Tribuna do Ceará* de 19/11/1997.

¹⁵⁰ *Jornal AeroNews*. Ano I, nº 3, fevereiro de 1997, p.4.

¹⁵¹ *Tribuna do Ceará* de 22/11/1997.

*“É com muita satisfação que hoje queremos parabenizar a Infraero e o Governo do Estado por este primeiro ano do novo Aeroporto, empreendimento que consideramos um dos maiores portões de entrada do progresso no nosso Estado. Progresso que foi traduzido, principalmente, no desenvolvimento do turismo, onde um notável crescimento das operações das agências de viagens e turismo foi observado logo neste primeiro ano. Parabéns!”*¹⁵²

“Consideramos a inauguração do novo Aeroporto o marco no desenvolvimento do turismo no Ceará”.¹⁵³

Para o Diretor de Economia e Fomento da Embratur, a localização do Aeroporto em Fortaleza, próximo dos principais mercados europeus, pode ser um fator de desenvolvimento não só da “indústria do turismo”, como também, para a indústria propriamente dita. Ele significa a inserção de Fortaleza de forma competitiva frente aos outros concorrentes, através da oferta de “produtos” específicos que reforçam as características do povo cearense.

“A modernização e ampliação do Aeroporto possibilitarão ao Ceará vislumbrar um horizonte maior, não apenas no setor do turismo, como também na consolidação do pólo industrial do Estado. Ao ver o novo Aeroporto sendo erguido, tenho a certeza de que o Estado do Ceará está dando o passo no rumo certo para a conquista de um dos mercados mais disputados de todo o mundo, que é o turismo, pois o visitante que aqui desembarcar será recebido com a modernidade, eficiência, beleza e tranqüilidade de um empreendimento digno dos principais centros turísticos mundiais e compatível com a hospitalidade cearense (Diretor de Economia e Fomento da Embratur)”.¹⁵⁴

O discurso do “progresso” articula-se com referências à Cidade e ao Estado, apontando para a distribuição dos benefícios que a atividade turística propiciaria. Por ter sido construído em Fortaleza, o Aeroporto representa, para o Estado, a principal entrada do “progresso”, a concretização de um desejo coletivo e o anúncio de uma era de prosperidades para o turismo. Esses discursos selecionam aspectos apontados como centrais e que exercem atração de “consumidores”, como a “hospitalidade”.

Para o gerente-geral da Empresa de Aviação Transbrasil, o Aeroporto representa um *desafio* superado pelo Governo do Estado para desenvolver um *turismo democrático na Cidade e no Ceará* e a consolidação de uma atividade econômica apresentada como responsável por distribuir a riqueza produzida pela sociedade.

“O Aeroporto foi mais um desafio do governo Tasso Jereissati. Uma obra arrojada, feita em tempo recorde, que veio facilitar a entrada do turista em

¹⁵² *Diário do Nordeste* de 05/02/1999.

¹⁵³ *Idem*.

¹⁵⁴ *Jornal AeroNews*. Ano I, nº 6, maio/1997, p.5.

*nossa Capital, contribuindo para o desenvolvimento do turismo, na Cidade e no Estado como um todo. Esse esforço do governo para desenvolver o turismo é muito importante até porque é o setor que mais benefício imediato oferece, por ser uma indústria altamente democrática e propiciar emprego e renda para diversos segmentos”.*¹⁵⁵

Nas palavras do Presidente da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis no Ceará, o Aeroporto simboliza *o orgulho do fortalezense*, muito mais que um simples ponto de passagem na Cidade. Aqui, a obra é apontada como uma vantagem que enaltece o sentimento de pertencer à Cidade, o orgulho de sentir-se fortalezense.

*“Quando as entidades exigiam a construção de um novo Aeroporto estavam cobertas de razão. Aí está o nosso Aeroporto responsável, em grande parte, pelo aumento do turismo no Estado e que deixou de ser uma simples porta de entrada para ser motivo de orgulho do fortalezense. Que se acelerem as obras que permitirão sua utilização plena. Confiemos em nosso governador, ao mesmo tempo que repetimos nosso muito obrigado”.*¹⁵⁶

Na opinião do presidente da Associação Brasileira de Restaurantes e Empresas de Entretenimento, o Aeroporto destaca-se como um dos equipamentos mais modernos do Brasil. “Acho que o novo Aeroporto será o marco de uma nova era para o turismo cearense, porque será o terceiro mais moderno equipamento do País”.¹⁵⁷ Nesses discursos, os eixos “nova era” e “moderno” se entrelaçam e parecem apontar para um consenso acerca do significado que o Aeroporto têm para a Cidade e para o Estado num dado momento histórico.

Para a presidente da Associação dos Meios de Hospedagem e Turismo do Ceará, o Aeroporto vislumbra um *novo tempo* e uma possibilidade de estabelecer intercâmbios com outros países, além de tornar a Capital e o Estado competitivos quando comparados com os seus concorrentes na atração de turistas. A sua inauguração combina atributos que unidos concorrem para produzir uma mesma realidade: “um novo tempo”, “um portão de entrada” para os principais mercados e um cenário de competitividade através da oferta de “serviços de qualidade”.

*“O terminal sinaliza o novo tempo para todo o Estado do Ceará, como um portão de entrada para o Nordeste, Brasil e Mercosul, impulsionando o turismo de forma definitiva à sua consolidação. Recomenda-se aos que fazem o turismo no estado que acompanhem este salto qualitativo no equipamento que está sendo inaugurado. Na era da globalização, somente os serviços de qualidade vencerão a competitividade no segmento do turismo, que se tornou uma das indústrias que mais crescem no mundo”.*¹⁵⁸

¹⁵⁵ *Idem.*

¹⁵⁶ *Idem.*

¹⁵⁷ *Diário do Nordeste* de 07/02/1998.

¹⁵⁸ *Idem.*

Para os representantes das empresas aéreas, o novo Aeroporto simboliza a *redenção de Fortaleza* no mercado mundial do turismo, ao incrementar novos vôos, além de atuar na *expansão do turismo no Estado*.

“O novo Aeroporto vem realizar um sonho de muitos anos. Nos propiciará um belo cartão de visita, principalmente, para os vôos com destinos internacionais, além de possibilitar prestarmos um melhor atendimento aos turistas brasileiros. Ele é a redenção da cidade de Fortaleza (Gerente da Vasp)”.¹⁵⁹

“As minhas impressões sobre o novo Aeroporto são as melhores possíveis. Ele será nossa porta de entrada para a expansão turística (Gerente Comercial da Tam)”.¹⁶⁰

Para o arquiteto responsável pelo projeto do Aeroporto, a obra é uma metáfora da própria Cidade, que fornece o material a partir do qual ela é erguida. O vínculo com o lugar onde o Aeroporto está inscrito, sua natureza e “cultura”, parece apontar para esse caso específico, a denominação de “paisagem urbana pós-moderna” que alguns teóricos utilizam.

“De um lado, mar: plano e superfície. De outro, serras: relevo e altitude. Entre duas vocações naturais (...) a Cidade se revela através de sua obra, Narciso construindo seu próprio espelho”.

“Em todo o projeto encontra-se a movimentação da transparência e luminosidade peculiares do Ceará. É uma obra marcada pela cultura e geografia locais. Isolada a obra não é o mais importante, senão pelo que ele representa para a cidadania, quando fortalece a urbanicidade e projeta oportunidades reduzindo exclusões”.¹⁶¹

Em entrevista concedida a mim¹⁶², o arquiteto afirmou que os aeroportos deixaram de ser espaços sem referências aos lugares onde estão implantados, postura que predominou entre arquitetos e urbanistas durante o “modernismo urbano”, quando a arquitetura tinha a função de estabelecer no espaço urbano um modelo de sociedade de massas. Na visão do arquiteto, o Aeroporto de Fortaleza passou a “ter a cara” da Cidade, sendo um fator importante de distinção na recepção dos visitantes:

“Ter a cara é ter referências do falar, do escrever, da arquitetura daqui, das praias daqui, das serras daqui. Aí eu comecei a ver como é que eu poderia trazer essas referências para o Aeroporto e quando o turista chegasse aqui ele de certa forma, o primeiro contato com ele fosse essa obra síntese do local. Então, o que é que eu fui buscar. Eu fui buscar algumas coisas que são recorrentes (...) A renda é recorrente e é uma riqueza que a gente tem, do jeito que a gente foi colonizado. Então você tem

¹⁵⁹ *Idem.*

¹⁶⁰ *Idem.*

¹⁶¹ *Revista Construção Metálica*, 3º trimestre de 1998, p.25

¹⁶² Entrevista concedida ao autor em 29/03/2005 pelo arquiteto responsável pelo projeto arquitetônico do Aeroporto de Fortaleza.

naquela cobertura metálica do saguão uma grande renda de bilro. Onde você tem os nós das estruturas eu fui buscar o nó que era dado naquele espinho de mandacaru, naquela coisa lá (...) Aquelas ondas que tem no saguão, se você pegar aquela silhueta e botar na vertical é uma cópia da silhueta da serra que está atrás, da serra de Maranguape e da serra de Pacatuba (...), ou seja, eu peguei o que aquela serra tinha pra me dar, dar pra Cidade, que é seu minério, a sua riqueza e coleí no Aeroporto (...) Aquela chegada, que foi um dos primeiros aeroportos no Brasil que teve a chegada de carro debaixo de uma varanda. Então, é a varanda das casas do interior. Então, você pára o seu carro protegido (...) porque a minha casa, a sua casa, a casa dos meus avós, você recebe as visitas na varanda”.

Como essas passagens sugerem, a demarcação temporal operada pelos discursos dos atores sociais comprometidos com a inserção de Fortaleza no mercado mundial de cidades busca apontar uma “ruptura” com um tipo de gestão apresentado como ultrapassado de gerir a máquina estatal, que acabou por não desenvolver as “vocações” de Fortaleza e do Estado. O espaço urbano passa a ser investido simbolicamente de significados dominantes que buscam assinalar uma nova etapa de construção da Fortaleza contemporânea. Se no primeiro Governo de Tasso esse investimento recaía sobre a esfera administrativa (Estado racional-burocrático, eficiente etc), a partir do seu segundo mandato (1995-1998), como venho argumentando, essa estratégia elege o “setor urbano”.

Considerado o marco para a promoção de Fortaleza nos mercados consumidores e principal portão de entrada dos visitantes que vêm à Cidade, o Aeroporto de Fortaleza tem exigido dos responsáveis pela produção de uma imagem positiva da Cidade e do Estado um intenso investimento. A cada ano, durante a alta estação turística, moças uniformizadas da Secretaria de Turismo do Estado, como pude constatar nas minhas idas ao campo, “recepionam” os visitantes que desembarcam no Aeroporto com a distribuição de material informativo sobre os principais “atrativos” da Cidade e do Estado, além de brindes, como chapéus de palha¹⁶³ e apresentações artísticas de comediantes cearenses e “culturais”.

Em uma pesquisa recente, realizada pelo Ministério do Turismo, do Plano Cores do Brasil, sobre os “destinos mais vendidos” no País, “a capital cearense derrubou a concorrência em diferentes quesitos”. Para o “quesito” “produtos turísticos nos catálogos no *trade* do Brasil”, a Cidade é apontada na primeira colocação, com 60%, como sendo a que apresenta os melhores “produtos”, seguida de Recife, Natal e Maceió. Para as agências de viagens pesquisadas, cerca de 200 em todo o Brasil, entre os “pacotes mais vendidos” Fortaleza aparece na frente com 57,14 %, seguida de Natal com 38,10%, Salvador com

¹⁶³ Nos chapéus, como pude constatar, aparecem os dizeres: “Ceará, a terra da luz” ou “Ceará, o destino do milênio”.

19,05% e Recife com 4,76%. No item “os melhores destinos receptivos”, a Cidade alcança o maior índice, 80%, seguida de Natal, Salvador e Serras Gaúchas.¹⁶⁴

As ações de “recepção” no Aeroporto, local de maior movimentação de turistas, visam reforçar uma imagem positiva da Cidade e do Estado voltada para os mercados consumidores, como transparece nas falas do atual secretário de turismo do Estado e do secretário-adjunto da Setur, além de uma nota presentes no *site* oficial do Governo do Estado:

“Todas essas ações têm como objetivo valorizar a imagem do Ceará como destino turístico, ressaltando a qualidade do nosso receptivo, além da conhecida hospitalidade do povo cearense”.

“O objetivo é que na temporada de férias, esse público já tenha em mente o nosso Estado como destino turístico preferido”.

*“Consolidar a boa imagem do Ceará junto aos turistas que nos visitam, fornecendo-lhes uma recepção calorosa, bem ao estilo cearense”.*¹⁶⁵

No estudo citado anteriormente, feito pela SETUR sobre a evolução do turismo no Ceará, no item “equipamentos e serviços turísticos”, os serviços de recepção, informação turística, sinalização turística, guias de turismo e serviços de táxis, obtiveram conceitos “bom” e “ótimo”. O estudo destaca os itens “hospitalidade do povo e diversão noturna” com mais de 90,0% de aprovação. Quanto aos itens relativos à infra-estrutura da Cidade apenas o item “aeroporto” obteve conceito Bom ou Ótimo acima de 80%. Os demais itens “estiveram muito aquém desta qualidade mínima estabelecida”. Entre os pontos apresentados pela pesquisa aparecem limpeza pública (14,9%), segurança pública (30,8%), ônibus urbano (37,7%) e terminal rodoviário (39,6%), como sendo os que oferecem pior qualidade.

Todavia, a constatação de que a Cidade vendida para os mercados consumidores não é a mesma que possui as deficiências das principais metrópoles do País, aparece no discurso do atual Secretário de Turismo do Estado ao falar dos “passivos” que ainda impedem Fortaleza de se consolidar entre os principais “destinos turísticos” brasileiros.

“O manejo de políticas públicas para o fortalecimento do turismo remete os gestores públicos à constatação de que destinos e produtos turísticos são peças imperfeitas, sempre carentes de aprimoramento. A questão reside no tamanho dos passivos que prejudicam a atividade turística. No nosso caso, o destino Ceará atravessa momento de grande precariedade do nosso portão de entrada, Fortaleza, que se apresenta suja e com seus espaços e corredores danificados. A infra-estrutura da cidade não contribui para o tão importante conceito que o turista leva da viagem. A voz dos clientes,

¹⁶⁴ A pesquisa, que ouviu também 1.200 turistas em aeroportos brasileiros em 2005, aponta que entre os “destinos internacionais” preferidos pelos turistas brasileiros estão: Argentina (67,8%), Fortaleza (46,6%), Europa (43,2%), Estados Unidos e Canadá (37,7%) e Porto Alegre (32,2%). Ver: *Diário do Nordeste*, de 24/08/2005, “Fortaleza é destino turístico mais vendido do País”.

