

REVISTA

---

CADERNOS DO  
**OBSERVATÓRIO**

**NÚCLEO URBANO DO ANTIGO  
AEROPORTO PINTO MARTINS:  
FORMAÇÃO, ABANDONO  
E POSSIBILIDADES**

**Autores**

**Bruno Mapurunga Bessa  
Solange Maria de Oliveira Schramm**

## NÚCLEO URBANO DO ANTIGO AEROPORTO PINTO MARTINS: FORMAÇÃO, ABANDONO E POSSIBILIDADES

### URBAN NUCLEUS OF THE OLD PINTO MARTINS AIRPORT: FORMATION, DECLINE AND POSSIBILITIES

Bruno Mapurunga Bessa<sup>1</sup>; Solange Maria de Oliveira Schramm<sup>2</sup>

11 de novembro de 2021

#### RESUMO

O artigo discute o processo histórico de formação e declínio do entorno do antigo Aeroporto Pinto Martins, da cidade de Fortaleza, em particular no Bairro Vila União. Procura-se identificar, nesse processo, razões pela degradação que é hoje observada nesta área. Para isso, é primeiramente abordado o surgimento do Aeroporto, identificando este equipamento como o maior indutor na formação do que, neste texto, escolhe-se tratar como um núcleo urbano. Destaca-se também o lazer na Praça do Vaqueiro e no Polo de Lazer da Lagoa do Opaia como partes intrínsecas deste processo, para, em seguida, discutir a reconstrução do Pinto Martins como novo Aeroporto Internacional. Com essa reforma, o Aeroporto desestabiliza as relações espaciais que haviam se formado, e como consequência, desencadeia abandono e deterioração do referido núcleo urbano. Finalmente, o artigo pretende apontar que são necessárias atenções, reformas e cuidados com essa área, especialmente se consideradas sua importância histórica e características singulares. A análise-diagnóstico aprofunda-se nos espaços livres de lazer, principalmente na Praça do Vaqueiro, identificando uma necessidade evidente de intervenção sobre ela. Diante de já existir um projeto de reforma apresentado pela Secretaria de Infraestrutura do Ceará (SEINFRA) para a Lagoa do Opaia, decide-se não se aprofundar nestes apontamentos, estendendo-se apenas à discussão da necessidade de implementar projetos de mudança estrutural, principalmente no atendimento da rede de esgoto e descarte adequado de lixo, acompanhados de um processo de educação ambiental.

**Palavras-chave:** áreas verdes urbanas, espaço público, planejamento urbano, dados urbanísticos.

#### ABSTRACT

*The paper discusses the historic formation and decline of the area that surrounds the old Pinto Martins Airport in the city of Fortaleza, Brazil, particularly in bairro Vila União. It attempts to find reasons for the degradation of the public spaces that is evident in the area. In order to do this, first is addressed how the airport came to be, identifying this urban equipment as the largest influence in the formation of what, in this paper, is treated as an urban nucleus. The leisure spaces of Praça do Vaqueiro and Polo de Lazer da Lagoa do Opaia are also*

1- AUTOR. Graduando em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Ceará (UFC), [brunomapurungabessa@gmail.com](mailto:brunomapurungabessa@gmail.com).

2-ORIENTADORA. Professora adjunta do Departamento de Arquitetura e Urbanismo e Design (DAUD) da Universidade Federal do Ceará (UFC), Setor de estudos em História da Arquitetura. [solange.schramm@ufc.br](mailto:solange.schramm@ufc.br).

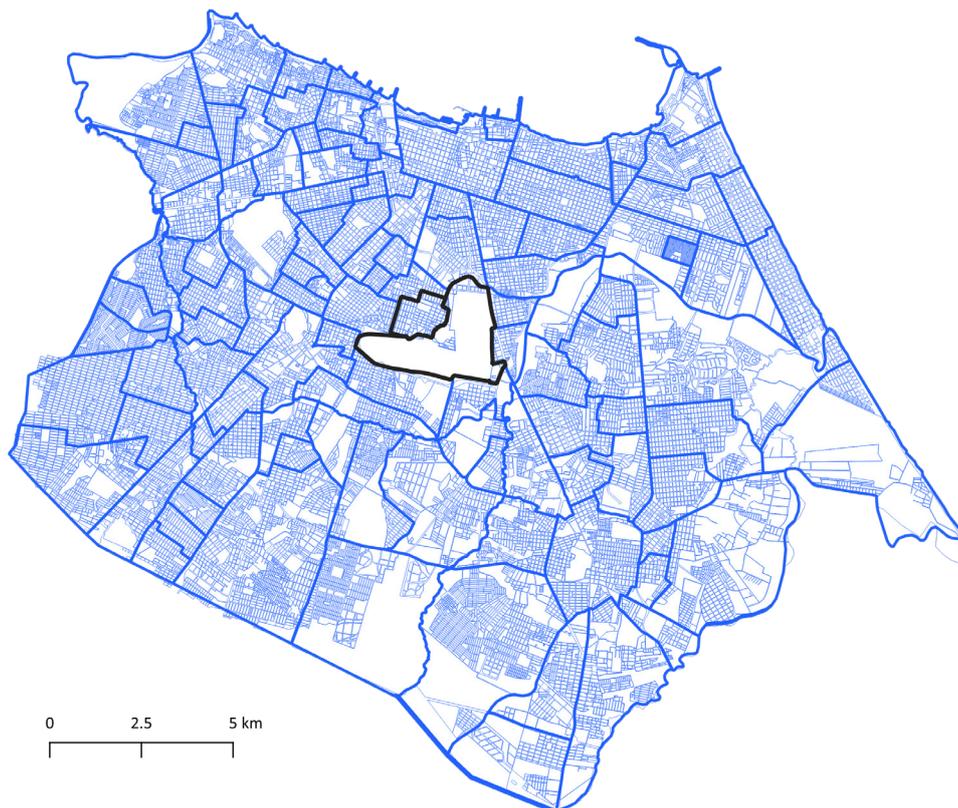
*highlighted as intrinsic to this process. Then, the reconstruction of the Pinto Martins as an International Airport is discussed. With this change, the airport destabilized the spatial relations that existed and, as consequence, initiated a process of abandonment of the referred urban nucleus. Finally, this paper looks to point out that specific measures of renovation and protection are necessary in the studied area, especially given its historical importance and singular characteristics. The more diagnosis-based analysis focuses on the open public spaces, primarily Praça do Vaqueiro. Considering that a renovation project for the Lagoa do Opaia has already been presented by the Secretary of Infrastructure of the state (Secretaria de Infraestrutura do Ceará - SEINFRA), it is best not to point out necessary actions for it so thoroughly, focusing only on the necessity of implementing infrastructural changes, primarily with adequate sewage and water systems and residue disposal, accompanied by a process of environmental education.*

**Keywords:** *urban green spaces, public space, urban planning, urban data.*

## **1 - INTRODUÇÃO**

O presente artigo é parte do Trabalho de Conclusão para graduação no Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFC, ora em desenvolvimento. A pesquisa foi motivada, em certa medida, pela familiaridade do autor com a área de estudo (figura 1), reconhecendo-se a existência de memórias coletivas de apreço e saudade pelos espaços de lazer do antigo Aeroporto, centralizadas na Praça do Vaqueiro e no Polo da Lagoa do Opaia. Apesar de haverem trabalhos publicados acerca da Lagoa do Opaia e do Aeroporto de Fortaleza separadamente, a presente pesquisa busca avançar nas discussões que surgem da análise desses elementos urbanos numa leitura combinada do espaço em questão, a fim de entender os processos históricos que se desenrolaram no conjunto do aeroporto antigo como um todo. Diante também da constatação de que, na cidade de Fortaleza, as praias são consideradas praticamente como as únicas opções de espaços públicos livres para o lazer; e também da deterioração e pouca conectividade das praças e parques da cidade, vislumbra-se com esta pesquisa dar visibilidade a uma utopia possível de melhoria do sistema de lagoas da cidade, tanto na dimensão urbana quanto na ambiental.