¹⁶⁵ Cf. www.ceara.gov.br. Consulta realizada em 31/07/2005.

*não obstante, essas dificuldades, atribuem ao Ceará, a cada ano, o título de um dos três melhores destinos brasileiros”.*¹⁶⁶

Apesar dos investimentos econômicos e simbólicos para apresentar uma Fortaleza “moderna” para o exterior, alguns fatores têm contribuído para “manchar” essa imagem. A associação comumente feita à Fortaleza como a “capital nordestina do turismo sexual” têm sido veiculada em alguns “destinos estratégicos” para o Ceará. Em pesquisa recente veiculada por um jornal da Capital¹⁶⁷, organizada pela Associação Curumins sobre o “prostiturismo” no Brasil, a região Nordeste foi apontada como o destino preferido entre turistas estrangeiros para a prática do turismo sexual e Fortaleza “passou a ser conhecida no exterior como uma espécie de megabordel a céu aberto”, imagem, segundo a matéria, associada a Cuba na década de 1950.

A matéria em análise sugere ainda que o que resta “é revitalizar a imagem do Estado no Exterior, conscientizando os possíveis viajantes de que o Ceará tem outros atrativos”. O Governo, por seu lado, tem adotado estratégias com a finalidade de produzir uma imagem mais atrativa do Estado e de sua Capital. Recentemente, em 2005, por meio de negociações com uma operadora de viagens aéreas cancelou um vôo da Itália com destino ao Estado, “cujos passageiros viriam com o objetivo de turismo sexual”. Outras estratégias têm sido adotadas como a realização de atividades de várias modalidades esportivas, com vistas a atrair outros públicos, além de eventos como a Bienal do Livro e do Cine Ceará 2006 que terá como novidade o atributo “ibero-americano”, com exibição de filmes do México, Espanha e Portugal.¹⁶⁸

Poucas semanas depois de ter sido publicada a matéria aludida, um programa televisivo de debates¹⁶⁹ reuniu, talvez motivado pelo conteúdo publicado pelo jornal, os secretários estadual e municipal de turismo de Fortaleza e do Governo do Estado para dar

¹⁶⁶ *Diário do Nordeste* de 26 de dezembro de 2004. Na matéria era perguntado: “O Ceará está preparado para receber o turista?”.

¹⁶⁷ *O Povo*, de 29 de janeiro de 2006. A pesquisa, intitulada “A percepção social de turistas e profissionais do turismo, na cidade de Fortaleza, quanto ao fenômeno do tráfico de seres humanos para fins de exploração sexual e comercial”, ouviu cerca de 50 turistas (estrangeiros e, na maioria, brasileiros) e 50 “profissionais do turismo”, dentre eles taxistas, donos de barracas e artesãos. A maioria dos entrevistados afirmou que a maior parte das pessoas que viajam são “aventureiras”. Dentre os países que mais tem sofrido vigilância por parte do Estado no que se refere aos vôos com destino ao Ceará estão Itália e Holanda.

¹⁶⁸ Coriolano e Fernandes (2005, p.400) apontam outros eventos, nacionais e internacionais, onde “a imagem do Estado está presente”: Congresso da Associação Brasileira de Agências de Viagens – ABAV, Feira de Turismo e Congresso da AVIESP e Bolsa de Turismo de Lisboa, Feira Internacional de Turismo da América Latina, Feira Internacional de Turismo de Madrid. No Ceará, destacam-se os seguintes eventos: Travel Mart Latin América – 2000, XXVI Congresso da Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo – APAVT 2000 e o I Seminário Internacional de Turismo Sustentável – 2003. Entre as atividades esportivas: Circuito Mundial de Windsurf, Mundial de Surf – WQS, Vôo Livre, Cross Country, Rally Internacional dos Sertões.

¹⁶⁹ Programa *Cena Pública*, de 07/02/2006, transmitido pela TV Ceará. O programa teve como tema “Turismo 2006: dois milhões de turistas no Ceará”.

explicações sobre os principais problemas da Capital cearense. Rebatendo quase todas as afirmações do apresentador, o Secretário de Turismo do Estado tratou logo de apresentar números sobre a atividade turística no Estado. Segundo ele, teria havido em 2005 um aumento de 6% no fluxo internacional de passageiros para o Estado e um concomitante acréscimo de 25% na receita gerada. Ao falar sobre o turismo sexual, o secretário foi taxativo: “é preciso mudar a imagem do Estado junto aos principais mercados emissores de turistas”. Afirmou ainda que o incentivo ao “turismo de eventos” pode mudar o perfil dos turistas que vêm ao Ceará, dando ênfase à família, casais e esportistas. Quanto à infra-estrutura da Cidade, salientou a “precariedade dos espaços urbanos da Cidade”, destacando a necessidade de ações integradas entre a Prefeitura e o Estado. Sobre o Aeroporto, apontou a necessidade de construção do segundo terminal de passageiros tendo em vista que o atual estaria com sua capacidade operando ao máximo.

A imagem de cidade turística associada à Fortaleza, para além de um dado solidamente construído, como visto antes, é produto de embates e interesses em conflito acerca da Cidade legítima que se quer veicular nos chamados destinos estratégicos. As notícias presentes na mídia em geral concorrem da mesma forma para produzir uma imagem contemporânea de Fortaleza, ora convergindo com os discursos dos representantes governamentais, do *trade* turístico e do arquiteto, ora destacando seletivamente aspectos negativos. Ao tomar o Aeroporto como constitutivo dessa imagem esses discursos o inserem no processo histórico destacando sentidos distintos, mas complementares que o Aeroporto condensa. Os discursos analisados buscam, dessa forma, associar o Aeroporto à imagem contemporânea de Fortaleza a partir de eixos centrais que o qualificam como marco simbólico de promoção da Cidade.

A presença de outros segmentos sociais (moradores do “entorno” e “topiqueiros”) no Aeroporto tem contribuído para “manchar” também a imagem de “cidade global” e competitiva divulgada pelo Governo do Estado nos chamados destinos turísticos prioritários. A coexistência, particularmente, entre Aeroporto e “entorno” tem sido marcada ao longo dos anos por alguns conflitos responsáveis pelos deslocamentos dos moradores e contribuído para a produção de outras imagens do Aeroporto. As ampliações do Aeroporto e a aplicação das legislações urbanísticas e de outros tipos de controle às áreas do “entorno” têm atuado nos movimentos desses moradores e contribuído para a produção de significados que as sucessivas localizações do Aeroporto têm adquirido. No próximo capítulo, busco interpretar como essa convivência tem se dado e os sentidos que a mudança provocada pelo atual Aeroporto teve para os moradores.

Capítulo 5

USOS EM CONFLITO

Neste capítulo, analiso os conflitos que existem atualmente entre, de uma parte, moradores dos bairros que formam o “entorno” e outros atores que tomaram o Aeroporto como referência para suas práticas e, de outra, segmentos sociais responsáveis pelas atividades de controle do espaço do Aeroporto de Fortaleza. Argumento que a aplicação das legislações urbanísticas específicas para a área de sua influência tem contribuído para os sucessivos deslocamentos dos moradores do “entorno” ao longo dos anos. Apesar de ter provocado mudanças nos bairros por meio das desapropriações para a construção do *Aeroporto do Cocorote* e do atual Aeroporto, outros deslocamentos são realizados tendo o atual como referência.

Para o que me interessa neste capítulo, é importante indagar que estratégias são construídas pelos atores sociais dominantes para que a Cidade continue, apesar de se “apresentar suja e com seus corredores danificados”, a receber a cada ano mais visitantes. O Aeroporto de Fortaleza, como principal entrada dos que visitam a Cidade, como espaço liminar pós-moderno, parece ser um exemplo concreto em Fortaleza da reterritorialização dos conflitos contemporâneos entre “mercado” e as forças vinculadas ao “lugar”, como aponta Zukin (2000) para as cidades européias novas.

5.1 O Aeroporto e o “entorno” em deslocamento

A especificidade do processo de urbanização da sociedade brasileira tem demonstrado, por um lado, uma predominância dos grandes centros urbanos no comando das atividades político-econômicas e na atração dos fluxos migratórios internos e, por outro lado, uma incapacidade do poder público de conciliar os vários interesses em conflito que se configuram neles. Essas duas observações parecem se conjugar perfeitamente à realidade das áreas de influência de aeroportos das principais cidades brasileiras, onde os usos e os tipos de ocupação existentes parecem muitas vezes incompatíveis.

Essa parece ser a opinião de Serra¹⁷⁰, que defende uma “proteção das áreas periféricas dos aeroportos” por meio do “controle do uso do solo” e submete a “cidade” às exigências de expansão dos aeroportos:

“A forma como as áreas de aeroportos foram cercadas e ocupadas pela cidade, às vezes anulando o seu potencial e suas chances de expansão, é decorrente de ser o aeroporto um grande centro de empregos. Um grande aeroporto metropolitano gera de 20 a 30 mil empregos diretos e outros tantos indiretos no seu entorno. Como consequência, as regulamentações do uso do solo e as leis de proteção do aeroporto mostram-se inócuas, quando existem, para resistir a pressão pela ocupação das áreas vizinhas ao aeroporto por diversos usos, alguns incompatíveis com essa localização, dentre eles, habitações. No Brasil, o entorno dos aeroportos, apresenta hoje todas as marcas das forças que moldam o desenvolvimento urbano entre nós: a invasão afavelada dos componentes migratórios e marginalizados, o loteamento destituído de qualquer serviço público do componente especulativo, a desorganização do espaço característica da omissão do poder público aos problemas da urbanização.”

No caso específico de Fortaleza, além das legislações que impõem restrições ao “entorno” do Aeroporto, outros tipos de controle têm atuado para afastar segmentos sociais não contidos nas imagens contemporâneas da Cidade. O controle exercido sobre segmentos sociais que residem próximos à “áreas de vivência de primeiro mundo” foi expresso de forma clara no *Plano de Desenvolvimento Sustentável*, de 1995, dando a crer que a concepção que nortearia a solução dos conflitos urbanos no estado, e em particular, em Fortaleza, oferecida pelo Governo do Estado, teria como saída a “desagregação” das “referências culturais da população”.

*“A realidade cultural cearense se caracteriza por práticas culturais tradicionais, ao lado de áreas com vivência de primeiro mundo (Grifo no original). Isso faz com que o esforço de desenvolvimento muitas vezes desagregue as referências culturais da população, por não considerá-las como base a partir da qual deve ser alicerçada a implementação de um novo modelo cultural. Outras vezes, a introdução de novas práticas esbarra em resistências culturais, que se tornam obstáculos difíceis de transpor”.*¹⁷¹

As sucessivas localizações do Aeroporto de Fortaleza, como se pretende argumentar aqui, além de serem exemplos concretos dos conflitos contemporâneos entre práticas culturais, têm provocado mudanças na área de sua influência e contribuído para deslocar moradores. Essas localizações, por sua vez, têm adquirido significados distintos e atuado nos movimentos dos moradores do “entorno”. A impressão que tive logo quando entrei

¹⁷⁰ SERRA, Geraldo Gomes. “A cidade e o aeroporto”. In: *Revista Sinopses*, nº4, junho, 1983. Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, p.17.

¹⁷¹ Ceará. Governador, 1995-1998 (Tasso Jereissati). *Plano de Desenvolvimento Sustentável do Ceará – 1995-1998*. Fortaleza: Seplan, 1995, p.24.

em contato com os sujeitos desta pesquisa era a de que os deslocamentos que sofriam ocorriam concomitantemente às expansões do Aeroporto. Por várias vezes pude confirmar isso em conversas informais e nas entrevistas que realizei com pessoas que haviam sido desapropriadas, ao mesmo tempo em que percebi marcas profundas deixadas naqueles que tinham o Aeroporto para suas estratégias de sobrevivência.

Como pude constatar, é comum, sobretudo, entre os moradores que ocupam áreas invadidas próximo ao Aeroporto, o medo de um dia ter que deixar o lugar. Talvez esse se torne em Fortaleza um processo irreversível tendo em vista que cresce a cada ano o número de visitantes, bem como o de empresas aéreas que estabelecem linhas diretas para a Cidade, exigindo assim novas expansões do Aeroporto¹⁷². A maneira que o poder público tem utilizado para reverter essa realidade tem sido a aplicação de normas de controle de uso e ocupação do solo aos bairros próximos ao Aeroporto.

O receio de morar no “entorno” está presente entre os moradores e orienta as escolhas que eles realizam. Como revela essa ex-moradora desapropriada do bairro Dias Macedo, hoje residindo no bairro Boa Vista, a decisão sobre a escolha do lugar de moradia é avaliada a partir da possibilidade de ser atingida pela ampliação do Aeroporto. A certeza da remoção é confirmada para esses moradores a partir da presença de técnicos que realizam medições de ruas e casas, tão constantes nos bairros do “entorno”, como me revelaram alguns moradores.

“Minha mãe mora aí na Aerolândia. Aí, já ficava também difícil de ir pra casa da minha mãe. É bem vizinho do Dias Macedo, porque o Dias Macedo com a Aerolândia é bem pertinho (...) Daqui [da Boa Vista] não é longe, é perto, né? Se eu fosse pra Messejana, eu tinha que pagar um transporte pra ir pra casa dela, né? E se eu não tivesse dinheiro pra pagar o transporte? Eu vinha de quê? Eu ficava lá com a vontade de vim, né? Como aconteceu muitas vezes quando eu morava lá, né? (...) Aí, eu ia comprar uma casa lá? Eu resolvi ficar por aqui, perto da minha mãe (...) Eu não comprei perto da minha mãe porque ali [na Aerolândia] já tão pensando em tirar, porque ali já fica assim perto do Aeroporto, com fundos pra Base Aérea, né? (...) A mamãe disse que já vieram medir, lá, sabe? (...) Tão falando por causa que é perto, né? é os fundos do Aeroporto, né? Faz tempo que dizem que vão tirar, mas ainda não buliram não.”¹⁷³

¹⁷² O crescimento do número de turistas para Fortaleza tem exigido nos últimos anos propostas de ampliações do Aeroporto, cuja capacidade atual, argumenta-se, sobretudo nos horários de maior movimento, está operando no limite. Foi considerando esse fator que o Governo Federal, através da Infraero, em parceria com o Governo do Estado do Ceará, já iniciou os trabalhos para a construção do “II Terminal” de passageiros do Aeroporto de Fortaleza. De setembro de 2006 a abril de 2007 ocorre a licitação pública, com previsão para o término das obras em 2009.

¹⁷³ Entrevista concedida ao autor por uma ex-moradora do bairro Dias Macedo desapropriada, em 14/09/2005.

A possibilidade de ser deslocado pelo Aeroporto para longe era encarada por outra ex-moradora do Dias Macedo, desapropriada, como uma mudança que desestabilizava a comunidade, que afastava os membros do convívio com os demais:

“Antes de ir pra lá, eu já morava aqui no Dias Macedo mesmo, morava na rua Saturno. A minha casa era bem boazinha. Aí, veio essa indenização, desmantelou e pronto (...) O Aeroporto foi quem mexeu com a gente porque ali era muito em cima dos avião, né? Quando o avião subia aí era um estrondo medonho, chega estremecia a casa. E eles alegavam que ia chegar um avião muito grande e era perigoso. Eles foi quem mexeram com a gente ali. Se eles não tivessem mexido hoje nós ainda vivia lá (...) Se eles tivessem feito um conjunto, tivesse botado nós tudinho tinha sido bom. Mas todo mundo se espalhou (...) Antes era todo mundo unido, com a separação aí todo mundo se mudou, uns pra perto, outros pra longe.”¹⁷⁴

Um dos principais mecanismos utilizados para deslocar moradores do “entorno”, sobretudo nos últimos anos, tem sido a aplicação das legislações urbanísticas específicas para áreas próximas ao Aeroporto. Essas leis têm investido principalmente sobre segmentos desprivilegiados socialmente, residentes em áreas públicas invadidas. Um conjunto diversificado de atores tem se encarregado dessas medidas para o “entorno” do Aeroporto de Fortaleza, considerado a principal entrada de visitantes nacionais e internacionais na Cidade, o que tem favorecido práticas de higienização e de controle social sobre o “entorno”.

5.1.1 A aplicação das leis urbanísticas para o “entorno”

A primeira intervenção proposta pela Prefeitura de Fortaleza com o objetivo de retirar moradores de áreas públicas ocupadas no “entorno” se deu na administração do prefeito Evandro Ayres de Moura (1975-1978), quando foi cogitada a remoção de famílias que residiam nas proximidades da Lagoa do Opaia, no bairro Vila União, no antigo Aeroporto. O Decreto municipal nº 4.883, de junho de 1975, declarava “de utilidade pública, para fins de desapropriação, todas as áreas de terrenos, prédios, benfeitorias e servidões existentes na área destinada à urbanização do Parque Opaia” (Imagem 13). A área, de 69 hectares, apresentava como limites, ao norte, a Avenida Borges de Melo; ao sul, a Avenida do Contorno da Base Aérea de Fortaleza; a leste, a Base Aérea de Fortaleza e a oeste, a linha férrea do ramal Parangaba-Mucuripe.

Ficou então a cargo da Empresa de Urbanização de Fortaleza executar “amigável ou judicialmente a desapropriação”. Levando em conta que a Lei de Uso e Ocupação do Solo

¹⁷⁴ Entrevista concedida ao autor por uma ex-moradora do bairro Dias Macedo desapropriada, em 17/09/2005.

é de 1979, parece não ter havido qualquer referência à existência de legislação específica para o Aeroporto. Contudo, a mesma área seria objeto de desapropriação na mesma década durante as gestões estadual de Virgílio Távora e municipal do prefeito Lúcio Alcântara (1979-1982), dando a crer numa intensificação das invasões.

Em 25 de junho de 1980, o Decreto estadual nº 13.888 autorizou a desapropriação do mesmo terreno com algumas alterações. Caberia agora à Autarquia Metropolitana de Fortaleza a realização da ação, sendo que “os imóveis, edificações e benfeitorias pertencentes ao domínio da União e do Município de Fortaleza” ficariam isentos da remoção. Era lembrado também que ficava “declarada de caráter urgente a desapropriação”.

Um outro decreto estadual, modificando o perímetro da área proposto pelo decreto de 1980, foi emitido em 15 de junho de 1981. Essa área passaria então a ser disputada pelos atores responsáveis pelo controle urbano do espaço do Aeroporto, cujos interesses específicos entravam em conflito.

Os conflitos em torno da expansão do Aeroporto envolveram no início da década de 1980 a Prefeitura de Fortaleza e a Infraero. Em ofício de 07 de julho de 1980, por ocasião do Fórum de Debates Adolfo Herbster do mesmo ano, a Prefeitura buscou solucionar alguns problemas referentes à ampliação do Pinto Martins prevista para aquele ano. Alegava que a urbanização do Parque Lagoa do Opaia seria prejudicado com a expansão do Aeroporto, daí a necessidade da “compatibilização” da obra proposta pela Infraero e “ajustes eventuais aos interesses desta Prefeitura”. É dito no documento que a proposta da Infraero, observada no *Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Pinto Martins*,¹⁷⁵ aprovado um ano depois, apresentava, com relação ao Parque, dois “pontos conflitantes” sobre os “novos limites do Aeroporto”, a saber:

“a) Nas proposições de ampliação do Aeroporto Pinto Martins, define-se a expansão dos limites patrimoniais do Aeroporto sobre terras acima do seu limite Norte atual, incluindo-se, nessas, a área ocupada pelo Parque da Lagoa do Opaia, tanto no trecho já implementado (1ª etapa), como no trecho ainda em construção (2ª etapa). Excluir-se-ia dessa área do Parque a ser atingida, apenas parte da ala do bosque e pic-nics que, sem os demais elementos de apoio, que seriam envolvidos diretamente pelos novos limites do Aeroporto, e com grandes deficiências de acessos, também em decorrência de tal ampliação, ficaria restrita a uma reserva verde, destituída de maiores atrativos para a população.

b) Por sua vez, a 2ª etapa do Projeto do Parque, já em execução, prevê, entre outras coisas, a implantação de uma faixa de transição, para fins de preservação paisagística, em torno da área do Parque propriamente dito. Vale ressaltar que grande parte destas áreas que integram a faixa de transição proposta já pertencem a Empresa de Urbanização de Fortaleza – EMURF, órgão responsável pela execução da obra, e também será atingida pela ampliação do Aeroporto”.

Apesar de reconhecer a importância para a Cidade da ampliação do Aeroporto o mesmo documento da Prefeitura afirma ainda que espera ter garantida a integridade física e funcional da área de influência do Parque, bem como vir o Aeroporto a ter estacionamento e acessos independentes, de forma que não possa comprometer à “utilização do Parque pela comunidade”.

A área de influência do Aeroporto seria mais tarde objeto de novas intervenções com a finalidade de deslocar moradores, em particular, com a construção do atual Aeroporto,

¹⁷⁵ Por várias vezes mantive contato com a Comunicação Social da Infraero e com o próprio superintendente do Aeroporto, por telefone ou pessoalmente, a fim de adquirir o Plano de Desenvolvimento do Aeroporto, onde deveriam estar previstas as futuras ampliações, não obtendo êxito em nenhum momento. Limão Filho (1992, p.58), que participou em vários momentos, segundo revela, de debates sobre o Aeroporto (Plano Hélio Modesto, 1960; Plano Diretor de Fortaleza-Plandirf, 1970; da Lei de Uso e Ocupação do Solo, de 1979; e PDDU de 1992) e que apresenta importantes documentos a seu respeito, afirma que o Plano do Aeroporto, elaborado em 1981 pelo Departamento de Aviação Civil, possuía três volumes voltados para “encontrar soluções para os conflitos com as comunidades e permitir aos órgãos responsáveis a consecução de uma política que possa minimizar o problema através de um planejamento adequado”.

entre 1996 e 1998. Ainda em 1992, com a aprovação do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza – PDDU, e das legislações complementares¹⁷⁶, novas restrições ao uso e ocupação do “entorno” se impuseram. A Cidade passaria a ser dividida em três grandes “zonas de desenvolvimento urbano” (urbanizada, adensável e transição), compostas, por sua vez, de microzonas de uso específico, incluindo aí a “microzona especial”, englobando o Aeroporto de Fortaleza como “equipamento de uso institucional”.

O Plano parecia inovar quanto à abertura para a participação da população nos processos decisórios a respeito das futuras expansões da Cidade, afirmando que “a compreensão de que a Cidade deve ser planejada com a participação dos diversos grupos sociais que a compõem e de que o Plano Diretor é o instrumento de mediação dos conflitos urbanos, levou à definição dos canais de integração da sociedade com o poder público”.¹⁷⁷

Essa pretensão de democratizar a produção do espaço urbano da Cidade, na verdade, enfrentou vários obstáculos durante a gestão municipal de Juracir Magalhães. Como lembra Ribeiro¹⁷⁸,

“a participação popular foi insignificante, não tendo sido despertada para a importância do projeto. A falta de cultura política participativa, a linguagem cifrada, entendida somente por iniciados, o pouco acesso a meios de informação, como jornais e noticiários de televisão, foram os principais obstáculos para que a população participasse, efetivamente, das discussões do Plano e se inteirasse do seu significado para o futuro da Cidade”

¹⁷⁶ Comporia o acervo legal para o controle e ordenamento do espaço urbano as seguintes legislações: Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, Código de Obras e Postura e Planos Setoriais. Segundo Silva (2004), a revisão do Plano havia sido prevista pelo Estatuto da Cidade, implantado em 2001, o que acabou não acontecendo durante a gestão do Prefeito Juraci Magalhães. Documento responsável por estabelecer parâmetros para a aplicação do capítulo da política urbana da Constituição de 1988, a sua meta seria a definição de princípios e objetivos, diretrizes de ação e instrumentos de gestão urbana a serem utilizados pelo poder público municipal como instrumentos jurídicos de controle da especulação urbana. Além das legislações complementares citadas anteriormente, mais dois fatos exerceram influência sobre o planejamento da Cidade nos últimos anos: a criação, entre 1998 e 1999, do Plano Estratégico da Região Metropolitana de Fortaleza (Planefor) e a extinção do Instituto de Planejamento do Município (Iplam), em 1999. Um dos principais fatos discutidos acerca da não revisão do Plano Diretor, previsto para o ano 2000, se referiu ao impacto provocado por algumas intervenções urbanísticas em Fortaleza: além do Aeroporto, Metrofor, Projeto Sanear, duplicação da avenida Leste-Oeste, novos viadutos, Avenida Washington Soares, rotunda da Aguanambi, Ponte sobre o Rio Ceará, duplicação da avenida Perimetral, reconfiguração do Mucuripe (Fábrica da Margarina e edificações na área do Iate Club), Via Expressa, Centro Cultural Dragão do Mar, novo Mercado São Sebastião, novo Mercado Central, novo Beco da Poeira, entre outras obras.

¹⁷⁷ PDDU – *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza*. Prefeitura de Fortaleza. Lei nº 7.061, de 16 de janeiro de 1992. Foi considerando este aspecto não concretizado do PDDU de 1992 que a Câmara Municipal de Fortaleza organizou em 2004 uma série de audiências públicas, cuja campanha intitulada “Por Um Plano Diretor Participativo” deveria discutir amplamente com os vários segmentos sociais as futuras expansões da Cidade. A ausência dos técnicos da Prefeitura nas audiências e a inexistência de um diagnóstico completo sobre a Cidade foram os principais empecilhos para a democratização dessa discussão. Tive a oportunidade de participar da audiência realizada no bairro Dias Macedo, no “entorno” do Aeroporto, em setembro do mesmo ano, onde estavam presentes moradores e lideranças dos bairros do “entorno”.

¹⁷⁸ RIBEIRO, Francisco Moreira. “De cidade a metrópole (1945-1992)”. In: SOUZA, Simone de. *Fortaleza: a gestão da cidade* (uma história político-administrativa). Fortaleza: Fundação Cultural e Fortaleza, 1994, p.93.

Caberia à nova *Lei de Uso e Ocupação do Solo*, de 1996, especificar a aplicação da legislação urbanística para as áreas especiais definidas no projeto de 1992. Algumas restrições foram feitas a alguns “equipamentos especiais” no Município, dentre eles o Aeroporto de Fortaleza. Era previsto o “controle da altura das edificações situadas em faixas determinadas do território municipal, e, no caso dos aeródromos, além de impor restrições ao gabarito de altura, impõe também limitações no uso do solo, pela restrição de atividades em seu entorno”.¹⁷⁹ Essas restrições resultaram na definição de quatro “áreas especiais aeroportuárias”, com o objetivo de “ditar seus padrões de ocupação”. A sua aplicação deveria ocorrer em consonância com os planos específicos referentes ao Aeroporto, elaborados pelo Departamento de Aviação Civil: Plano Específico de Zoneamento de Ruído e Plano de Zona de Proteção.

Essas legislações iriam ser fundamentais para as futuras remoções de moradores residentes nas proximidades do Aeroporto. A primeira delas, como foi visto, ocorreu para a construção do atual Aeroporto a partir de 1995, quando a SETECO realizou um cadastro identificando 359 famílias de baixa renda a serem removidas do “entorno”, distribuídas entre os bairros Serrinha, Montese e Dias Macedo. A segunda foi proposta em 2001 pelo Programa Pró-moradia Habitar Brasil/BID, resultante de uma parceria entre Governo Federal, Prefeitura de Fortaleza e uma agência financeira internacional, com o objetivo de urbanizar favelas. Na ocasião foram identificadas 79 “áreas de risco” na Cidade, sendo que as que foram escolhidas prioritárias para o início do programa estavam todas localizadas nos bairros que formam o “entorno”.