Figura 1 – Mapa de Fortaleza, com destaque para os dois bairros centrais no Trabalho: Vila União e Aeroporto.



Fonte: autoria própria, com base em shapefiles disponibilizados pela Prefeitura (portal Fortaleza em Mapas) disponível em: <https://digital.fortaleza.ce.gov.br/planejamento-e-gestao/fortaleza-em-mapas> (último acesso em 11 de novembro de 2021).

## 2 - METODOLOGIA

A metodologia consistiu, para elaboração do presente texto: na pesquisa e revisão bibliográfica da máxima quantidade de trabalhos científicos acerca dos elementos importantes para o estudo (o Aeroporto, a Praça do Vaqueiro, a Lagoa do Opaia e o Bairro Vila União); na identificação, em todos esses documentos, de peças chaves para compor e compreender o histórico da região, entrevendo as possíveis correlações entre as percepções atuais de abandono acerca dos espaços públicos do entorno do aeroporto antigo (que aparecem nos relatos online, nos jornais e em diálogos com pessoas da região) e entre a formação histórica; na coleta também da maior quantidade possível de reportagens e publicações jornalísticas online, bem como de postagens em grupos de *Facebook*, que tratassem da história da região e das demandas do bairro Vila União (este que compõe a principal área de estudo); na seleção de imagens e fotos relevantes para a pesquisa nessas mesmas fontes online; e na visita — de maneira informal — aos locais pesquisados, a fim de fotografar estes espaços e também conversar com pessoas que os frequentam, para investigar as percepções e confirmar informações e fatos obtidos nas pesquisas. Com todos esses elementos, foi possível desenvolver o presente artigo e o próprio trabalho de graduação.

## 3 - PESQUISA

### 3.1 Formação do núcleo urbano do Aeroporto antigo: construção dos espaços da memória

O Aeroporto Internacional de Fortaleza, concedido à *Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport)* em 2017, é resultado da história dos espaços de aviação em Fortaleza, relativamente recente. Ela começa com os clubes das décadas de 1920-30,<sup>3</sup> como parte do capricho de alguns grupos da elite fortalezense. Os pousos e decolagens que ocorriam eram feitos em pistas improvisadas na Praia de Iracema até a construção do aeroporto de hidroaviões na Barra do Ceará, em 1930.<sup>4</sup> Na mesma época, é criada a pista do Alto da Balança, de menor proporção.<sup>5</sup> Depois dos acontecimentos de Pearl Harbor, os Estados Unidos começam a influenciar o nordeste do Brasil, impelindo a construção de uma base de maior porte no bairro do Pici. A escolha rapidamente mostrou-se precipitada por questões técnicas e meteorológicas (SAMPAIO, 2018, p. 30) e retorna-se ao Alto da Balança como melhor alternativa. Nessa região é construída a Base do Cocorote (MACIEL, 2006, p. 35) que, finalmente, em 1952, recebe o nome de Aeroporto Pinto Martins.<sup>6</sup>

O primeiro terminal de passageiros é construído somente em 1966 (figura 2), acompanhado da construção da Avenida Luciano Carneiro e de uma praça — logo em frente ao terminal — como meios de acesso (figura 3). Dessa forma, apesar de ainda fazer parte de uma estrutura de poder econômico elitizada, o Aeroporto deixa sua função primariamente militar e passa a ser equipamento da cidade, recebendo a partir de então passageiros em escala comercial e turística.

---

3 - Encabeçado pelo comerciante Manoel Fernandes Júnior, é formado o Aero Clube Cearense, em 1929. Contudo, o clube não funcionou até ser reorganizado como Aero-Clube do Ceará, em 1937, e inaugurado oficialmente em 1941, ainda sob iniciativa do mesmo comerciante. (MACIEL, 2006, p.32).

4 - Construído pela Nirba do Brasil S.A., foi utilizado também por algumas autoridades políticas. Depois, instala-se a empresa Condor (futuramente Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul), a partir de 1935. (MACIEL, 2006, p.33).

5 - Na época “às margens” da cidade, a pista do Alto da Balança foi feita em virtude de uma aterrissagem inesperada do aviador Bert Hinckler (MACIEL, 2006, p. 34).

6 - O nome homenageia Euclides Pinto Martins, que “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” (MACIEL, 2006, p. 31), fazendo parte do primeiro sobrevoos completo do oceano Atlântico, quando passou a ser anunciado como herói regional e nacional. (SAMPAIO, 2018, p. 30-31).

**Figura 2 – Cartão-postal do Aeroporto Pinto Martins após a inauguração, ainda sem estar construída a Praça do Vaqueiro.**



Fonte: grupo Fortaleza Antiga, no Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/Fortalezantigaoficial/permalink/1242877759062735/> (Último acesso em 11 de novembro de 2021).

**Figura 3 – Fotografia da Praça do Vaqueiro já nos anos 1980.**



Fonte: Acervo fotográfico do jornal O Povo. Obtida no grupo Fortaleza Antiga, no Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/Fortalezantigaoficial/permalink/1446451278705381/> (Último acesso em 11 de novembro de 2021).

Essa mudança de relação com a cidade reflete-se também na forma arquitetônica e urbana, e a praça que foi construída é elemento chave nesse processo. No caso do Aeroporto Pinto Martins, a Praça surge em parte com caráter funcional, tendo uma parcela da sua área dedicada ao estacionamento do terminal de passageiros, mas também passa a configurar um espaço público livre, à disposição da cidade. É possível interpretar ainda uma intenção simbólica na praça sob diferentes argumentos. Primeiramente, como intermediária na transição de espaço urbano/externo/cidade e espaço arquitetônico/interno/aeroporto. Mais importante, porém, é que, durante a construção do Terminal de Passageiros, precisamente no ano de 1965, é encomendada ao escultor pernambucano Corbiniano Lins a criação do Monumento ao Vaqueiro.<sup>7</sup>

7 - A década de 1960 inaugura em Fortaleza uma iniciativa governamental de encomenda de obras de arte públicas (COSTA, 2010, p.65). A encomenda do Monumento ao Vaqueiro é a segunda de Corbiniano no Ceará, precedida pela execução das obras do Monumento à Iracema e depois da Mulher Rendeira. A primeira é feita em virtude do centenário do romance Iracema, em 1965, e foi seguida por controvérsia por ter sido executada por um artista de outro estado (OLIVEIRA, 2015, p.180-186).

Com essa escultura, vê-se outra função simbólica na medida em que, ao desembarcarem, os passageiros estariam defronte a uma imagem deliberadamente escolhida para representar o povo cearense (OLIVEIRA, 2015, p.189). Essa importância simbólica apresenta-se clara na medida em que, até quase vinte anos depois da inauguração, o espaço era conhecido apenas com os nomes populares Praça do Aeroporto ou Praça do Vaqueiro, sendo oficializada apenas em 1982 como Praça Brigadeiro Eduardo Gomes.<sup>8</sup> Tanto os nomes que recebeu informalmente quanto essa confirmação institucional reforçam uma ideia central: esse espaço não era somente estacionamento do Aeroporto, ou um largo qualquer, mas, sim, uma praça de fato.

Para além da relação entre a praça e o Aeroporto, existem, inevitavelmente, outras relações urbanas específicas que precisam ser discutidas. Em termos de urbanização, ainda em 1930, começava um processo de desapropriação de sítios, onde se plantava e se criava gado, para construção da pista do Alto da Balança e posterior Base do Cocorote (MACIEL, 2006, p. 38-39). Os primeiros loteamentos oficiais dessa área são aprovados depois, entre as décadas de 1940 e 1960 (CORREIA, 2020, p. 46). A ocupação do bairro Vila União começa a se consolidar a partir da década de 1950 (CORREIA, 2020, p. 48) e a rede de energia elétrica pública só é instalada em 1957 (CRUZ, 2009, p. 107 apud CORREIA, 2020, p. 47). Dessa forma, o Aeroporto surge em um contexto de periferia não-urbana de Fortaleza, acompanhado da instalação de infraestruturas urbanas para a área. Por ser o único equipamento com a sua função, constituiu-se em equipamento aglutinador de outras atividades, a exemplo da criação de vagas de emprego formais e informais, seja para funcionamento do terminal ou em seu entorno. Assim, o Aeroporto certamente foi o maior indutor de expansão da cidade naquela direção.