Na hierarquização das “áreas de risco” realizada pela Prefeitura de Fortaleza através do Habitar Brasil/BID destacam-se do “entorno” as favelas do Garibaldi (20º lugar na ordem de prioridade) e da Rosinha (66º lugar), na Serrinha; a favela da Maravilha, no bairro São João do Tauape e a Lagoa do Opaia, no bairro Vila União. Dessas, apenas as duas últimas foram executadas pelo projeto piloto. Na Maravilha, foram removidas 565 famílias, num total de 2.030 pessoas, enquanto na Lagoa do Opaia, 652 famílias foram deslocadas, totalizando 2.295 pessoas (Imagem 14).

¹⁷⁹ Lei de Uso e Ocupação do Solo. Prefeitura de Fortaleza. Lei n.º 7.987, de 23 de dezembro de 1996. Consolidada em julho de 1998. Apesar da Lei de 1996 não especificar que tipos de atividades deveriam ser proibidas, a Resolução nº4 do Conselho Nacional do Meio Ambiente, de 09/11/1995, determinou a existência de uma Área de Segurança Aeroportuária com o objetivo de coibir “atividades perigosas”, como “matadouros, cortumes, vazadouros de lixo e culturas agrícolas” no “entorno” dos aeroportos brasileiros.



Imagem 14. Demolição de casas na Lagoa do Opaia no bairro Vila União, em 2001, através do Programa Pró-moradia Habitar Brasil/BID. Ao fundo, casas e galpão para aeronaves do antigo Aeroporto. Foto gentilmente cedida pelo Habitafor.

5.1.2 Os deslocamentos do “entorno”

Além do deslocamento dos moradores que ocupavam áreas públicas no “entorno”, por meio da aplicação das legislações de uso e ocupação do solo, outros deslocamentos foram realizados por pessoas que tinham o Aeroporto como referência para suas atividades diárias. Para as pessoas que vendiam alimentos para funcionários do antigo Aeroporto – dentre aquelas entrevistadas por mim boa parte era de ex-funcionárias de empresas terceirizadas no antigo Aeroporto, o que demonstra em parte o tipo de deslocamento sofrido, atingindo também em algum momento de suas vidas ocupações que exerciam nas dependências do Aeroporto – a mudança provocada pela construção do atual Aeroporto significava ter que se transferir de residência para um local mais próximo ao equipamento. A ameaça de perder os clientes era encarada como uma decisão difícil de ser tomada.

O sentido que essa mudança teve para uma ex-moradora da Vila União, ex-funcionária do restaurante Palheta no início dos anos 1990, proprietária de uma pequena marmitaria próxima ao antigo Aeroporto, hoje morando no bairro Serrinha, em frente ao

Aeroporto, é revelador de como este espaço tem atuado nos sucessivos movimentos dos moradores do “entorno”.

“Eu vim junto com ele [o Aeroporto]. Ele se mudou numa sexta-feira de carnaval e eu cheguei no sábado de carnaval. Eu me mudei junto com ele. No dia que ele se mudou o meu comércio lá [na Vila União] era muito bom, mas no dia que ele se mudou, à tarde, eu comecei a chorar, porque eu não estava mais vendo os meus clientes. Aí, eu disse: ‘Eu tenho que ir’. Mas aí eu já tava ajeitando aqui e tudo, sabe? Eu sabia que ia acontecer isso, aí, que não ia ter lá mais cliente, né? Ele se mudou num dia e eu me mudei no outro. O mesmo tempo que ele tem de inauguração eu tenho também (...) Eu sabia que ia ser construído em um ano e meio, tudo isso eu sabia. É por isso que eu já providenciei aqui. Eu chorei quando ele veio pra cá porque pelo meu gosto eu teria ficado lá [no bairro Vila União], porque eu gosto de lá. Mas com tudo a gente se acostuma, né? Eu logo quando comecei a construir esse meu comerciazinho, comecei com ele, com o Aeroporto. Só lá onde eu morava tinha muita obra, muita empresa, muita fábrica, eu vendia muito. Aí, caiu um pouco, né? Eu vendia bastante.”¹⁸⁰

No ponto de vista da mesma moradora, o Aeroporto representa uma proteção, uma figura provedora. Contudo, morar “próximo” ou “distante” do Aeroporto tem sido um dilema enfrentado por esses moradores:

“Graças à Deus, pra mim, eu tenho [o Aeroporto] como um pai, né? Porque, não é em si o Aeroporto, são os clientes, né? o pessoal que trabalha no Aeroporto. Pra mim, o Aeroporto é mesmo que nada. Agora, os clientes... são que me dão vida, né? Se eu tô aqui trabalhando é porque eu dependo deles, né? Se eu fizer a minha comida aqui como é que eu vou vender, né? Só que o Aeroporto... eu queria morar bem distante dele. Se não fosse os meus clientes eu nem me interessaria em morar aqui.”¹⁸¹

Para outra ex-moradora do bairro Vila União, hoje morando no bairro Serrinha, ex-vendedora também de marmitas em frente ao antigo Aeroporto, a mudança significava escolher entre os clientes que deveriam ser priorizados.

“No começo, eu achei muito ruim porque eu pensei assim, como é que o Aeroporto vai se mudar se meus clientes é tudo do Aeroporto, principalmente, os taxistas? E daí, como é que eu vou pra lá, próximo ao Aeroporto? Como é que eu vou pra lá? (...) Aí, ainda hoje desde a época do Aeroporto que eu tô aqui [na Serrinha]. Aluguei e fiquei aqui (...) No mesmo ano que o Aeroporto veio, eu vim pra cá. Com um mês de inauguração eu vim pra cá. A inauguração foi em fevereiro, aí eu aluguei em março. Aí, eu passei dois meses pagando aluguel aqui pra mim poder me mudar, porque os clientes lá [da Cagece] não queriam que eu viesse pra cá e os daqui do Aeroporto me chamavam pra eu vim pra cá. Os clientes de lá da Cagece e os meus clientes do Aeroporto queriam que eu viesse pra cá, que eu alugasse aqui. Foi uma decisão difícil, eu não sabia se

¹⁸⁰ Entrevista concedida ao autor por uma moradora do bairro Serrinha, em 06/10/2005.

¹⁸¹ Entrevista concedida ao autor por uma moradora do bairro Serrinha, em 06/10/2005.

eu ficava lá ou vinha pra cá. Depois eu decidi vim pra cá. Aí, os de lá ainda ficou vindo pra cá. Aí, eles acharam longe. Aí, não vieram mais. Eu fiquei só com os daqui mesmo.”¹⁸²

As mudanças provocadas pelo atual Aeroporto podem estar relacionadas da mesma forma ao desaparecimento de empresas aéreas e a destruição de uma “cidade”, como sugere um morador do bairro Vila União, ex-funcionário de uma prestadora de serviços para o Aeroporto, vendedor ainda hoje de marmitas para trabalhadores terceirizados no Aeroporto:

“Nós sobrevivia, nós trabalhava com área de Aeroporto. Não era nem com passageiro. Era só mesmo com funcionário do Aeroporto. A maior parte era funcionário. Nossa vida era dedicada só pra eles mesmo (...) Aqui mesmo [no antigo Aeroporto] eu comecei em 87. O Aeroporto ainda tava no auge mesmo da aviação, né? Todas as companhias [Transbrasil e Vasp] ainda tavam numa boa. Depois foi falindo, foi falindo e o Aeroporto se mudou pra lá. Foi como se acabasse uma cidade, né? É a mesma coisa. Eu tenho a cidade, constrói e se acaba, né? Hoje, o Aeroporto não significa mais nada, né? (...) Não dá nem pra gente... sabe? É como se acabasse uma cidade, é a mesma coisa. Eu comparo com aquele pessoal que morava naquela Jaguaribara, né? que vivia daquela renda, de açude e tudo. Fizeram a cidade, mudaram de canto pra outro, mas deixou só boniteza. É a mesma coisa do Aeroporto. Deixando o Aeroporto, ficou só aquela boniteza, que beneficiou só os grande, do outro lado acabou tudo.”¹⁸³

Para uma proprietária de uma marmitaria no antigo Aeroporto, no bairro Vila União, a mudança com o atual Aeroporto está relacionada com a perda de postos de trabalho de familiares em decorrência do fim do contrato de uma empresa que prestava serviços terceirizados, o que revela como a vida dos moradores do “entorno” está relacionada de alguma forma com as ampliações do Aeroporto de Fortaleza.

“No Aeroporto mesmo agente nunca trabalhou. Agora, minha família, meu pai, meus irmãos, minhas irmãs, meus cunhados, todos trabalhavam no Aeroporto (...) Todo mundo da minha família. Nós somos oito irmãos, oito comigo, só teve uma irmã que não trabalhou, pronto. Tudo trabalharam numa empresa só, na UltraLimp. Minha irmã trabalhou nove anos, à noite, meu pai também (...) Hoje não tem mais nenhum que trabalha no Aeroporto, não, nenhum, porque a empresa perdeu o contrato, o tempo passou, sabe? Nós chegamo aqui pra morar em 79, Wellington, no final de 79, aqui no Vila União (...) Minha mãe mora na mesma casa até hoje. Quando nós chegamos aqui não tinha ninguém casado de nós. Já casamos todos. São oito irmãos, mas todos casados. Meu pai faleceu. Aí, pronto. Meus dois irmãos foram quem primeiro entraram. Um deles ficou quatorze anos trabalhando no Aeroporto, só na UltraLimp. Aí, pronto. Depois foi entrando meu pai, meu

¹⁸² Entrevista concedida ao autor por uma moradora do bairro Serrinha, em 20/11/2005.

¹⁸³ Entrevista concedida ao autor por morador do bairro Vila União, em 30/11/2005.

*outro irmão, todo mundo na UltraLimp (...) Talvez, cada um trabalhou com certeza dez anos, cada um.*¹⁸⁴

A transferência do Aeroporto é entendida por um ex-morador da Vila União, engraxate desde 1997 no Aeroporto, “ex-menino de rua” no antigo Aeroporto na década de 1980, segundo me confessou, a partir do crescimento do Aeroporto e do movimento de passageiros, a cada ano apresentado pelo Governo do Estado como um recorde.

*“O movimento caiu muito aqui. Porque o Aeroporto cresceu e ficou separado entre desembarque e embarque. Lá, no Aeroporto velho era pequeno, mas era tudo junto. Então, todo mundo se via, lojista, passageiro. Só não tinha conforto para o passageiro, mas em compensação pras lojas, que era pouco, mas sustentava o custo. O movimento era maior, entendeu? Esse movimento [no novo Aeroporto] pensaram em fazer grande, pensando que ia ter muito movimento, mas não tem.”*¹⁸⁵

A proposta do Governo do Estado de atrair mais visitantes por meio do novo Aeroporto é avaliada pelo mesmo engraxate a partir dos seus interesses particulares. Para ele, o Aeroporto não trouxe “movimento” para Fortaleza.

*“O Governo do Estado tava com a visão de que esse Aeroporto ia ter assim um movimento tremendo. Na visão dele, do Governo, do Tasso Jereissati, esse Aeroporto ia ser Internacional, que ia pousar vôo de todos os países. Então, até agora não tá pousando. Nós temos vôos de Amsterdã, mas não é fixo, não é uma coisa certa (...) O turista não engraxa, né? Porque o meu movimento é mais quem faz viagem pra Brasília à negócio, quem usa linho. Então, o turista, raramente! Ele só engraxa por brincadeira, por divertimento. Então, o turista, ele usa tênis, sapato comum, é difícil o turista querer engraxar o sapato. Então, eu trabalho, mas é com quem vai à Brasília, à Recife, que vai à São Paulo, à negócio. Então, quando tá no mês de movimento, na alta estação, cai muito pra mim. Já aumenta pro lojista, pra Infraero, mas pra nós que é engraxate, caiu muito. Por exemplo, esse movimento fraco agora, esse mês, o mês de novembro, é bom pra mim, mas pras lojas de artesanato, essas coisas assim, o mês de janeiro até o carnaval é bom. Aí, cai pras lojas. Aí, quando chega o mês de março em diante pra mim, depois do carnaval, melhora. Quando chove no mês de inverno não é ruim pra mim porque o sapato mela, fica sujo, aí o turista, o passageiro tem que engraxar o sapato.”*¹⁸⁶

É significativa nessas passagens, a maneira como determinados sujeitos interpretam e são afetados pelas mudanças contemporâneas em Fortaleza. No caso dos moradores que residem no “entorno”, submetidos a constantes deslocamentos, o Aeroporto de

¹⁸⁴ Entrevista concedida ao autor por uma moradora do bairro Vila União, em 30/11/2005.

¹⁸⁵ Entrevista concedida ao autor por um morador do bairro Vila União e engraxate do Aeroporto, em 10/11/2005.

¹⁸⁶ Idem.

Fortaleza não representa apenas mais visitantes para a Cidade, como tendem a referir os representantes governamentais e do *trade* turístico, mas um espaço significativo de suas vidas e da forma como experimentam as transformações no tempo e no espaço.

5.2 A paisagem e o vernacular: liminaridade e fronteiras simbólicas

O Aeroporto de Fortaleza parece ser um dos espaços que representam bem hoje na Cidade aquilo que Giddens (1991) denomina de *desencaixe*, ou seja, os processos sociais responsáveis pelo deslocamento das relações sociais dos “contextos sociais de interação” e que são estendidas a relações tempo-espaciais ilimitadas. As relações assim desencaixadas, afirma o autor, só conseguem se manter se, entre os sujeitos que experimentam essas mudanças no espaço e no tempo na “alta modernidade”, existir reciprocidade dos sentidos atribuídos aos *sistemas simbólicos*, garantindo assim *confiança* no sistema. Todavia, embora sejam evidentes as análises de Giddens sobre a sociedade contemporânea, é preciso também observar como essas relações são reterritorializadas em contextos sociais particulares e como grupos e camadas sociais experimentam de modo distinto essas transformações por meio do uso.

Além de ser apresentado como um marco da imagem contemporânea da Cidade o Aeroporto de Fortaleza tem atuado na formação de sociabilidades efêmeras de atores sociais específicos que desenvolvem suas práticas tendo-o como referente espaço-temporal. Como pude observar nas minhas idas ao campo, “vendedores ambulantes”, “meninos de rua”, “catadores”, os grupos do viaduto, meninos que “batem bola” em campos improvisados, além de idosos, equipes de futebol, “atletas” que praticam exercícios físicos “no calçadão do Aeroporto” durante todos os dias, têm àquele espaço como significativo. Além destes nem sempre visíveis, outros segmentos identificados quase sempre através de objetos que comunicam poder e ordem estão presentes no espaço do Aeroporto (Imagens 15 e 16): soldados do Exército, Polícia Rodoviária Estadual, Agentes do Dert, policiais militares, segurança privada do Aeroporto e empresas que transportam cargas aéreas.