Apesar de ser possível afirmar, com certa segurança, que o Aeroporto foi o elemento de maior força na expansão urbana desse território, é preciso somar duas considerações: a primeira é que, mesmo como elemento indutor à urbanização, o Aeroporto traz consigo limitantes. Notadamente, aeroportos são poluidores sonoros e, mais importante, implicam na determinação de um cone aéreo de aproximação das aeronaves, onde fica restrito construir além das alturas decretadas. Apesar de não impedir a construção de edifícios de múltiplos pavimentos, não é permitido construir as elevadas torres residenciais e de escritórios que vêm surgindo desde a aceleração da produção imobiliária da década de 1970.<sup>9</sup> Isso, provavelmente, leva a uma percepção dessa região como menos rentável e, aceita a hipótese de que os investimentos — públicos e privados — são aplicados sistematicamente nas áreas de concentração de capital da cidade, imputa a este território uma tendência ao abandono.

A segunda consideração é que, antes de tudo, é equivocado apresentar somente o Aeroporto como elemento de relevância na construção do Vila União. A linha férrea que interligava a Parangaba ao Porto do Mucuripe já passava por ali e, como dito anteriormente, esse território era antes da construção do Alto da Balança um conjunto de sítios fortalecidos pela presença do grande manancial hídrico da Lagoa do Opaia.

---

8 - Nome de ministro da aeronáutica da Ditadura Militar.

A Lagoa do Opaia é, de fato, um elemento que teve grande importância na construção do território do bairro Vila União. Além de facilitar a manutenção dos sítios da região, ela também passou a viabilizar o sustento de várias pessoas como pescadoras ou lavadeiras. Com isso, o entorno da Lagoa foi sendo progressivamente ocupado, assim como ocorreu na maioria dos corpos hídricos de Fortaleza.<sup>10</sup> Na década de 1970, a comunidade que se formou na margem da Lagoa era conhecida como “Amazônia” (CRUZ, 2009, p.128), refletindo o ainda relativo isolamento e a abundância de vegetação da época. Na virada para a década de 1980, contudo, é dado início ao projeto de construção do Polo de Lazer da Lagoa do Opaia,<sup>11</sup> que viria a interligar mais concretamente a Lagoa à malha urbanizada, introduzindo “barracas, playground, jardins, quiosques, quadras de esportes, áreas para apresentações artísticas”, além de pedalinho (CRUZ, 2009, p.128).

Figura 4 – Carrinhos à gasolina no Polo de Lazer da Lagoa do Opaia. Foto da década de 1980.



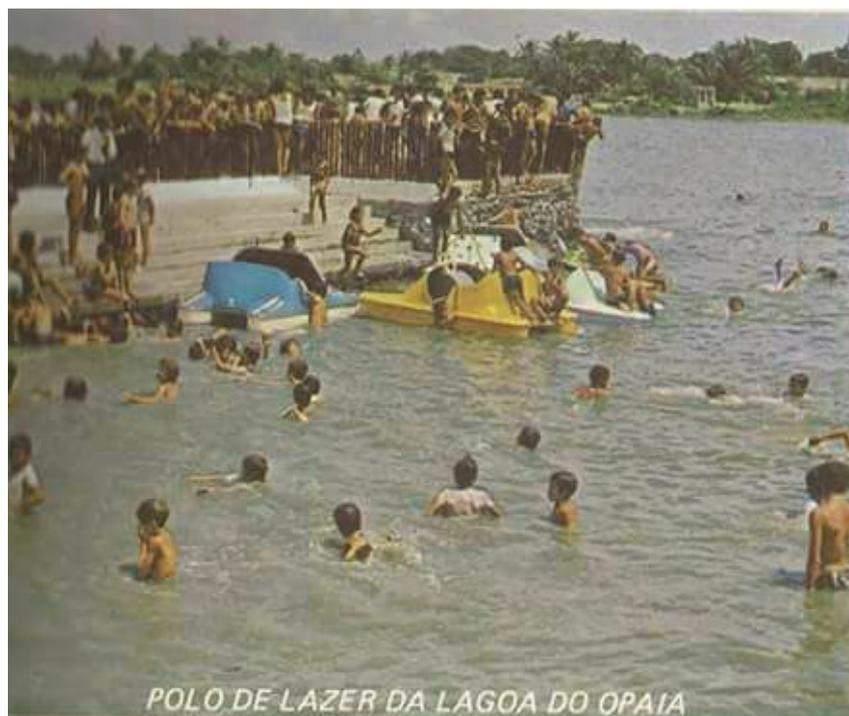
Fonte: Acervo Renato Pires. Obtida no grupo Fortaleza Antiga, no Facebook.  
Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/Fortalezantigaoficial/permalink/4215547568462391/>  
(Último acesso em 11 de novembro de 2021).

9 - Corroborado por RUFINO, Maria Beatriz C. em **Incorporação da metrópole: centralização do capital no imobiliário e nova produção do espaço em Fortaleza**. 2012. 334 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo - Área de Concentração: Habitat) — FAUUSP. Na apresentação: “Tradicionalmente pensada como espaço de uma economia deprimida, Fortaleza (...) tem sua urbanização intensificada a partir da década de 1970 pelo incremento da industrialização, como parte do projeto político de integração regional e modernização do Nordeste, e pelo forte crescimento populacional, motivado pelo constante fluxo migratório do interior.” (p.23)

10 - Ver FREITAS, Clarissa F. S. **Ilegalidade e degradação em Fortaleza: os riscos do conflito entre a agenda urbana e ambiental brasileira**, urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management), v. 6, n. 1, p. 109-125, jan./abr. 2014.

11 - O projeto desapropriou e removeu parte das casas da comunidade para construção do Polo. Como descrito por Cruz, a redução do espaço de trabalho das lavadeiras, junto à influência do Projeto Rondon, que atuava com assessoria comunitária no local, levou à criação da Associação dos Moradores como espaço de organização de demandas. A Associação passa a orientar a vizinhança e, no caso específico da dimensão urbana, dar indicações para que não se construa avançando sobre a Lagoa. Ao longo da década de 1980, então, a comunidade passa a crescer na direção oposta dos muros do Aeroporto. Na década de 1990, contudo, a ocupação aumenta mais, dessa vez expandindo também em direção à margem da Lagoa (CRUZ, 2009, p.128-130). A comunidade passa, desde então, por um histórico de tentativas e de efetivas remoções, por causa da ocupação desses espaços.

Figura 5 – Cartão postal mostrando os Pedalinhos da Lagoa do Opaia. Foto da década de 1980.

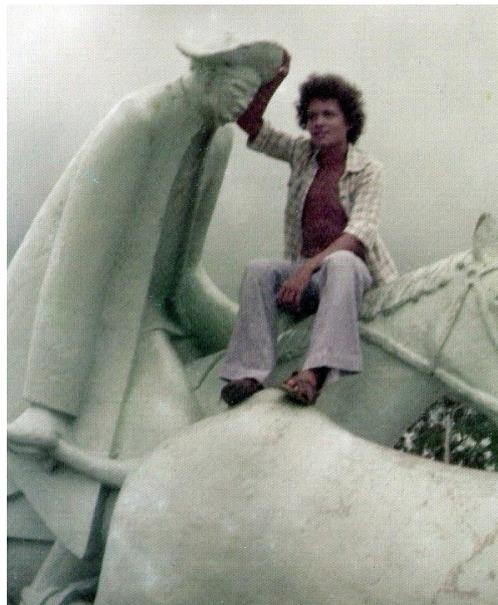


Fonte: grupo Fortaleza Antiga, no Facebook.

Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/Fortalezantigaoficial/permalink/2028409477176222/>  
(Último acesso em 11 de novembro de 2021).

O Polo de Lazer da Lagoa do Opaia poderia ser entendido como um parque público feito para a escala de comunidade do entorno e proximidades. No contexto de excepcionalidade do Aeroporto, contudo, o Polo passa a ser efetivamente visitado por pessoas de toda a cidade. De fato, ao acompanhar a partida ou esperar a chegada dos familiares e amigos, muitos encontravam no núcleo formado pela Praça do Vaqueiro e pelo Polo um programa de lazer: estabeleceram-se na praça sorveteria, uma pequena charrete puxada a cabritos (figura 9) e também o aluguel de carrinhos a gasolina (figura 4), os quais levavam as crianças da praça até o Polo de Lazer e vice-versa, somando-se aos atrativos já construídos na Lagoa do Opaia (figura 5). Mas o divertimento não precisava ser usufruído apenas por aqueles que iam viajar ou esperavam pela chegada de alguém. Na época, a presença dos aviões era uma novidade por si só e o acesso ao mirante para vê-los decolar ou aterrissar era livre. Dessa forma, um número bem mais amplo de pessoas, independente do uso do aeroporto, frequentava a Praça do Vaqueiro e o Polo da Lagoa do Opaia como lazer. A “estátua do boi” também virava elemento lúdico, e as pessoas subiam no monumento como brincadeira ou para serem fotografadas (figuras 6 e 7). O desenvolvimento desse núcleo é acompanhado também pela abertura da Boate “Senzala” (depois Boate Boeing Boeing, até o fechamento), de um clube de futebol de salão e — mesmo que não relacionado ao lazer — à inauguração da Companhia de Água e Esgoto do Ceará (Cagece) em 1971, com Sede construída também na vizinhança imediata da Praça.

Figuras 6 e 7 – Pessoas tirando foto com o Monumento ao Vaqueiro. Subir na “estátua do boi” era muito comum e diversão das crianças da época.

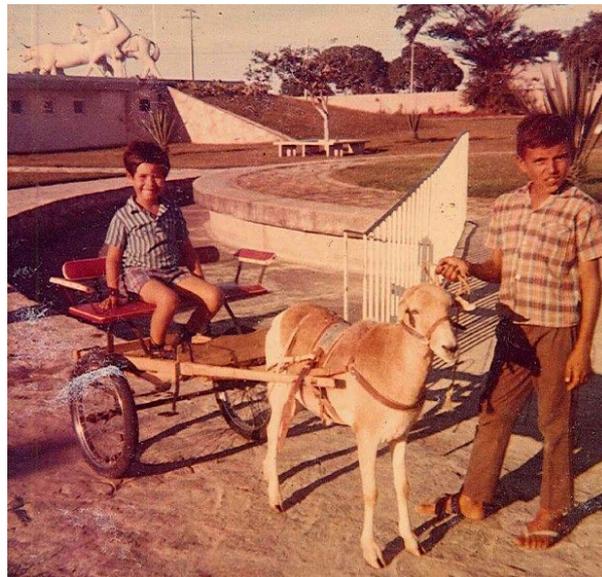


Fonte: grupo Fortaleza Antiga, no Facebook.

Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/Fortalezantigaoficial/permalink/3781487131868439/> e <https://www.facebook.com/groups/Fortalezantigaoficial/permalink/2323153461035154/>

(Último acesso em 11 de novembro de 2021).

Figuras 8 e 9 – Fotografias na Praça do Vaqueiro. À esquerda, com o Vaqueiro ao fundo, podendo ver a sala que existia na base do monumento. À direita, carrocinha puxada a cabritos que fazia voltas na praça.



Fonte: grupo Fortaleza Antiga, no Facebook.

Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/Fortalezantigaoficial/permalink/3547571758593312> e <https://www.facebook.com/groups/Fortalezantigaoficial/permalink/2098693536814482/>

(Último acesso em 11 de novembro de 2021).

Esse cenário perdurou de certa forma estável até a década de 1990. Começa a se desenhar como política de estado do chamado “governo de mudanças” um enfoque turístico e o desejo de colocar Fortaleza nos itinerários de viagens principalmente dos países europeus — a cidade teria de ser um “Caribe brasileiro” ou a “Miami do nordeste” (MACIEL, 2006, p.76-80). Como apresentado por Maciel e Sampaio, essa internacionalização da cidade implicava na internacionalização do Aeroporto Pinto Martins, que deveria atender a legislações e requerimentos técnicos mais exigentes, inviáveis na estrutura do equipamento ali existente. Dessa forma, são estudadas alternativas para essa mudança, optando finalmente pela construção de um novo terminal que aproveitaria a pista existente, com entrada única pelo bairro da Serrinha<sup>12</sup> (MACIEL, 2006; SAMPAIO, 2018).

Com a reforma e inauguração do novo terminal, o Aeroporto antigo transformaria-se em Terminal de Aviação Geral (TAG), núcleo responsável pelos serviços de táxi aéreo e de voos particulares. O Aeroporto é deslocado, separando-se do Vila União e bairros adjacentes. Tendo em vista a importância do Aeroporto na estruturação do território até este momento, essa mudança viria a desencadear uma série de desdobramentos para a Praça do Vaqueiro, para a Lagoa do Opaia e para a população do entorno.

### **3.2 Deterioração do núcleo urbano do Aeroporto Antigo: ponderações sobre o presente**

Quando passou a abrigar somente as atividades de táxi aéreo e de voos particulares, o Terminal do Vila União, o Aeroporto Antigo tornou-se um equipamento de acesso muito limitado. Esses serviços são caros e apenas grupos seletos de pessoas fazem uso deles — e a entrada passa a ser permitida somente a elas. Se a atividade desse aeroporto passa a ser mais exclusiva, é também excludente. A visitação a esse núcleo da cidade diminuiu muito, marcando o início de um processo de desvalorização da Praça do Vaqueiro e, indiretamente, do Polo de Lazer da Lagoa do Opaia. A desvalorização ultrapassa as noções de utilização e abandono dos espaços públicos de lazer, pois influencia também no interesse pela manutenção deles e da vizinhança que os circundam.

Essas mudanças não afetam espaços somente. Maciel (2006) pesquisou as populações afetadas pelas modificações e remoções promovidas na construção do Aeroporto Internacional, permitindo levantar discussões acerca das dimensões humanas e sociais nessa transição. Como o autor afirma, a fiscalização das normas urbanísticas que se intensifica com o processo é usada de forma a remover e deslegitimar as moradias do entorno construídas sem registro legal. Além disso, muitas pessoas, principalmente no Vila União, tinham sua fonte de renda advinda do próprio aeroporto ou associada a ele:

---

12 - Em 1988, já se encaminhavam acordos para a transformação do Aeroporto com a execução de uma nova estação de passageiros e, em 1990, a abertura de um edital de concorrência para a construção do novo terminal. As propostas desse período avançariam nas proximidades da Lagoa do Opaia e foram rejeitadas com protestos pelas lideranças dos bairros afetados, principalmente do Vila União (MACIEL, 2006, p.50). Maciel destaca que, apesar de uma oposição ao governo sugerir a construção do novo Aeroporto fora do município, tendo em vista os impactos na malha urbana, permaneceu a proposta de mais baixo custo, a qual aproveitaria a estrutura preexistente. Mesmo sendo a opção mais viável, problemas de recursos dificultaram o início das obras. (MACIEL, 2006)

funcionários das companhias aéreas e funcionários do próprio terminal aeroportuário, pessoas que trabalhavam com marmitas ou restaurantes dentro e no entorno dele. Para elas, “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” (MACIEL, 2006, p.119). Dessa forma, para essas pessoas, “o Aeroporto de Fortaleza não representa 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 experimentaram as transformações no tempo e no espaço” (MACIEL, 2006, p.122-123), sendo essas transformações muitas vezes impostas pela ameaça ao seu direito de moradia, necessidade de reassentamento ou de procurar um outro lugar onde conseguir nova renda.

O declínio dos serviços, enfraquecidos pela perda da movimentação que era antes trazida pelo Aeroporto, foi generalizada, e as opções de lazer na Praça sofreram da mesma forma que os empregos já mencionados. Sorveteria e lanchonetes, aluguel de carrinhos, passeio de charrete, todos foram abandonados rapidamente com a mudança. Além desses serviços mais memoráveis que existiam na praça, também havia pessoas que vigiavam ou lavavam os carros, outras que pediam esmola, que foram afetadas pela mudança e declínio da visitação a esse núcleo do Aeroporto Antigo.<sup>13</sup> Essas atividades, tradicionalmente percebidas com reservas, foram barradas consideravelmente no Aeroporto Internacional que se construiu na Serrinha, com um estacionamento fechado, gradeado, vigiado:

“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 alí 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” (...) “As residências são muito mais distantes, né? Por exemplo, a Serrinha tá mais distante do Aeroporto, enquanto lá eram poucos metros do Aeroporto. Alí era... ainda hoje eles têm lá aquelas casas, não é bem favela, mas são casas improvisadas, submoradas lá no antigo Aeroporto. (...)” (MACIEL, 2006, p.131-132)

Para além da praça, outros elementos do entorno declinaram similarmente, como no caso da Boate Boeing Boeing, ou do campo de futebol de salão, que não existem mais. Há uma falta de informação específica sobre quando os dois estabelecimentos fecharam, mas a relação com o decaimento da movimentação antes trazida pelo Aeroporto parece certa. Em contraponto, a Cagece é um equipamento existente (talvez o único) no entorno imediato da praça que se mantém estável nesse cenário de mudanças. Isso

---

13 - Nas visitas de campo, foi-me dito por alguns instrutores de autoescolas que as pessoas ganhavam bem antigamente vigiando e lavando carros, porque o aeroporto era muito frequentado. Esses instrutores corroboram que a situação mudou com a internacionalização do Aeroporto, e que agora são poucos aqueles que ainda trabalham com isso.

corroborar para a interpretação de que a movimentação associada ao Aeroporto era de extrema importância na garantia de funcionamento dos estabelecimentos deste núcleo urbano, porque a Companhia difere dos outros casos mencionados justamente na sua independência: a manutenção e funcionamento da Cagece advêm de recursos do poder público que existem desvinculados das relações de vizinhança. As pessoas mobilizadas pela presença desse equipamento consistem somente em um corpo de funcionários que vai ao local para o trabalho. E, em geral, essa condição de estar no espaço por conta do emprego não resulta em um engajamento ou permanência nos espaços públicos de lazer além do simples deslocamento ou de pausas para refeição. Mesmo nesse quadro de independência, há certo grau de influência e conexão com o entorno. Conforme alguns depoimentos obtidos em visitas de campo, foi justamente o corpo de funcionários da Cagece, por ser relativamente grande, que manteve o funcionamento de algumas marmitarias e das barraquinhas de almoço ou de lanches.

Retornando a uma análise de escala mais ampla, precisam ser considerados também os investimentos e a manutenção dos espaços pelo poder público neste processo de mudanças na região. Depois de inaugurado, o Polo de Lazer da Lagoa do Opaia não recebia cuidados contínuos e, por volta de 1985,<sup>14</sup> os pedalinhos já não existiam mais, por exemplo. Quanto à Praça do Vaqueiro, os Diários Oficiais registram que houve reforma em 1980 (Diário de 2 de junho de 1980, nº 6914) e em 1990 e 1994 há determinações que indicam que havia passado por manutenção recente.<sup>15</sup> Não parece haver registros de outros cuidados pelo poder público depois disso, mas o grupo União Vila União (Grupo UVU), de atuação militante no bairro, afirma que a última reforma oficial da praça ocorreu em 1999.<sup>16</sup>

Apesar de um cenário geral de poucos investimentos nesses espaços livres, em 2003 são criados o Ministério das Cidades em escala federal e a Fundação do Desenvolvimento Habitacional de Fortaleza (HABITAFOR) em escala municipal, desenhando-se intenções de melhoramentos partindo do poder público. Com essa articulação, é implementado, com o Programa Habitar Brasil (PHBB)<sup>17</sup> um projeto para reurbanização da Lagoa do Opaia.<sup>18</sup> Com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a intervenção propôs reassentar 441 famílias do local e requalificar as margens da Lagoa. O

---

14 - Comentário do dia 9 de fevereiro de 2018 em publicação no Facebook no grupo Fortaleza Antiga, de Antônio Carlos Correia de Freitas: “Não peguei os pedalinhos, quando frequentei muito por lá em 85 e 86, os lendários pedalinhos já não estavam funcionando. O público havia diminuído, penso que o auge foi entre 82 e 83. No entanto, o ambiente era tranquilo, havia dois restaurantes que ainda funcionavam.” Disponível em:

<https://www.facebook.com/groups/Fortalezantigaoficial/permalink/2028409477176222/>. Acesso em: 11 nov 2021).

15 - No Diário de 28 de junho de 1990 (nº 9401), o decreto nº 8328 de 26 de junho de 1990 procura regular a afixação de propaganda eleitoral. O texto permite que seja feita em qualquer praça da cidade, mas exclui um conjunto de praças que na época estavam em reforma ou haviam passado por reforma recente, incluindo a Praça do Vaqueiro/Praça Brigadeiro Eduardo Gomes. Essa determinação se repete da mesma forma em 1994, aparecendo no decreto nº 9445, de 29 de junho de 1994, no Diário de 1 de julho de 1994 (nº 10391).

16 - Informação disponível em <https://www.facebook.com/grupovouu/posts/2595123587442941>. Acesso em: 11 de novembro de 2021.

17 - O primeiro Programa Habitar Brasil (ainda sem a parceria do BID) “surtiu como experiência piloto com objetivo de preparar os municípios para diminuir a precariedade destes assentamentos e melhorar a qualidade de vida de seus habitantes” (ANDRADE, 2008, p.4). Esse Programa surge num contexto nacional em que a remoção e “prevenção” de favelas não funcionava mais. Aceitar a existência da precariedade decorrente dos processos de urbanização brasileiros e trabalhar a partir desse entendimento inaugura políticas de requalificação, readequação e regularização. (ANDRADE, 2008, p.35)

reassentamento foi feito com a construção do Conjunto Habitacional Planalto Universo, próximo à avenida Borges de Melo, entregue em 2005<sup>19</sup>.

Do ponto de vista paisagístico, o projeto aumentaria a área permeável da margem da lagoa, que poderia amortecer os efeitos de chuvas e reduzir a chance de alagamentos. A margem foi em parte requalificada, sendo feitas reformas nos passeios, colocação de equipamento de exercícios físicos e *playground* e a delimitação de quatro quadras de futebol de areia. Essa requalificação decerto foi bem-vinda<sup>20</sup>. Contudo, o projeto sofre o mesmo destino do Polo de Lazer de antes e, desde a inauguração, segue em declínio. Sem investimentos e manutenção significativa<sup>21</sup>, vão surgindo reivindicações junto à Prefeitura de Fortaleza para que seja feito algo a favor do Parque da Lagoa do Opaia, que se torna “quadro de abandono” — como aparece na chamada de algumas matérias jornalísticas. Segundo Correia:

Uma reportagem de abril de 2004 traz a promessa de melhorias na forma de um projeto de reurbanização das margens da Lagoa, [que era] prevista “em janeiro de 2002 (...) pelo coordenador da Habitafor (...)”. Tendo esse prazo expirado, a intenção seria concluir as obras necessárias até julho do mesmo ano. Ainda assim, é possível encontrar as mesmas demandas numa reportagem de julho de 2008 e em diversas datas posteriores. (2020, p.68-69)

Finalmente, em 2019, a Secretaria de Infraestrutura lança vídeo de maquete virtual do projeto para a Lagoa prometido à população. Deverá, se executado, reformar as quadras, readequar passeios e calçadas e construir quiosques — Box Mulheres Empreendedoras —, estes últimos priorizando o empreendedorismo feminino <sup>22</sup>.