Imagem 15. Policiais militares em treinamento no Aeroporto. Foto do Autor.



Imagem 16. O vernacular e a paisagem. Entre eles vigilância e controle exercido pelo carro patrulha do Dert. Foto do Autor.

Além desses atores que espacializam disciplina, outras práticas são significativas para a demarcação e reforço de fronteiras simbólicas que parecem conferir ao Aeroporto uma certa distinção em relação ao “entorno”. É comum encontrar, sobretudo nos períodos de alta estação, equipes em operação do Dert, realizando capinagem, limpeza e pintura dos fios de pedra e dos canteiros centrais da Avenida Carlos Jereissati. Além dela, as vias de acesso ao Aeroporto são alvos também da operação, quase sempre as muretas pichadas por atores que escolhem outros horários para atuar. Mas é na avenida principal que o investimento é mais intenso. Como pude observar, é grande a regularidade com que carros de vigilância da Infraero estacionam na avenida, do lado do Aeroporto, bem como, a presença de viaturas da polícia militar por toda a extensão da via, distribuídas por pontos estratégicos.

Contudo, observando o desenrolar das ações no espaço do Aeroporto, suas regularidades e pontos de apoio, durante o dia, um conjunto mais diversificado de grupos para lá converge. Pela manhã, observo bem cedo “catadores” que partem ou chegam dos inúmeros trajetos percorridos pela Cidade, em “carros” cheios de material selecionado, feitos com carcaças de geladeiras reaproveitadas. No bairro Serrinha, onde existem muitos “depósitos” de reciclagem, é comum encontrar “carros” de todos os tamanhos, até porque não é difícil encontrar crianças empurrando um. Nesse mesmo horário, dezenas de funcionários que trabalham no Aeroporto, em regime de turno, chegam em carros, bicicletas ou mesmo a pé. Nesse tempo, as empresas que transportam cargas e combustíveis parecem repetir um trabalho ininterrupto de entrada e saída do Aeroporto.

As ruas e avenidas próximas ao Aeroporto passaram a comportar outros espaços que lhe fazem referência. Após a sua inauguração em 1998, várias empresas que transportam cargas aéreas passaram a ocupar alguns imóveis, em particular, no bairro Serrinha. Desde o início desta pesquisa, pude identificar várias empresas, dentre elas a VariLog, Voex – encomendas aéreas, InterCargas, NewLog e a Brasil Cargas Aéreas, que competem espaço com residências e outros imóveis.

Os bairros próximos ao Aeroporto têm se tornado, da mesma forma, referência para estabelecimentos comerciais frequentados por moradores do “entorno”, como o Aero Pizza e o Aero Drinks, no bairro Serrinha, ambos fechados há pouco tempo. No bairro Vila União, é possível encontrar o clube e o lava-jato Pista de Pouso, ambos próximos ao antigo Aeroporto, além do Palheta, que oferece serviços de restaurante para o Aeroporto. Antes da construção do atual Aeroporto havia também a Boite Boing, próximo à Lagoa do Opaia.

No “calçadão do Aeroporto”, como os moradores se referem ao espaço, por volta das 5:00 horas da manhã, é a vez dos primeiros praticantes de *cooper* (Imagem 17) começarem a chegar. Vindos das várias ruas dos bairros que tem o Aeroporto como zona

limítrofe ao norte, eles ocupam o “calçadão” que em poucos minutos fica tomado, em sua maioria, por idosos, donas de casa e trabalhadores que encontram um tempo para se exercitar antes de trabalhar. Até às 7:00 horas da manhã é intensa a presença de pessoas, quando ocorre gradualmente uma diminuição. Após esse horário, apenas os que “esperam” nos pontos de ônibus, os passantes de bicicleta, sem falar dos que não tem dinheiro para ir de ônibus, em sua maioria operários que vão a pé ao trabalho nos bairros do leste da Cidade, ocupam o espaço do Aeroporto. Na opinião de um morador do bairro Serrinha, o espaço do Aeroporto “é uma área livre, dá mais conforto pra gente utilizar. Às vezes acontece que eu faço pela manhã e até a tarde”.¹⁸⁷



Imagem 17. Praticantes de *cooper* no “calçadão do Aeroporto”. Foto do Autor.

Durante à tarde, a partir das 16:00 horas um número maior e mais diversificado de pessoas vai ao Aeroporto para praticar exercícios ou simplesmente conversar. Como pude distinguir em várias oportunidades, é nesse período que várias das questões que têm instigado as chamadas teorias pós-modernas ganham suporte empírico. A “avenida do Aeroporto” em pouco tempo é reapropriada por times inteiros de futebol amador, identificados por seus uniformes e sempre divididos em grupos de quatro ou cinco, como pude constatar para a equipe do Santana Têxtil, do bairro Montese; por donas de casa, jovens, pessoas que aparentam um melhor porte físico, outros “atletas de fim de semana”, estudantes (Imagem 18). No viaduto em frente ao terminal de cargas do Aeroporto, onde é possível olhar os aviões

¹⁸⁷ Conversa informal realizada com um morador do bairro Serrinha em 01 de março de 2005, às 15:00.

que aterrissam e decolam, grupos, predominantemente de homens, observam as atividades que ali se desenrolam.



Imagem 18. Grupo de estudantes do colégio estadual Waldemar Barroso da Serrinha no Aeroporto. Foto do autor.

Para os “vendedores ambulantes”, que retiram seu sustento das atividades do Aeroporto, os poucos instantes que possuem para realizar alguma venda aos funcionários são marcados por tensão e imprevistos. Para um vendedor de sanduíches, que acompanhei em frente ao Aeroporto (Imagem 19 e 20), ex-funcionário durante oito meses na década de 1980 da empresa Pontual, que realiza serviços de limpeza para o Aeroporto, o trabalho no antigo

*“tinha vez que dava dinheiro. Tem gente que vivia de lá, escapava lá, os guarda mandava todo mundo ir embora e depois voltava tudo de novo, eu via todo o dia a cena. Depois que o novo Aeroporto foi construído quebrou as pernas de muita gente, depois que veio pra cá”.*¹⁸⁸

¹⁸⁸ Conversa informal com um “vendedor ambulante” que vende lanche em frente ao Aeroporto de Fortaleza em 02 de março de 2005.



Imagem 19. Vendedor ambulante do bairro Vila União se dirigindo ao Aeroporto. Foto do autor.



Imagem 20. Vendedor ambulante no Aeroporto. Foto do autor.

A partir das 7:30 da manhã aquele vendedor, vindo do bairro Vila União, no antigo Aeroporto, chega ao ponto de ônibus localizado do outro lado da Avenida Carlos Jereissati, em frente ao atual Aeroporto. Acompanhando o período em que ele permanece no local, entre

7:30 às 10:00, observo um conjunto de relações que são estabelecidas com os usuários do ponto, em sua maioria trabalhadores e alguns poucos estudantes.

Como pude identificar, do outro lado da avenida, no gramado do Aeroporto, funcionários de uma empresa prestadora de serviços que realizam trabalhos de manutenção em determinados momentos da manhã fazem algum sinal para que o vendedor vá até eles vender lanche. A cada dia eles estão situados em locais diferentes, o que exige novas estratégias para se deslocar até eles por parte do vendedor. Ele, que já foi expulso várias vezes do local onde hoje é o estacionamento, segundo me revelou, atravessa a avenida e se dirige aos funcionários. Para ele,

*“o ritmo é esse aqui mesmo, tem dia que é bom, tem dia que é ruim. O ritmo é só esse aqui. É diferente do local onde o cara pode ter uma base. É só eu colocar uma barraquinha lá, aí dá problema. Mas eu sou vendedor ambulante, me movo pra todo canto. Quando eles[os funcionários] estão lá em cima não dá pra vender não porque a Infraero prende a bicicleta, a merenda e o cara. Se eles não estiverem aqui, estão lá dentro, aí eles ficam sem merendar”.*¹⁸⁹

A vigilância e o controle realizado em certos espaços da Cidade voltados para promover Fortaleza aos mercados consumidores em muitos casos se dão através de práticas de intimidação e de segregação. Em alguns momentos se revela dotada de êxito ao isolar usuários não visados por meio do controle dos usos do Aeroporto de Fortaleza.

5.3 Mix e controle dos usos

As estratégias de controle do uso do espaço urbano na principal porta de entrada dos consumidores dos “produtos” da Fortaleza contemporânea têm se voltado para retirar do espaço público grupos e camadas sociais não visados pela política de promoção de Fortaleza para os mercados consumidores. Ao contrário, esses atores, muitas vezes acusados de perigosos, têm sido alvo de políticas sociais caricatas. Ao falar sobre o início da chamada responsabilidade social da Infraero, a responsável pelas ações sociais da empresa junto aos bairros que formam o “entorno” do Aeroporto de Fortaleza comenta sobre a eficácia delas ao mudar o sentido que a presença daqueles sujeitos tinha nos aeroportos administrados pela Infraero:¹⁹⁰

¹⁸⁹ *Idem.*

¹⁹⁰ A presença de outros usuários do Aeroporto de Fortaleza já era vista como “problema” antes mesmo da construção do atual Aeroporto, como mostra a opinião de um passageiro sobre as “deficiências” do antigo Aeroporto. “Além de nós termos o nosso Aeroporto em obras, sofrendo o que é público e notório, sofrendo as deficiências que ele tem, ainda há aquelas crianças. E hoje, não só crianças, mas mulheres com crianças no colo. Aquele enxame de meninos, adolescentes, já quase homens acolá pedindo. Já não mais nem querendo carregar

*“Olha só, Wellington, eu lembro ainda na época que eu trabalhava no aeroporto, lá no Rio. Eu acho que a coisa começou por ali. Tinha uns menininhos que iam pedir no aeroporto. Eles eram pedintes. Eles estavam sempre no aeroporto. Aí a gente pegava os menininhos, levava pra fora, botava dentro do ônibus. O ônibus era circular, ele ia e voltava e os meninos voltavam juntos, entravam de novo. Quando a gente menos esperava, estavam eles pedindo. Aí, o que foi que o pessoal resolveu fazer. ‘Eles gostam do aeroporto, né? Não vão sair daqui? O que é que a gente pode fazer?’ Pegamos os meninos para ser ‘mensageiros’ (...) E pegamos esses meninos. ‘Ah! Eles podem ficar entregando documentos e tal’. Pronto. Uniforme nos meninos, com treinamento, eles passaram a ser ‘mensageiros’ da Infraero. A coisa deu certo. Aí, começaram a ampliar isso. E quando eu cheguei aqui em Fortaleza, a gente via os meninos sempre pulando o muro, você vê que ali é bem baixinho, tem casas grudadas no muro e eles pulavam esse muro e ficavam soltando pipa, jogavam lixo, a comunidade jogava lixo (...) E a gente se preocupava com isso. E a gente começou a pensar: ‘vamos fazer um trabalho com o pessoal do entorno do Aeroporto? Vamos trazer eles pra gente. E a gente vai mostrando pra eles a realidade do Aeroporto’. Porque na realidade a gente chegou e tomou o espaço deles. A gente chegou e botou o Aeroporto aqui e eles tiveram que engolir a gente”.*¹⁹¹

Desde 2001, a Infraero oferece em todos os aeroportos brasileiros administrados por ela “ações sociais” para as “comunidades do entorno aeroportuário”, dentro do projeto *Infraero Social* (Imagens 21, 22, 23, 24, 25 e 26).¹⁹² Essas ações, na verdade, têm se constituído estratégias eficazes para retirar dos aeroportos usuários indesejáveis, aqueles que residem em áreas próximas aos aeroportos.

Em Fortaleza, a Empresa realiza, desde 2001, junto aos bairros Serrinha e Vila União, locais próximos ao Aeroporto de Fortaleza com maior concentração de favelas,

mala, já chegam pedindo, metendo a mão no nosso bolso”. Cf. *O Povo*, de 02 de junho de 1995. Um outro fato relacionado ao atual Aeroporto demonstra como os moradores do “entorno” estão constantemente submetidos a práticas de controle: em 2002, a Caixa Econômica Federal do Ceará encerrou suas atividades no primeiro andar do Aeroporto, retirando de uma só vez a Agência e o sistema de auto-atendimento, espaço até hoje desativado. Como pude confirmar em conversas informais com funcionários de lojas próximas ao Banco e com moradores do bairro Serrinha, de onde provinha a maior parte dos usuários dos serviços bancários, sobretudo, aposentados e pensionistas, a principal justificativa para a retirada do Banco teria sido o incômodo causado pela presença de dezenas de pessoas desde as primeiras horas da manhã formando longas filas, algumas das quais sentadas ou deitadas no corredor que levava à Caixa. Segundo me revelaram, a contato de visitantes com aqueles usuários, sobretudo, aqueles provenientes dos desembarques internacionais, deveria ser evitado, o que evidencia uma das estratégias para apresentar uma imagem de Cidade “moderna” e socialmente justa.

¹⁹¹ Entrevista concedida ao autor pela responsável pelo setor de comunicação social da Infraero em 28/06/2005.

¹⁹² Essas “ações” são desenvolvidas nos 65 aeroportos administrados pela Infraero com o objetivo de “diminuir as distâncias entre a excelência tecnológica dos aeroportos brasileiros e a realidade das populações carentes do entorno aeroportuário”. Cito como exemplo o Projeto Pouso Seguro da Criança, no Aeroporto de Aracajú; o Projeto Movimento Pró-Criança, no Aeroporto Internacional do Recife; o Projeto Caminhando Juntos, no Aeroporto de Vitória e o Projeto Meninos Amigos do Aeroporto, no Aeroporto Internacional de São Paulo. Esses dados foram coletados em um informativo de circulação nacional intitulado *Infraero Social* e demonstram como certos atores, sobretudo crianças dos “entornos”, são alvos de estratégias de controle nos aeroportos brasileiros. Outras “ações”, como corte de cabelos, serviços de saúde, emissão de documentos, dentre outras, são realizadas também no antigo Aeroporto ou em sedes de associações de moradores dos bairros do “entorno”, como pude acompanhar para o caso da Associação dos Moradores do Bairro da Serrinha – AMORBASE, em 2005. Normalmente essas “ações” são divulgadas ou pelos principais jornais de Fortaleza, ou mesmo por algumas lideranças dos bairros. Os “serviços” são restritos aos moradores do “entorno”.

curso¹⁹³ para crianças, adolescentes e adultos desempregados. São esses segmentos sociais, no caso do Aeroporto de Fortaleza, os que mais o utilizam para suas estratégias de sobrevivência, como pude constar nesta pesquisa e aqueles que mais estão submetidos ao controle no espaço do Aeroporto.