Com essas informações, é importante distinguir nesse contexto ações paliativas de outras mais transformadoras. Para além de revitalização do paisagismo ou dos equipamentos que se deterioraram com o tempo, é necessário discutir a garantia da sustentabilidade ecológica da Lagoa, cujo principal empecilho é a poluição. Essa poluição

---

18 - É importante destacar que, segundo Andrade (2008), não havia critérios técnicos limitantes na aplicação do PHBB, mas que havia critérios de elegibilidade referentes a condições socioeconômicas e ambientais, do nível de consolidação e organização da comunidade a ser atendida e da posse dos terrenos em questão, demonstrando que a comunidade foi reconhecida dentro desses critérios. Para além disso, no caso específico da Lagoa do Opaia, assim como em outros casos, Moura (?) indica que havia interesse do mercado imobiliário na intervenção, o que acabaria por ser um dos fatores decisivos na escolha pela criação desse projeto de reurbanização.

19 - O conjunto receberia depois mais 144 famílias removidas do conjunto Maravilha em 2007. É importante destacar também que o Planalto Universo aparece como assentamento precário no levantamento do PLHIS-For de 2012, em função de irregularidades. Dois anos depois, são coletadas assinaturas dos moradores para produzir os documentos de habite-se. 268 títulos de propriedade foram entregues em 2015, fato noticiado como excepcional, já que pela primeira vez um conjunto habitacional construído pelo poder municipal estaria registrando escrituras definitivas em vez de termos de cessão (Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeito-roberto-claudio-entrega-268-titulos-de-propriedade-no-conjunto-planalto> Acesso em: 11 nov 2021).

20 - Da Escola Haroldo Braun Vieira, a vice-diretora (na época da entrevista) “relatou com muita empolgação o trabalho desenvolvido em outubro de 2005: I Grito da Lagoa. O objetivo geral do evento foi ‘agradecer aos órgãos públicos o projeto de revitalização da Lagoa e reivindicar a continuidade do Projeto de Reassentamento e Reurbanização da Área’, que, segundo a professora, contribuía significativamente para a ‘preservação da área e a promoção de melhorias’”. (CRUZ, 2009, p.32-33)

21 - São enfatizadas nas notícias basicamente as limpezas eventuais da Lagoa, muitas vezes promovidas com ajuda da Cagece. Em 2015, foi entregue um parquinho infantil (Praça Avião) na margem do Opaia, vizinha ao CRAS, e em 2018-2019, como parte do projeto de compensação arbórea na cidade, vão sendo plantadas mudas de espécies nativas e frutíferas.

22 - Disponível em: <https://youtu.be/A6zLV6y-Lm4>. Acesso em 11 nov 2021.

inviabiliza o banho e tem impactado os recursos naturais. Por exemplo, com a diminuição do número de peixes e contaminação deles, a pesca passa a não ser mais uma forma viável de sustento. Se há mau cheiro, também causa desconforto e dessa forma até usar as margens para o lazer é desagradável. Assim, a sustentabilidade atravessa múltiplas dimensões da Lagoa do Opaia e dos arredores.

Em meio a um cenário de ocupação precária, a sustentabilidade está diretamente condicionada a uma questão estrutural de esgotamento adequado. Desde as primeiras intervenções do poder público, no entanto, a comunidade da Lagoa do Opaia mostra nunca ter sido integrada à rede de esgoto. Ou seja, mesmo com as obras de limpeza, que já são eventuais, nunca foi possível evitar o lançamento de dejetos e águas cinzas na Lagoa.

É fácil admitir a poluição como consequência unicamente das conexões ilegais de esgoto ou do despejo de lixo ou entulho, responsabilizando a população marginalizada desses espaços. Nesse sentido, a pesquisa de Cruz (2009) investiga as práticas e processos da educação ambiental nas escolas para os jovens das imediações do Opaia. Sem dúvida, a educação da população tem impactos diretos no tratamento e na relação com o meio ambiente, sendo essencial nos contextos de mananciais hídricos e outros recursos naturais em que se tenta recuperar ou evitar a destruição. Como demonstra a pesquisa, apesar de uma forte conexão das pessoas com a Lagoa do Opaia no passado, as novas gerações não têm mais esses referenciais, vivendo e constatando a degradação ambiental que se estabeleceu na Lagoa.<sup>23</sup> Com os alagamentos ou os períodos de propagação de mosquitos, a Lagoa pode ser vista não como um recurso mas como um problema, o que reforça a necessidade de práticas de conscientização e educação ambiental.

Para ser efetiva, essa educação precisa vir acompanhada de transformações estruturais, perpassando aqueles pontos já comentados relativos à sustentabilidade ecológica. Por exemplo, a implementação de obras de saneamento público e o atendimento efetivo pelo serviço de coleta de lixo, com a criação também de pontos de descarte adequado de lixo e entulho, especialmente ao longo do Parque do Opaia.

Com essa análise, entende-se que, mesmo com um período de investimentos concreta e diretamente aplicados na Lagoa, no começo dos anos 2000, não se reverteu o quadro geral de declínio. Para além disso, a intervenção sobre o Parque do Opaia não conectou a Lagoa aos demais espaços livres ou aos equipamentos públicos de destaque, fora o CRAS Vila União. A continuidade de espaços livres acontece somente na direção norte, onde segue o muro da Base Aérea e alcança o Conjunto Planalto Universo, que se resume basicamente à vegetação. A continuidade dos espaços livres é importante não somente para facilitar o acesso, mas também para a integração dos diferentes espaços, promovendo interações mais profundas e de melhor qualidade socioecológica.

---

23 - O estacionamento teve a entrada do lado oeste fechada com uma calçada e no lado leste foi refeita toda a entrada, com a construção de duas guaritas, de entrada e saída.

A conexão mais próxima e mais viável seria justamente com a Praça do Vaqueiro, visto que a lagoa e a praça são separadas apenas por duas quadras, considerando que o trecho da avenida Lauro Vieira Chaves entre elas é bastante largo. A calçada sul é arborizada, e, ao circundar equipamento público (o Aeroporto), possivelmente facilitaria a viabilização de intervenção futura. Essa conexão daria continuidade aos espaços de lazer e incentivaria a utilização da praça, isolada desde a mudança do Pinto Martins, como discutido previamente.

Ao contrário da Lagoa, que foi objeto de um projeto de reurbanização de larga escala, a praça teve apenas intervenções mínimas desde 1999. Uma notícia de 2013 menciona que em 2010 houve reparo do Monumento ao Vaqueiro e modificação do estacionamento.<sup>23</sup> Essa notícia, no entanto, “faz um alerta para as condições precárias em que se encontra a praça Brigadeiro Eduardo Gomes”, descrevendo o cenário de abandono de um espaço que não é mais utilizado pela população: “Bancos quebrados, calçadas e canteiros danificados, mato crescido, pedras e paralelepípedos soltos e até restos de entulho integram a paisagem do que antes servia como ponto de encontro de diversas famílias, especialmente aos finais de semana.”. A Infraero prometeria uma reforma bastante abrangente para o final daquele ano (2013), a qual deveria adequar a praça com nivelamento dos pisos, instalação de bancos de concreto e, além disso, fechar a área de estacionamento com cerca metálica<sup>24</sup>. Essa reforma não aconteceu.