Esse aspecto do controle é destacado também por alguns atores que trabalham no Aeroporto, como o proprietário do Alek's Chopperia, no terraço panorâmico do atual Aeroporto. Para ele, a mudança representa aumento do controle, exigido pela expansão do Aeroporto, o que demonstra como esse espaço tem recebido nos últimos anos um intenso investimento por ser a principal porta de entrada da Cidade:

“Houve uma melhoria, assim, porque lá [no antigo Aeroporto] nós não tínhamos ar condicionado, não tinha esse conforto que a gente tem aqui hoje, né? Nós temos hoje muita segurança no Aeroporto, né? Temos sessenta câmeras vigiando o Aeroporto, por volta de... eu acho que chega talvez a quase um quilômetro, em volta do Aeroporto. Nós somos todos monitorados. Lá nós não tínhamos isso aí, né? Então, hoje a gente se sente muito melhor aqui, né? (...) O movimento aumentou, o Aeroporto cresceu, dobrou de tamanho, de tudo, né? e a segurança também teve que dobrar, né? talvez triplicou porque a coisa começou a exigir mais. Passou a ser Aeroporto Internacional. Então, a cobrança é maior, segurança maior, vigilância maior, entendeu? E as coisas vêm mudando muito. Esse terrorismo fora aí, né? Isso traz uma preocupação aqui, né?”¹⁹⁴

Na opinião do mesmo sujeito, o deslocamento do Aeroporto significou também a presença de alguns obstáculos físicos e simbólicos sobre outros usuários do Aeroporto de Fortaleza. Para ele, essas barreiras são eficazes ao afastar e isolar moradores do “entorno”:

“Lá [no antigo Aeroporto] existia muita criança, devido aquela favela que tem na Lagoa do Opaia, né? Com a mudança pra cá, a garotada não pode muito entrar aqui. Naquele tempo, eles entravam muito lá, tinha muito aquela cultura da criança ficar na Praça do Vaqueiro e aquilo ali eles adentravam dentro do Aeroporto. Como aqui não tem muita coisa em volta do Aeroporto, eles não podem parar, não tem como estacionar aqui perto, né?, ficar fazendo ponto, né?, nem olhar carro (...) Hoje, nós estamos praticamente zerado de crianças aqui, em relação a criança pedindo, enfim, né?, criança desocupada, ociosa, nós não temos hoje aqui no Aeroporto. Enquanto lá, nós tínhamos muito isso lá. No Aeroporto antigo existia assim um número muito alto de crianças desocupadas (...) E também dificultaram muito essas coisas aqui, né?, porque a coisa ficou mais moderna, né? ficou diferente, né? As

¹⁹³ Os cursos do projeto Oficina de Trabalho, com foco na atividade turística, acontecem no antigo Aeroporto e são destinados aos moradores do “entorno”, sem distinção quanto ao bairro de origem: cursos de garçom, camareiro, emissor de bilhetes aéreos, além de cursos de língua. Outros projetos são desenvolvidos para o “entorno”: o Clube de Artes, para crianças da Lagoa do Opaia, na Vila União, e cursos de reciclagem de lixo, no bairro Serrinha, em parceria com a Associação Ecológica dos Catadores de Material Reciclável da Serrinha – ACORES. Já a distribuição de cestas básicas ocorre preferencialmente nas favelas da Lagoa do Opaia, no bairro Vila União e Garibaldi, no bairro Serrinha, locais com maior concentração de pessoas carentes residindo no “entorno”.

¹⁹⁴ Entrevista concedida ao autor pelo proprietário do Alek's Chopperia, no atual Aeroporto, em 12/11/2005.

residências são muito mais distantes, né? Por exemplo, a Serrinha tá mais distante do Aeroporto, enquanto lá era a poucos metros do Aeroporto. Ali era... ainda hoje eles têm lá aquelas casas, não é bem favela, mas são casas improvisadas, submoradias lá no antigo Aeroporto. Enquanto aqui, já é mais difícil, né?, a coisa é mais distante. Então, dificulta. Tem a avenida principal, que é essa Carlos Jereissati, que passa em frente, também dificulta, isso é uma barreira pra eles atravessar pro lado de cá, vindo da Serrinha pro Aeroporto. Quer dizer, eles encontram vários obstáculos: a Avenida, que é uma avenida de grande movimento, né?, eles não podem cruzar a avenida facilmente e tem a segurança, que é abordada na entrada aqui. Na hora que a segurança percebe que é uma criança que vem pra pedir alguma coisa, ela é abordada e é chamada, é convidada que eles, né?, retornem a sua casa, né?, porque não pode ficar aqui dentro, né?”.¹⁹⁵

Os usos atribuídos ao Aeroporto Internacional de Fortaleza, voltados para atender a um público de consumidores dos “produtos” e atrativos da Cidade e do Estado, não previa outros usuários, que sob certas circunstâncias, tomavam aquele espaço para suas práticas sociais. A pretensão de criar um “espaço de convivência” na Cidade deveria atender a necessidades de dotar determinados espaços de um *mix* de usos abertos aos diversos segmentos sociais. Ao falar sobre o desejo de transformar o Aeroporto em “equipamento da comunidade”, o arquiteto lembra que

“a intenção era que a Cidade usasse aquela área sem perturbar o funcionamento do Aeroporto (...) mas eu queria lá, no primeiro projeto tinha: um teatro em cima e um cinema. Porque eu queria que as pessoas fossem assistir filmes lá (...) Imagine só o cenário: de um lado, trem, ônibus, ligado por metrô. Eu tenho lá um terminal intermodal. Então com isso eu posso pegar uma pessoa que mora lá no Conjunto José Walter e ir pra lá assistir um filme, ou posso ir pra lá tomar um café, ou posso ir pra lá comprar um livro. Onde aquilo ali fosse um espaço da Cidade (...) A idéia na época era que o Aeroporto como um todo fosse uma grande área de convivência, onde por acaso parava avião (...) Hoje a Cidade precisa desses espaços, de lazer, de encontro, de convivência, né? E um espaço caro e rico como é um aeroporto seria uma boa oportunidade de você ir olhar os aviões descer, de você ir lá jogar um fliperama, então de que você gostasse do Aeroporto. A minha intenção, meio egoísta, era que a Cidade amasse o Aeroporto não como um equipamento de transporte, mas como equipamento da Cidade, como equipamento da comunidade”.¹⁹⁶

¹⁹⁵ Idem.

¹⁹⁶ Entrevista concedida ao autor pelo arquiteto responsável pelo projeto arquitetônico do Aeroporto de Fortaleza, em 29/03/2005.



Imagem 21. Espaço Social da Infraero, na Praça de Alimentação do Aeroporto de Fortaleza, principal espaço de consumo no Aeroporto, onde são recolhidos donativos e são apresentadas as “ações sociais” da Infraero através de apresentações artísticas e culturais com crianças e jovens do “entorno”. Foto gentilmente cedida pela Infraero.



Imagem 22. Exposição sobre a obra de Josué de Castro, geógrafo pernambucano, autor de trabalhos sobre fome e miséria no Brasil, a propósito da semana de “solidariedade” organizada pelo Comitê de Entidades no Combate à Fome e pela Vida – COEP, na Praça de Alimentação do Aeroporto de Fortaleza. Foto do Autor.



Imagem 23. Crianças da entidade assistencial Casa do Menino Jesus do bairro Vila União na Praça de Alimentação do Aeroporto. Foto gentilmente cedida pela Infraero.



Imagem 24. Apresentação das crianças do Projeto Clube de Artes, na Praça de Alimentação do Aeroporto. Foto do Autor.



Imagem 25. Jovens do Movimento Hip Hop, do bairro Serrinha, nas “ações sociais” da Infraero no Aeroporto de Fortaleza. Foto do autor.



Imagem 26. Moradores do “entorno” nas “ações sociais” da Infraero no antigo Aeroporto. Foto gentilmente cedida pela Infraero.

Apesar da proposta de diversificar os usos do Aeroporto e transformá-lo em “espaço da Cidade”, vários obstáculos têm contribuído para retirar do Aeroporto segmentos

sociais não visados pela política do turismo do Governo do Estado do Ceará, como foi visto anteriormente. Esse espaço, como principal portão de entrada do capital internacional para o Estado e sua Capital, tem recebido intensos investimentos segregadores e higienizadores para apresentar uma imagem de Cidade “moderna” e competitiva. Contudo, a escolha do Aeroporto para as práticas sociais de determinados atores tem possibilitado, em alguns momentos, a reapropriação política desse espaço e sua ressignificação através do simbolismo presente nas práticas de contestação da imagem oficial vendida de Fortaleza, como aconteceu durante as manifestações dos “topiqueiros” no ano de 2001.

5.4 “Topiqueiros”¹⁹⁷ no Aeroporto

Arantes (2000), ao estudar as manifestações contra a carestia e o desemprego em São Paulo no final do Regime Militar, apontou que há uma dimensão simbólica que é comunicada através das práticas sociais. A “política como ação simbólica” possibilita compreender o espaço público como o lugar onde os diversos segmentos sociais estão em disputa pela definição da realidade. Para o autor, é através do simbolismo presente nas práticas que o edificado passa a ganhar novos significados distintos daqueles cristalizados por arquitetos e urbanistas.¹⁹⁸

A seguir, reconstruo o conjunto de ações organizado pelos participantes das manifestações dos “topiqueiros” que tiveram como referência espaço-temporal o Aeroporto de Fortaleza. Utilizo como material empírico as reportagens dos jornais *O Povo* e *Diário do Nordeste* publicadas no ano de 2001. Adoto a observação de Arantes (2000) sobre o papel da comunicação e da propaganda midiática como formatadoras da realidade, ao selecionar fatos e imagens em detrimento de outros.

Topiqueiros acampam defronte ao Aeroporto em protesto contra o Estado

Foi com essa manchete que o jornal *Diário do Nordeste* de 5 de julho de 2001 abriu a série de matérias que iria se repetir por algum tempo entre os jornais locais. As discussões em torno da regulamentação do “transporte alternativo” intermunicipal no Ceará já vinham sendo feitas entre representantes do Governo do Estado e as entidades que representavam os “topiqueiros”, mas a demora por parte do Estado em dar uma solução definitiva para a situação daqueles profissionais obrigou que eles partissem para a ação direta

¹⁹⁷ Este termo se refere no Estado do Ceará aos trabalhadores do transporte alternativo que disputam linhas com outros transportes coletivos, em especial, os ônibus.

¹⁹⁸ Arantes se apropria da teoria sobre a dimensão simbólica da realidade social de Bourdieu (1998, p.11), que vê nos símbolos o meio possível de construção do “*consensus* acerca do sentido do mundo social”. Adoto aqui as observações de Bourdieu sobre a sociedade e os campos que a compõem, onde “as diferentes classes e frações de classe estão envolvidas numa luta propriamente simbólica para imporem a definição do mundo social mais conforme aos seus interesses”.

como forma de pressionar o Governo. A escolha de um marco constitutivo da imagem contemporânea de Fortaleza e do Estado para as práticas sociais de determinados atores não pode ser vista sem levar em conta as pretensões dos participantes que buscavam dar visibilidade a uma situação que vinha se agravando há algum tempo.

Na madrugada do dia 4 de julho de 2001, *os turistas que chegaram a Fortaleza, pelo Aeroporto Internacional Pinto Martins a partir das três horas* se depararam, segundo a matéria, com 350 veículos de “transporte alternativo” intermunicipal (com previsão para 700 veículos até à noite) ocupando as extremidades da Avenida Senador Carlos Jereissati. O destaque para o momento em que a ação dos “topiqueiros” se deu é relevante para o argumento que procuro desenvolver. É durante a madrugada que a maior parte dos vôos nacionais e internacionais chega a Fortaleza trazendo turistas, em sua maioria, das regiões sul e sudeste do país e da Europa. A escolha do início do mês de julho para as ações é significativa uma vez que é nesse mês que se abre a alta estação de férias no Estado, período de grande fluxo de pessoas no Aeroporto, o que coincide com as férias na Europa e em parte do Brasil.

Na tarde do mesmo dia teve início um acampamento no Aeroporto reunindo os “topiqueiros” das várias entidades que organizavam as atividades desses profissionais entre Fortaleza e os municípios do Estado. Eles exigiam uma *audiência com o Governador Tasso Jereissati* uma vez que estavam desacreditados com o andar das negociações feitas com o Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes (Dert). Afirmavam para os jornalistas que só sairiam após se reunirem com o Governador.

Para compreender melhor o desenrolar das ações é preciso retornar a alguns fatos que antecederam as manifestações. Em janeiro de 2001, o Governo do Estado publicou a Lei 13.094 que dispunha sobre o sistema rodoviário intermunicipal e regulamentava o serviço de passageiros em todo o Estado. Além dela um requerimento, de autoria do deputado estadual Paulo Afonso, garantia amplos direitos aos profissionais para trabalharem nas rodovias estaduais e em Fortaleza. De acordo com essa lei seria permitido o transporte de passageiros por parte dos “topiqueiros” até a abertura de uma licitação pública para a regularização do serviço.¹⁹⁹

Apesar da lei, as “perseguições” aos “topiqueiros” e a apreensão de veículos por parte do Dert e da Polícia Rodoviária Estadual foram fatores que desencadearam várias denúncias feitas pelos “topiqueiros” àquelas instituições acusadas de uso da violência e de favorecer os empresários de empresas de ônibus que exploravam as vias que cruzavam o

¹⁹⁹ No jornal *O Povo* de 05/07/2005 o presidente da Fecauc afirma: “não aceitaremos as 600 vagas oferecidas pelo Dert nem essa licitação mentirosa, que vai beneficiar os ‘laranjas’ dos empresários”.

Estado. Como revela o presidente da Federação das Cooperativas Unificadas dos Transportes Alternativos do Estado do Ceará (Fecauce), entidade que reunia 18 cooperativas de “transporte alternativo” no Estado, “antes da lei, não havia uma perseguição tão intensa”.

Com o início do protesto, *a mobilização interditou quatro das faixas da Avenida* onde os “topiqueiros” passaram a *cobrar pedágio* dos que se aventuravam por lá. Logo em seguida foram enviados 32 policiais para evitar excessos. O fato provocou raiva em um major da Polícia Militar que afirmou que se os “topiqueiros” continuassem a fechar a via “a gente leva tudo”. No acampamento, onde foram armadas tendas e barracas, homens e mulheres se revezavam nas tarefas “domésticas”. Na foto que abre a reportagem em questão várias “topiques” aparecem em primeiro plano e ao fundo o mais novo ícone da imagem contemporânea da Cidade de Fortaleza se impõe. Um “fogão” é improvisado para o preparo dos alimentos. Em outra foto um homem destampa uma panela, enquanto outras pessoas se servem à mesa. A cena se repetia por todo o acampamento. No jardim do Aeroporto onde estavam acampados uma faixa alertava o Governador: “Sr. Governador, somos pais de família, não somos bandidos para ter Dert e Polícia no encalce (*sic*). Deixe-nos trabalhar em paz”.

No dia seguinte, após tentativa de reunião organizada pelo Dert e polícia militar com os “topiqueiros”, as matérias dos jornais noticiavam que estes permaneceriam em frente ao Aeroporto porque não aceitavam a proposta do Dert de reservar 600 vagas em licitação pública e só aceitariam falar com o Governador. O sindicato alegava que a carência era de 3.500 “veículos clandestinos”. O Dert se baseava num estudo feito em 1997 pela Universidade Federal do Ceará. O sindicato acusava os dados do estudo defasados para aquele ano. Enquanto se discutia o impasse sobre a demanda real de veículos dois ônibus da empresa São Benedito, que explorava a região do Vale do Jaguaribe, foram incendiados no distrito de Alto Santo, no município de Pacatuba, porque, segundo o superintendente da empresa, havia sido ela a primeira a solicitar liminar impedindo “topiques” na linha de Cascavel, o que teria provocado a revolta dos “topiqueiros”.

Após saber que os “topiqueiros” não aceitariam a proposta para licitação o superintendente do Dert afirmou que “o Governo não vai permitir a continuidade da manifestação em frente ao Aeroporto Internacional. Não vamos permitir a intervenção da via, nem a cobrança de pedágios. Se isso acontecer vamos agir energeticamente”. A cobrança do pedágio por parte dos manifestantes tinha por objetivo arrecadar dinheiro para a compra de mantimentos no intuito de suprir o acampamento, que reunia homens, mulheres grávidas, outras puxando carrinhos de bebê, crianças e velhos. A presença de famílias inteiras reunidas em frente ao Aeroporto, deslocadas de seus municípios de origem, em solidariedade aos

“topiqueiros”, tornava a ação mais dramática. Como afirmou o presidente do sindicato, “nós prometemos e nossas famílias vieram”.

A escolha de um marco espacial na paisagem urbana contemporânea de Fortaleza para as práticas de determinados atores, voltado para promover a Cidade aos mercados consumidores, como tenho argumentado, tinha por objetivo a resolução de um impasse que afetava os trabalhadores do “transporte alternativo”. Além da resolução dessa questão, que dificultava a vida de centenas de “topiqueiros” e de passageiros, a ocupação em frente ao Aeroporto tinha uma dimensão simbólica materializada no uso do espaço, com o levantamento de acampamento, a presença de famílias, a cobrança de pedágios, com toda a teatralidade e dramaticidade vividos por aqueles trabalhadores.

Na matéria de 9 de julho de 2001, o jornal *Diário do Nordeste* afirmava que o Governador só iria conceder audiência aos “topiqueiros” *com a condição de que eles suspendam a manifestação em frente ao Aeroporto*. A proposta logo foi negada pela organização do protesto, que se recusava em sair do local sem ter a garantia de que seriam recebidos pelo Governador. Como forma de demonstrar que não deixariam o local, eles retiraram os pneus dos veículos. A declaração do diretor da Fecauc sobre a acusação de que estariam atrapalhando o tráfego é reveladora a cerca do sentido da ação que desenvolviam: “Não estamos obstruindo as ruas, não estamos prejudicando a população. Estamos querendo apenas garantir nosso meio de vida”. Na mesma reportagem os “topiqueiros” faziam um *apelo para que a população colabore com o movimento, doando gêneros de primeira necessidade*.

No dia seguinte, uma matéria do mesmo jornal afirmava que as crianças, idosos e mulheres grávidas estavam sendo *prejudicados no acampamento dos topiqueiros*. As famílias, vindas em sua maior parte do interior do Estado, estavam há oito dias submetidas *a ação do tempo e do clima*. Uma mulher grávida de nove meses, que acompanhava o marido “topiqueiro”, *com medo de dar a luz dentro de sua topique*, retornou para o seu município natal. Outro “topiqueiro” permanecia acampado *desde o início do protesto, com a mulher e os cinco filhos ainda pequenos*. A solução encontrada pela família para resistir tanto tempo no local foi armar *dormitórios improvisados em redes amarradas nas grades do Aeroporto*, onde passavam dias e noites.

A foto da matéria em análise mostra o “topiqueiro” descansando em uma rede presa à grade do estacionamento do Aeroporto com o filho mais novo. Ao lado os outros filhos olham espantados para o fotógrafo. No centro, sobre uma lona estendida no chão, dois bancos, três caixas de leites, que segundo a reportagem, foram doadas por um carro que passava pelo local e uma garrafa de água que um dos filhos mais velhos conseguiu após ter *que driblar a segurança do Aeroporto*.

Além da escassez de comida no acampamento outra necessidade que passava a agravar a situação era a falta de água, tanto para beber quanto para o banho, feito ora no gramado do Aeroporto, ora em casas de moradores que ofereciam aos acampados seus banheiros. As famílias reclamavam que *as torneiras que irrigavam a área verde do Aeroporto foram desligadas* pela Infraero. A cada dia que se passava mais famílias vinham de outras cidades para aumentar o cerco em torno do Aeroporto com o objetivo de pressionar o Governo para atender as demandas dos “topiqueiros”.

Com a demora nas negociações os ânimos estavam exaltados a ponto de haver confrontos entre policiais e acampados. Segundo o jornal *O Povo* de 11 de julho, na manhã do dia anterior *houve confusão no acampamento organizado pela Fecauce no Aeroporto Pinto Martins* quando policiais “persegiram” o veículo de um “topiquiero” desde Iguape. O “topiqueiro” havia furado uma blitz e se dirigido até o acampamento. Ao chegar foi protegido pelos colegas. O conflito entre policiais e “topiqueiros” teve início. De acordo com o presidente da Fecauce, quando “os soldados o algemaram, os colegas viram e cercaram as entradas do Aeroporto, não deixando o carro sair”.

No jornal *Diário do Nordeste* do mesmo dia afirmava-se que *a prisão tumultua protesto do Aeroporto*. O carro do “topiqueiro”, que transportava *15 passageiros* no momento da “perseguição”, havia sido cercado no Aeroporto por duas viaturas da polícia militar e um carro do Dert, enquanto uma multidão se aglomerava em torno do “topiqueiro”. Para os acampados, a “perseguição” se reverteu em *lucro para o movimento* o que serviu para *tornar público o problema da perseguição*. Nesse momento, as lideranças prometiam *radicalizar, entrando em greve de fome*. O policial que prendeu o “topiqueiro” teve que sair escoltado do local sob ameaças dos manifestantes. O presidente do sindicato voltava a afirmar que só sairiam se fossem atendidas as reivindicações dos “topiqueiros”, enquanto o Governador exigia que eles deixassem o local. Uma tentativa de negociação feita na noite anterior entre o chefe de gabinete do Governador e representantes dos “topiqueiros” não havia chegado a nenhum acordo.

Para o jornal *O Povo* de 12 de julho a presença dos “topiqueiros” no Aeroporto possuía um simbolismo que era encenado pelos acampados para mostrar aos que chegavam ao Estado pela principal porta de entrada de Fortaleza os conflitos que atravessavam a sociedade cearense naquele momento. “Para as lideranças dos topiqueiros, o fato de o acampamento estar em frente ao Aeroporto deu força ao movimento, por ser a porta de entrada e saída de turistas, pessoas influentes e formadores de opinião.”

Como venho buscando demonstrar, as pretensões dos atores sociais comprometidos com a inserção de Fortaleza nos mercados mundiais tinha como prioridade a

construção de um aeroporto internacional. Essa ação era coordenada com outras ações voltadas para o chamado *marketing* urbano com o objetivo de apresentar as vantagens do Estado para os seus potenciais consumidores nacionais e estrangeiros. Entre as estratégias estava a produção de uma imagem de Estado “moderno”, com a oferta de “produtos turísticos” diversificados e um povo hospitaleiro, pronto para receber os visitantes de braços abertos.

Argumento que a presença de determinados segmentos sociais, não visados como potenciais usuários de certos espaços na Fortaleza contemporânea, podem, sob determinadas condições, contribuir para alterar usos e significados estabelecidos. Essa hipótese parece ganhar evidência empírica a partir de depoimentos colhidos pelo jornal *O Povo* do dia 12 de julho de alguns turistas de Recife que ao chegarem à Cidade se viram diante do protesto dos “topiqueiros” no Aeroporto.

“A impressão que fica é que aqui no Ceará existe confusão. É desagradável até chegar e ver o acampamento montado em frente ao Aeroporto, mas eles não estão agredindo ninguém. Conheci Fortaleza antes e vi que está crescendo, com esta manifestação se percebe que aqui existe confusão (Bancária)”.

“Acho que estão certos. Eles têm o direito de se manifestar. Mas é muito desagradável chegar à Cidade e encontrar essa situação, se tem uma má impressão. A Cidade está bonita, mas isso chega a agredir. Cabe ao governo tentar resolver rapidamente (Técnico de futebol)”.

“O fato de estarem acampados logo no Aeroporto e por tanto tempo demonstra que o governo daqui é intransigente. O processo correto seria entrar em um consenso. Se está manchando a imagem do Estado, o Governo deveria tomar logo uma atitude de negociação (Juiz classista)”.

O *manchar a imagem do Estado* aponta para a eficácia contida nas ações dos “topiqueiros” na alteração ocasional de usos e significados supostamente cristalizados em determinados espaços da Fortaleza contemporânea voltados para promover a Cidade e o Estado para os mercados consumidores. Por outro lado, é preciso indagar se não há, como aponta Arantes (2000) para o caso de São Paulo, uma representação relativamente compartilhada entre os segmentos sociais ao elegerem certos espaços da cidade como centralidades para suas práticas sociais.

No dia 15 de julho de 2001 os jornais locais anunciavam o fim da manifestação dos “topiqueiros” no Aeroporto com a promessa feita pelo Governo do Estado de que iria regularizar a atividade daqueles profissionais e por parte do Dert e da Polícia Rodoviária de não mais “perseguirem” os “topiqueiros” nem apreender os seus veículos. O segundo encontro com o chefe de gabinete do governador apontava para o fim das negociações entre Governo e “topiqueiros”. Com as promessas feitas alguns participantes das manifestações

recolocaram os pneus de volta em seus veículos, desfizeram o acampamento, enquanto *outros cuidavam da limpeza do local onde permaneceram durante o período do acampamento.*

Considerações Finais

Fortaleza tem sofrido no decurso de sua história intervenções de diversas ordens com o intuito de adequar o seu traçado urbano às demandas dos setores sociais comprometidos com os ideários de “modernidade”, “progresso” e “desenvolvimento”. Desde meados da segunda metade do século XIX às três primeiras décadas do século XX, a Cidade conheceu o período de maior transformação no seu traçado com a construção de longas avenidas e das remodelações urbanas, significando não apenas o embelezamento da Cidade, mas também um intenso processo de controle dos usos e costumes dos setores sociais menos favorecidos, tidos pelos patrocinadores da chamada modernidade em Fortaleza como atrasados e primitivos.

A Fortaleza contemporânea, como as principais metrópoles brasileiras, têm recebido nos últimos anos por parte do poder público investimentos em infra-estrutura urbana, apontados como uma necessidade que os processos de globalização impõem como forma de garantir o fluxo rápido de capitais, empresas multinacionais, negócios e turismo, com vista a torná-la competitiva. Essa estratégia tem favorecido, por outro lado, a permanência de práticas passadas de segregação social em alguns espaços da cidade voltados para a sua promoção aos mercados consumidores.

Os espaços dedicados à aviação em Fortaleza, sobretudo, nas primeiras décadas do século XX, foram se constituindo como lugares privilegiados por o exercício do poder e prestígio conferido a determinados setores sociais. Nos últimos anos, o Aeroporto de Fortaleza passou a ser investido de sentidos dominantes e apresentado como marco simbólico da Fortaleza contemporânea, voltado para receber usuários selecionados pela política do turismo do Governo do Estado do Ceará, o que exigiu um amplo processo de “modernização” do Aeroporto, traduzido na retirada de usuários indesejáveis para a nova imagem que se pretendia veicular do Ceará e de sua Capital.

Como já assinaliei anteriormente, os investimentos em infra-estrutura urbana têm obedecido, sobretudo a partir de 1995 por parte do Governo do Estado do Ceará, a necessidades de dotar Fortaleza um pólo de atração de investimentos e entretenimento. O principal exemplo apontado como empreendimento “moderno” e marco nesse processo tem sido o Aeroporto de Fortaleza, inaugurado em 1998. Essas intervenções têm elegido Fortaleza como principal porta de entrada para o capital internacional e às pessoas de consumo.

A escolha por tratar especificamente do Aeroporto de Fortaleza foi motivada, desde o início desta investigação, pelos diversos investimentos materiais e simbólicos que ali

se combinam com objetivos bastantes ambiciosos: a criação de um espaço capaz de simbolizar, por um lado, a inserção competitiva e diferenciada de Fortaleza no mercado mundial do turismo e, por outro lado, de representar no espaço urbano os interesses das elites políticas e econômicas de se acreditarem inseridas nos circuitos globais. A seleção deste marco espacial de promoção de Fortaleza pareceu ser o exemplo mais adequado para testar a hipótese proposta sobre a maneira como determinados sujeitos dotados de menor poder experimentam diferentemente as mudanças no tempo e no espaço contemporâneo.