A falta de investimentos continua e, em 2015, moradores se deparariam com o fechamento do acesso à praça, com *bollards* metálicos fincados na rua por donos de um estacionamento privado.<sup>25</sup> Diante da irregularidade, foi ordenada a retirada das barreiras após abertura de reclamações. Apesar de não ter tido um efeito permanente, esse episódio serve para demonstrar que a praça estava facilmente sujeita à apropriação por interesses particulares. Por outro lado, a reivindicação pela retirada demonstra também que existe engajamento pela manutenção de interesses coletivos. Em novembro do mesmo ano, é feita uma reportagem pela TV Fortaleza sobre as demandas e reclamações dos moradores sobre a Praça. Na palavra dos entrevistados:<sup>26</sup>

“Essa praça era coisa de cinema, agora infelizmente como você vê aí tá toda deteriorada, acabada... Prefeitura não sei o que é que tá fazendo, quer dizer, podendo tá investindo numa praça dessa. Que hoje em dia o que tem muito aqui é gato que o pessoal solta aqui, quer dizer, a sujeira total... E ninguém sabe, ninguém sabe até que ponto vai. E o pior é que tentaram privatizar essa praça, por incrível que pareça, com estacionamento.”

“Aqui eu acho que precisa mais segurança, porque também por aqui rola muito coisa de roubo, de assalto, e iluminação, mas também estrutura, porque aqui é muito abandonado”

24 - REDAÇÃO. Praça sofre com abandono e descaso. Diário do Nordeste. Fortaleza. jun. 2013. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/praca-sofre-com-abandono-e-descaso-1.315863> Acesso em: 11 nov 2021.

25 - BRAGA, Lauriberto Carneiro. Praça do Vaqueiro. Agência Grande Fortaleza de Notícias. Fortaleza. set. 2015. Disponível em: <https://agenciafortalezadenoticias.blogspot.com/2015/09/praca-do-vaqueiro.html>. Acesso em: 11 nov 2021.

26 - Disponível em: [https://youtu.be/FUC8hUG6H\\_Y](https://youtu.be/FUC8hUG6H_Y). Acesso em: 11 nov 2021.

“Tivesse quadra de futebol, basquete, vôlei, para as pessoas mais frequentar, seus filhos ficar brincando e elas poder andar; segurança também, iluminação...”

A reportagem também destaca: “Para mudar essa realidade tramita na Câmara Municipal de Fortaleza um projeto de indicação para revitalização da Praça do Vaqueiro (...). A iniciativa já foi aprovada pela população, para que os jovens de hoje possam também usufruir do que era praça e não fique apenas nos sonhos”. Novamente, isso não seria colocado em prática. Pelo Grupo União Vila União, é possível saber que, em 2018, seria pedido oficialmente à Fraport,<sup>27</sup> através do Ministério Público, a execução de reforma da Praça, destacando mais uma vez as péssimas condições dela: “(...) completamente destruída, se é que a gente pode chamar de praça (...) só o que se mantém de pé lá é as árvores”.<sup>28</sup> Nessa época, a resposta foi um encaminhamento para que a Fraport elaborasse um cronograma de reforma, acrescentando: “de antemão, se a Fraport disser que não vai reformar, revitalizar a praça, vamos solicitar (...) que entre com ação pública também”<sup>28</sup>.

Esse trâmite continua até 2019. A Fraport iria afirmar em resposta que,

“apesar da praça se encontrar no perímetro do sítio aeroportuário, não há no contrato de concessão dispositivo algum que obrigue a representada a fazer qualquer revitalização no local, já que as melhorias previstas pelo poder concedente estão exclusivamente voltadas para a área de movimentação de aeronaves e do terminal de passageiros”.

Acrescentando também que estariam sendo realizados paralelamente estudos de possíveis intervenções na Praça. Apesar disso, o Grupo UVU passa a entrar com interposição. O pedido anterior demandava revitalização da praça. Com a negativa da Fraport, a tentativa seria lutar, pelo menos, para a implementação de soluções para garantir a acessibilidade ao Monumento ao Vaqueiro, cuja chegada se faz somente por escada, atualmente. O grupo defende: “Não interessa se é uma empresa pública, se é uma empresa privada, a Praça do Vaqueiro é um equipamento público de uso coletivo, portanto, tem que haver acessibilidade para as pessoas vivendo com deficiência”.<sup>29</sup> Depois disso, a única ação concreta na praça parecia ter sido a estação do Bicicletar<sup>30</sup> instalada em outubro de 2020.<sup>31</sup> Recentemente, em julho de 2021, a praça foi completamente gradeada e uma das guaritas da porção leste foi reformada. A colocação da grade parece ser mais uma atitude simbólica que de segurança (a grade não atinge nem 1,5m de altura): agora é fechada, mostrando ser “propriedade do Aeroporto” (figura 10).

27 - A Fraport ganhou responsabilidade pelo Sítio Aeroportuário, em que a Praça se insere, desde a concessão em 2017.

28 - Informações da postagem do Grupo União Vila União de 4 de novembro de 2018. Disponível em: <https://www.facebook.com/grupovvu/videos/1766530110121950> Último acesso em 11 de novembro de 2021.

29 - Informações da postagem do Grupo União Vila União de 29 de novembro de 2019.

Disponível em: <https://www.facebook.com/1675281849427124/videos/2497202330399236>. Acesso em: 11 nov 2021.

30 - O Bicicletar é um projeto municipal de transporte urbano sustentável feito pelo compartilhamento de bicicletas, em parceria da Prefeitura com as empresas Unimed e Serttel.

31 - Informação disponível em: <https://www.facebook.com/benignojr/photos/a.569630446384841/3988348607846324>. Acesso em: 11 nov 2021.

Figura 10 – Grade instalada ao redor da praça recentemente.



Fonte: autoria própria.

Toda essa retrospectiva confirma a noção de que a Praça Brigadeiro Eduardo Gomes aparenta ser apenas resquício daquilo que era nas décadas de 1960, 1970 e 1980. Ao contrário de tempos passados, é raro ver pessoas utilizando a praça como espaço de lazer. A permanência é especialmente dificultada por não haver nenhum mobiliário além das mesas e cadeiras que são colocadas temporariamente pela barraquinha de venda de almoço e pelo carrinho de tapioca. Fora isso, as pessoas sentam-se apenas onde há desnível entre a calçada e o resto do terreno ou se escoram nas árvores.

Qual seria o uso principal da praça, senão o lazer? A utilização com mais destaque, em vistas do grande estacionamento e da pouca movimentação, é a apropriação do espaço para a prática das autoescolas do bairro. Ela é também utilizada pelos funcionários do TAG e, principalmente, da Cagece. No entanto, o estacionamento fica na porção sul, pouco arborizada (figuras 11, 12 e 13). O que se observa então é que a maioria dos motoristas ignora a pavimentação existente e param seus carros na sombra das árvores, passando sobre as calçadas, passeios ou canteiros (figuras 16 e 17). Em decorrência disso, a condição dos calçamentos é muito precária, com os pisos soltos, afundados na areia ou ainda levantados pelas raízes das árvores que adquiriram grande porte. Essas árvores são, por sinal, uma amenidade da Praça que persistiu ao longo dos anos. Os grandes cajueiros e mangueiras sombreiam muito adequadamente a porção norte (figuras 14 e 15).

Figuras 11, 12 e 13 – Fotografias do lado sul da praça, mais árido. É possível ver a estátua de Santos Dumont ao fundo nas duas primeiras imagens.



Fonte: autoria própria.

Figuras 14 e 15 – Fotografias do lado norte da praça, sombreado pela arborização.



Fonte: autoria própria.

Figuras 16 e 17 – Pouca utilização do estacionamento e parada inadequada dos carros à sombra das árvores, contribuindo para a deterioração do calçamento.



Fonte: autoria própria.

Além dessas árvores, contudo, o paisagismo da praça foi quase completamente perdido. Alguns passeios entrecortam a praça na forma de caminhos, mas todo o restante é um grande areal. Existem algumas palmeiras de grande porte, outras pequenas (provavelmente arecas) e uma ou outra planta de pequeno porte, acompanhando trechos dos passeios, mas nada fora isso. Como os passeios formam um percurso contínuo, é possível ver uma ou outra pessoa praticando corrida. Contudo, como já mencionado, a condição das calçadas é precária, com muitos desníveis, em especial no perímetro da praça. Na parte norte, os canteiros onde foram plantadas as árvores deixam um espaço insuficiente para duas pessoas caminharem lado a lado.

Existem também algumas outras formas de lazer na praça. Pelos mesmos motivos que levam o estacionamento a ser aproveitado pelas autoescolas, vê-se que grupos de pessoas vão à praça andar de bicicleta ou de moto, onde têm liberdade para fazer manobras. São poucas, mas algumas famílias usam a praça para passear com crianças, onde elas podem brincar. Outros na praça vão derrubar e catar manga das árvores. À noite, algumas pessoas se reúnem também para praticar treino funcional juntas.

A estátua do Monumento ao Vaqueiro foi recentemente pintada — a pichação era uma das reclamações mais comuns nos meios de comunicação e redes sociais sobre a Praça. A escada de acesso de acesso à estátua, sem corrimão algum, não é adequada para uma subida segura e, como discutido, foi demandada intervenção para garantir acessibilidade ao monumento, preferencialmente com uma rampa. Ressalta-se também que a sala que existia na base do monumento, exposta à sujeira e utilização indevida, foi fechada.

Finalmente, quanto à interconexão da praça ao resto da cidade, existe a estação do Bicicletar inaugurada em 2020 e duas paradas de ônibus nas imediações. Apenas duas linhas de ônibus utilizam essas paradas: 502 - Vila União e 025 - Opaia / Lagoa. A linha 064 - Corujão/Aeroporto/Centro/Rodoviária também tinha parada na praça, mas essa linha foi encerrada com as determinações advindas da circunstância de pandemia da Covid-19.<sup>30</sup> A conexão viária da praça com a Lagoa e as residências do entorno pelo leste e pelo norte é satisfatória, já que os trechos da avenida Lauro Vieira Chaves e da rua Jorge Acúrcio têm uma pavimentação e asfaltamento adequado e um certo nível de arborização. Por outro lado, a conexão a oeste com a avenida Luciano Carneiro é bastante problemática. O percurso de cerca de 280 metros é árido, sem sombreamento algum e apenas alguns intervalos têm calçada. Inseguro e desconfortável para o pedestre, esse caminho desestimula as pessoas a irem à Praça pela principal via do bairro Vila União. Mesmo quando alcança a avenida Luciano Carneiro, a interseção é cortada pelo trilho do VLT Parangaba-Mucuripe e precisar atravessar diretamente sobre os trilhos é outro elemento que aumenta a sensação de insegurança e desconforto. Esse VLT tem uma estação no Vila União, mas que não articula os diferentes espaços livres da região. A estação poderia ter sido construída dando acesso direto à Praça Vila União e a saída ao leste sido acompanhada de intervenção paisagística na rua que desce para a Lagoa, o que permitiria tentar conectar melhor estes dois espaços livres.

Dessa forma, conclui-se que o núcleo urbano do Aeroporto Antigo é precário na interconexão dos espaços e na qualidade das áreas livres. A praça e a lagoa encontram-se desgastadas, com equipamentos deteriorados ou sem mobiliário algum, no caso da primeira. Além disso, não existem equipamentos que estimulem a visitação e a convivência nessa área para além dos movimentos da própria vizinhança. Essa falta leva a um esvaziamento do espaço e à perspectiva de não haver interesse da população por eles.

32 - Informação disponível em <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2020/06/26/linhas-de-onibus-corujao-deixam-de-circular-temporariamente-em-fortaleza-a-partir-deste-sabado.ghtml>. Último acesso em 11 de novembro de 2021.

## 4 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em resumo, o núcleo urbano do antigo Pinto Martins constitui um recanto da cidade marcado por uma progressiva decadência desde a transformação do Pinto Martins em Aeroporto Internacional no fim da década de 1990, situação ilustrada aqui principalmente na Praça do Vaqueiro. Perder o elemento que atraía pessoas a participarem e se apropriarem do entorno e receber apenas mínimas ações de intervenção ao longo dos anos fizeram com que os espaços se deteriorassem sem haver renovação.

Formou-se um ciclo vicioso: sem recuperação, o espaço torna-se inadequado, perde seu valor de uso e, conseqüentemente, o valor simbólico. Se perde esses valores (tanto para a população quanto para a administração pública), perde-se também o zelo, a disposição por cuidar desse espaço, que se torna um “lugar de ninguém”. Aparecem nos comentários de algumas pessoas, por exemplo, pensamentos de resignação com o estado atual da praça, de que o que resta a ser feito é apenas transferir as estátuas do Monumento ao Vaqueiro e de Santos Dumont para o aeroporto novo. Para além desse sentimento, um espaço que não é tido como significativo pode ser facilmente tomado por interesses individuais, como observado em 2015 com o episódio de fechamento do acesso à praça para fazer um estacionamento privativo, ou, agora, pela Fraport, com o gradeamento. Afinal, a Fraport, responsável pelo Aeroporto com a concessão de uso, também defende interesses particulares — se a praça foi incluída no sítio aeroportuário na concessão, é tida para eles como patrimônio reservado ao Aeroporto.

Isso não significa que não há futuros alternativos. A praça sempre aparece na narrativa das pessoas como um resquício de um passado pelo qual elas têm afeto. Requalificá-la é uma alternativa de reconexão das pessoas a esse local e uma abertura de possibilidades para revitalização de um nicho da cidade que está praticamente abandonado desde a década de 1990. Mas a requalificação individual da praça não é solução. Como discutido ao longo de toda essa pesquisa, os espaços estão interligados, conectados entre si e, especialmente, relacionados com as pessoas. A requalificação da Praça do Vaqueiro precisa ser acompanhada de uma revitalização do Parque da Lagoa do Opaia e a manutenção da Lagoa como um parque sustentável depende do atendimento das necessidades das comunidades em redor, em especial o saneamento básico. Com um entorno que não se comunica mais francamente com a Praça, como fazia o Aeroporto, levanta-se também a possibilidade de um equipamento público de acesso livre à população que permita intermediar os processos de melhoria desse território, e atrair mais pessoas a participarem desse espaço de tantos recursos, de tamanha potencialidade.

## REFERÊNCIAS

CORREIA, Anna Flávia Guerreiro. **Parque da Lagoa do Opaia:** uma intervenção ecossustentável. 2020. 129f. Trabalho de Conclusão (Graduação) - Universidade Federal do Ceará, Departamento de Arquitetura Urbanismo e Design, Fortaleza-CE, 2020. (aguarda catalogação).

COSTA, Sabrina Albuquerque de Araújo. **O artista Zenon Barreto e a arte pública na cidade de Fortaleza.** 2010. 164f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Artes, Programa de pós-graduação: Artes, Campinas-SP, 2010. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/284925>. Acesso em: 11 nov 2021.

CRUZ, Maria Auxiliadora Gadelha da. **Juventudes e meio ambiente:** práticas e processos educativos de jovens no entorno da Lagoa do Opaia. 2009. 152f. Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Ceará (UFC) Programa de pós-graduação em educação brasileira, Fortaleza-CE, 2009. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/5843>. Acesso em: 11 nov 2021.

MACIEL, Wellington Ricardo Nogueira. **O aeroporto de Fortaleza:** usos e significados contemporâneos. Fortaleza-CE, 2006. 154 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal do Ceará (UFC) Departamento de Ciências Sociais, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Fortaleza-CE, 2006. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/949>. Acesso em: 11 nov 2021.

OLIVEIRA, Ana Amélia Rodrigues de Oliveira. **Em busca do Ceará:** a conveniência da cultura popular na figuração da cultura cearense (1948-1983). 2015. 297f. Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Ceará (UFC) Centro de Humanidades, Programa de pós-graduação em história social, Fortaleza-CE, 2015. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/13035>. Acesso em: 11 nov 2021.

SAMPAIO, Thayana Muniz. **Um voo pela memória:** uma análise do caderno “Aeroporto: nas asas do futuro” do jornal Diário do Nordeste. 2018. 62 f. Trabalho de Conclusão (Graduação) - Universidade Federal do Ceará, Graduação do curso de Biblioteconomia, Fortaleza, 2018. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/35207>. Acesso em: 11 nov 2021.