No âmbito das ciências sociais, a sociedade contemporânea tem sido representada por um conjunto de transformações materiais e simbólicas, tão bem sintetizadas nas noções de *não-lugar* e *desencaixe*. Ao considerar inicialmente os processos concretos que essas categorias pareciam condensar, propus a necessidade de investigar como determinados atores sociais se apropriam e ressignificam um espaço que aquelas categorias poderiam explicar na Fortaleza contemporânea, o Aeroporto de Fortaleza, e a maneira como são inseridos diferentemente nos deslocamentos atuais.

Para as áreas próximas a aeroportos no Brasil, em particular, do “entorno” do Aeroporto de Fortaleza, submetido a constantes deslocamentos provocados pelas sucessivas ampliações do Aeroporto, esses espaços, muito mais que lugares de passagem ou não-identitários, são extremamente significativos para a organização das práticas cotidianas desses moradores e de suas identidades coletivas. O exemplo do Aeroporto de Fortaleza pareceu-me ilustrar bem como o espaço é um campo de investimento não só econômico, mas afetivo, como também lugar de conflito.

Como observou Oliveira (1999), a história do Brasil é marcada por períodos em que o dissenso, que envolve a publicização da diferença, tem sido anulado, dificultando dessa forma a constituição de uma sociedade mais democrática. Nos últimos anos, sobretudo a partir da abertura da economia brasileira na década de 1990, onde os aeroportos cumpriram papel estratégico, o “esforço de fazer política”, no sentido “da reivindicação da parcela dos que não têm parcela, a da reivindicação da fala, que é, portanto, dissenso em relação aos que têm direito às parcelas”, tem se caracterizado por mais um exemplo de “violência da negação do outro”, de retirar do outro o direito de permanecer no espaço urbano, como busquei demonstrar para o caso do Aeroporto de Fortaleza.

As políticas de promoção das chamadas cidades turísticas no Nordeste do Brasil, exemplos concretos de anulação da fala, portanto, da política, como interpretei aqui, podem ser tomadas como um campo fértil para o estudo dos conflitos urbanos contemporâneos entre “mercado” e as forças vinculadas ao “lugar”, segundo a definição dada por Zukin (2000).

Essas políticas, em particular, escolheram os aeroportos nordestinos “modernizados” como obras estratégicas para a promoção comercial dessas cidades.

O Ceará, primeiro estado a assinar o Prodetur em 1995, dizia-se, deveria aproveitar as possibilidades comerciais e de intercâmbio abertas com a chamada globalização através de um Aeroporto Internacional na sua Capital e concretizar-se como destino turístico competitivo. No estado, o Prodetur estaria voltado para tornar as cidades cearenses competitivas e promoveria o seu desenvolvimento econômico e sustentável, através da geração de emprego e renda para a população a partir da reorganização da infra-estrutura urbana, possibilitando investimentos na “indústria do turismo” e no setor de serviços.

O campo de atuação do Prodetur, como foi visto, parece ter assumido essa proposta de comercialização das cidades nordestinas. Dividido em duas fases de implementação, abrangeria os Estados nordestinos, mais o norte dos estados de Minas Gerais e Espírito Santo. Além da remodelação urbana, as ações incluíam “revitalização” do patrimônio histórico-arquitetônico dos “pólos de turismo”, a exemplo do que aconteceu nos centros históricos de Salvador, Recife e São Luís, e um forte *marketing* urbano. A principal justificativa apresentada pelos atores envolvidos (representantes governamentais e do *trade* turístico) era a de que faltava ao Nordeste, em particular ao Ceará, um “produto turístico”, uma vez que já possuía o “potencial turístico” (belas praias, sol o ano inteiro, espaço, biodiversidade, um povo alegre e hospitaleiro e riqueza histórico-cultural).

Como lembra Harvey, a queda das barreiras espaciais promovidas pelos processos de globalização reforçou, paradoxalmente, o significado do que o espaço contém. As qualidades do lugar passaram a ter mais importância nas últimas décadas entre planejadores e gestores. Essa revalorização do lugar, como se pretendeu nesta pesquisa apontar para o caso de Fortaleza, foi feita em grande parte para atrair capitais e investimentos para as metrópoles mundiais.

Fortaleza buscou, dessa forma, lançar recentemente suas “vantagens competitivas” no mercado mundial, dentre as quais, algumas fundamentais no destino final do capital multinacional para a Cidade, como fornecimento de mão-de-obra especializada, infra-estrutura urbana, redução de impostos, aumento dos incentivos fiscais e os chamados costumes locais. Esse conjunto de fatores tem chamado a atenção de planejadores, gestores urbanos e arquitetos pelo mundo antes de intervirem no espaço urbano, como pretendi demonstrar para o caso do Aeroporto de Fortaleza.

As conclusões parciais obtidas aqui só foram possíveis a partir da conjugação dos marcos teóricos adotados e da observação empírica sobre a maneira como um espaço característico da sociedade contemporânea, o Aeroporto de Fortaleza, é reapropriado por

diferentes atores dotados de poderes distintos sobre a produção do espaço urbano. Com isso não pretendi generalizar as conclusões do que pareceu ser apenas um caso ilustrativo, generalização que só é possível a partir de outros desdobramentos analíticos comparativos.

É certo, todavia, que os aeroportos não podem ser vistos, em particular no Brasil, onde o processo de urbanização levou a ocupação de áreas de sua influência, apenas como lugares de passagem para aqueles que se sentem atraídos pelas “vantagens” da cidade. Por serem apresentados como a principal porta de entrada das cidades brasileiras contemporâneas, é preciso atentar para um dos aspectos mais importantes da sociedade brasileira que diz respeito à forma como os atores sociais se situam e são situados face às mudanças e projetos de modernização, exemplos concretos para a manifestação de desigualdades ainda latentes no Brasil, em particular, aquelas que emergem nas áreas de influência de aeroportos.

Referências Bibliográficas

- ARANTES, Antonio A. *Paisagens paulistanas: transformações do espaço público*. Campinas-SP: Imprensa Oficial, 2000.
- . *O espaço da diferença*. Campinas: São Paulo: Papyrus, 2000a.
- . “A guerra dos lugares: sobre fronteiras simbólicas e liminaridades no espaço urbano” In: *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*. Cidade. Rio de Janeiro nº23, 1994.
- ARANTES, Otília. *Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica*. 2ed. São Paulo: Ed. USP, 2001, p.60.
- . *O lugar da arquitetura depois dos modernos*. 3ed. São Paulo: Ed. USP, 2000.
- AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. São Paulo: Papyrus, 1994.
- BARREIRA, Irllys Alencar F. “Pensamento, palavras e obras” In: PARENTE, Josênio; ARRUDA, José Maria (Orgs). *A era Jereissati: modernidade e mito*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.
- BERMAN, Marchall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BERNAL, Maria Cleide C. *A metrópole emergente: a ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza*. Fortaleza: Ed. UFC/BNB, 2004, p.68-69.
- BONFIM, Washington Luís de S. “De Távora a Jereissati: duas décadas de política no Ceará” In: PARENTE, Josênio; ARRUDA, José Maria (Orgs). *A era Jereissati: modernidade e mito*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.
- BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.
- CANCLINI, Nestor Garcia. *Culturas híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade*. 2 ed. São Paulo: Edusp, 2003.
- . *Consumidores e cidadãos: conflitos multiculturais da globalização*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1999.
- CANEVACCI, Massimo. *A cidade polifônica: ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana*. 2 ed. São Paulo: Studio Nobel, 1997.
- CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: 1. artes de fazer*. Petrópolis-RJ: Vozes, 1994.
- DAGNINO, Evelina. “Sociedade civil, espaços públicos e construção democrática no Brasil: limites e possibilidades” In: ----- . (Org). *Sociedade civil e espaços públicos no Brasil*. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

- FERNANDES, Daniel Marcos Szwec dos S. *Itaperaoba: (re)surgimento da Serrinha*. (Monografia de Graduação em Arquitetura e Urbanismo), Fortaleza, DAU/UFC, 2004.
- FERRARA, Lucrecia D'Aléssio. *Os significados urbanos*. São Paulo: Fapesp, 2000.
- . *Ver a cidade: cidade, imagem, leitura*. São Paulo: Nobel, 1988.
- GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade*. São Paulo: Edusp, 1991.
- . “A vida em uma sociedade pós-tradicional” In: BECK, Ulrich; LASH, Scott. *A modernização reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna*. São Paulo: EDUSP, 1997.
- GONDIM, Linda M. de Pontes. “Imagens da cidade, políticas culturais e desenvolvimento urbano: a produção imaginária de Fortaleza como ‘cidade global’” In: *Reforma do Estado e outros estudos*. Fortaleza: Fundação Konrad Adenauer, 2004.
- . *Clientelismo e modernidade nas políticas públicas: os “governos das mudanças” no Ceará (1987-1994)*. Ijuí-RS: Ed. UNIJUÌ, 1998.
- HALL, Peter. *Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1988.
- HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Edições Loyola, 1989.
- . “Espaços urbanos na ‘aldeia global’: reflexões sobre a condição urbana no capitalismo no final do século XX” In: *Caderno de Arquitetura e Urbanismo*, Belo Horizonte, nº4, p.171-189, maio de 1996.
- LEFÈBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Editora Documentos, 1969.
- LEITE, Rogério Proença. “Usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na *Manguetown*” In: *RBCS*, vol.17, nº49, junho/2002.
- . *Espaço público e política dos lugares: usos do patrimônio cultural na reinvenção contemporânea do Recife Antigo*. (Tese de Doutorado), Campinas, IFCH/Unicamp, 2001.
- LEME, Maria C. da Silva. “Urbanismo: a formação de um conhecimento e de uma atuação profissional” In: BRESCIANI, Maria Stella (Org). *Palavras da cidade*. Porto alegre: Ed. UFRGS, 2001, p.77.
- LEMENHE, Maria Auxiliadora. *Família, tradição e poder: o(caso) dos coronéis*. São Paulo: Annablume, 1995.
- MARICATO, Ermínia. “As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: planejamento urbano no Brasil”. In: -----; ARANTES, Otília; VAINER, Carlos. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis-RJ: Vozes, 2000.
- MARTINS, José de S. *A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala*. São Paulo: Hucitec, 2000.

- MASSEY, Doreen. “Um sentido global do lugar” In: ARANTES, Antonio A. *O espaço da diferença*. Campinas: São Paulo: Papirus, 2000.
- MATTA, Roberto da. *A casa & a rua*. 5 ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.
- OLIVEIRA, Francisco de. “Privatização do público, destituição da fala e anulação da política: o totalitarismo neoliberal” In: -----; PAOLI, Maria Célia (Orgs). *Os sentidos da democracia: políticas do dissenso e a hegemonia global*. Petrópolis-RJ: Vozes, 1999.
- OLIVEIRA, Marcelo Nahuz. “Avenida Paulista: a produção de uma paisagem de poder” In: ARANTES, Antonio A. *O espaço da diferença*. Campinas: São Paulo: Papirus, 2000.
- PONTE, Sebastião Rogério. *Fortaleza Belle Époque: reforma urbana e controle social (1860-1930)*. 3 ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2001.
- PALHARES, Guilherme Lohmann. *Transporte aéreo e turismo: gerando desenvolvimento socioeconômico*. São Paulo: Aleph, 2001.
- SEGAWA, Hugo. *Arquitetura no Brasil (1900-1990)*. 2ed. São Paulo: Edusp, 2002.
- SERRA, Geraldo Gomes. “A cidade e o aeroporto”. In: *Revista Sinopses*, nº4, junho, 1983, Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.
- SILVA, Borzacchiello da. “A cidade contemporânea no Ceará”. In: SOUZA, Simone de. et alli. *Uma nova história do Ceará*. 3 ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004.
- , “O plano diretor em questão”. *O Povo*, Opinião, 28 de novembro de 2004.
- SILVA FILHO, Antonio Luiz M. *Fortaleza: imagens da cidade*. 2 ed. Fortaleza: Museu do Ceará, 2004.
- , *Paisagens do consumo: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra*. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002.
- ZUKIN, Sharon. “Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder” In: ARANTES, Antonio A. *O espaço da diferença*. Campinas: São Paulo: Papirus, 2000.
- , “Paisagens do século XXI: notas sobre a mudança social e o espaço urbano” In: ARANTES, Antonio A. *O espaço da diferença*. Campinas: São Paulo: Papirus, 2000.
- VAINER, Carlos. “Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano”. In: -----; ARANTES, Otilia; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis-RJ: Vozes, 2000.
- XIMENES, Raimundo Nonato. *De Pirocaia a Montese: fragmentos históricos*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora do Ltda. 2004.
- , *Montese: crônicas e memórias*. Fortaleza: Tipo Gráfica e Editora, 1998.

Documentos:

Banco do Nordeste Notícias, 06 de fevereiro de 1998.

Ceará. Governador, 1995-1998 (Tasso Jereissati). *Plano de Desenvolvimento Sustentável do Ceará – 1995-1998*. Fortaleza: SEPLAN, 1995.

Ceará. Secretaria Estadual do Turismo. Estudos Turísticos da SETUR: *Evolução do Turismo no Ceará*, nº 17. Fortaleza: SETUR (Ce), 2005.

Ceará. Secretaria Estadual do Turismo. Estudos Turísticos da SETUR: *O Turismo: uma política estratégica para o desenvolvimento sustentável do Ceará – 1995/2020*. Setembro/1998.

EIA/RIMA, *Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental* (Aeroporto Internacional Pinto Martins). Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Ceará – SEMACE, dezembro de 1995.

Jornal AeroNews. Ano I, nº 2, dezembro de 1996.

Jornal AeroNews. Ano I, nº 3, fevereiro de 1997.

Jornal AeroNews. Ano I, nº 6, maio de 1997.

Jornal Diário do Nordeste.

Jornal O Povo.

Jornal Tribuna do Ceará.

Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR/CE. Secretaria do Turismo do Estado do Ceará, SETUR. Fortaleza – Ceará – Brasil. 2002.

Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste: estudo de mercado turístico para o Estado do Ceará, Secretaria de Planejamento, julho, 1994.

Revista Check In, março de 1998.

Revista Construção Metálica, 3º trimestre de 1998.