

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO PIAUÍ – UESPI
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS - CCHL
COORDENAÇÃO DO CURSO DE GEOGRAFIA
CURSO: LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA**

LEONARDO RAFAEL SANTOS CÔELHO

**A CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO SENADOR PETRÔNIO PORTELLA E SUA
INFLUÊNCIA NA PRODUÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO AO LONGO DA
AVENIDA CENTENÁRIO EM TERESINA - PI**

TERESINA, JUNHO DE 2024.

LEONARDO RAFAEL SANTOS CÔELHO

**A CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO SENADOR PETRÔNIO PORTELLA E SUA
INFLUÊNCIA NA PRODUÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO AO LONGO DA
AVENIDA CENTENÁRIO EM TERESINA - PI**

Monografia exigida como Trabalho de
Conclusão de Curso de Licenciatura
Plena em Geografia da Universidade
Estadual do Piauí - UESPI, sob a
orientação do Prof. Dr. Jorge Martins
Filho.

TERESINA, JUNHO 2024.

LEONARDO RAFAEL SANTOS CÔELHO

A CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO SENADOR PETRÔNIO PORTELLA E SUA
INFLUÊNCIA NA PRODUÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO AO LONGO DA
AVENIDA CENTENÁRIO EM TERESINA - PI

Monografia exigida como Trabalho de Conclusão de Curso de Licenciatura Plena em
Geografia da Universidade Estadual do Piauí - UESPI

Aprovado em ___/___/___

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Jorge Martins Filho

Doutor em Geografia - UESPI

Presidente

Profa. Dra. Joana Aires da Silva

Doutora em Geografia - UESPI

Membro

Profa. Dra. Liége de Souza Moura

Doutora em Geografia - UESPI

Membro

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, que fez com que meus objetivos fossem alcançados durante todo os meus períodos no curso de Geografia.

Agradeço à minha mãe Célia Clarice por todo apoio e por tudo que fez até hoje para que eu estudasse, pelo incentivo, durante esses 4 anos, pois nunca me deixou desistir de trilhar os meus caminhos. Muito obrigado por ser meu porto seguro e acreditar no meu potencial.

Agradeço ao meu orientador Prof. Dr. Jorge Martins Filho, por me orientar durante a pesquisa, por sua disponibilidade e tempo. Sua experiência e conhecimento foram fundamentais para o desenvolvimento desta pesquisa. Suas sugestões e correções foram ótimas, e estou grato por ter aprendido com você.

Agradeço a todos os professores da UESPI dos quais fui aluno e meus amigos de turma, pois esse caminho é construído por memórias.

Gratidão e luz.

RESUMO

A construção do aeroporto Senador Petrônio Portella é um marco para o Estado do Piauí. Inicialmente, o que se tinha na cidade era um simples campo de pouso. Agora, o aeroporto é a principal porta de entrada para o Estado, servindo principalmente a grande Teresina. Por conta disso, Avenidas próximas foram beneficiadas com sua construção. A Avenida centenário sofreu grandes transformações de infraestrutura que derivaram da instalação do aeroporto. O objetivo da presente pesquisa é buscar compreender como a construção do aeroporto Senador Petrônio Portella pode ter, direta ou indiretamente, interferido na produção e transformação do espaço no decorrer da Avenida centenário. Além disso, o estudo busca conhecer a história do aeroporto, identificar os impactos da presença do aeroporto no desenvolvimento urbano na Avenida e na economia, destacando as mudanças na infraestrutura e na dinâmica espacial da rua. Por fim, examina a produção, transformação e organização do espaço ao longo da Avenida centenário. Por conta disso, foram feitas análises bibliográficas (Corrêa 1995 e 2003, Carlos 2011, Harvey 2002 e 2014, Lefebvre 2006, Moraes 2005, Santos 1985, 1991, 1993 e 1996, Saquet 2005) e documentais. Após isso, realizou-se um estudo acerca da história do aeroporto para obter informações sobre como se deu sua construção e a decisão de instalar o aeroporto nesta área da cidade. Também foi feita uma pesquisa exploratória na qual os dados foram obtidos com aplicação de formulários com 40 moradores e 47 empresários para compreender, na visão deles, como a Avenida centenário mudou desde a construção do aeroporto e se ele exerce influência na região. Os resultados apontam para uma interferência do aeroporto na transformação do espaço. A partir de sua chegada, houve uma valorização no comércio na região. Também é observado como as empresas se organizaram seguindo uma lógica a partir da presença do aeroporto. Entretanto, alguns moradores discordam que o aeródromo tenha influência nas mudanças que ocorreram, mas não discordam que sua presença é importante.

Palavras chaves: Espaço. Aeroporto. Transformação. Organização.

ABSTRACT

The construction of the Senador Petrônio Portella airport is a milestone for the state of Piauí. Initially, the city was just an airfield. Now, the airport is the main gateway to the state, mainly serving the greater Teresina area. As a result, nearby avenues have benefited from its construction. Avenida Centenário has undergone major infrastructure changes as a result of the airport. The aim of this study is to understand how the construction of the Senador Petrônio Portella airport may have directly or indirectly affected the production and transformation of space along Avenida Centenário. In addition, the study seeks to learn about the history of the airport, identify the impacts of the airport's presence on urban development on the avenue and on the economy, highlighting changes in the infrastructure and spatial dynamics of the street. Finally, it examines the production, transformation and organization of space along Avenida Centenario. For this reason, bibliographical (Corrêa 1995 and 2003, Carlos 2011, Harvey 2002 and 2014, Lefebvre 2006, Moraes 2005, Santos 1985, 1991, 1993 and 1996, Saquet 2005) and documentary analyses were carried out. After this, a study was carried out on the history of the airport to obtain information on how it was built and the decision to install the airport in this area of the city. An exploratory survey was also carried out in which data was obtained by applying forms to 40 residents and 47 business people in order to understand, from their point of view, how Avenida Centenario has changed since the airport was built and whether it has an influence on the region. The results point to the airport's interference in the transformation of the area. Since its arrival, there has been an increase in trade in the region. It is also observed how companies have organized themselves following a logic based on the presence of the airport. However, some residents disagree that the airfield has influenced the changes that have taken place, but they don't disagree that its presence is important.

Key words: Space. Airport. Transformation. Organization.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	7
1.1	Procedimentos metodológicos	8
2	TEORIAS GEOGRÁFICAS: DO ESPAÇO À PRODUÇÃO, ORGANIZAÇÃO E REPRODUÇÃO DO ESPAÇO	14
3	CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA: A CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO SENADOR PETRÔNIO PORTELLA	23
3.1	Uma nova administração	27
4	ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO E O DESENVOLVIMENTO URBANO AO LONGO DA AVENIDA CENTENÁRIO	31
4.1	Os imóveis residenciais na Avenida centenário	31
4.2	Impactos econômicos: o aeroporto Senador Petrônio Portella como impulsionador do desenvolvimento econômico na Avenida centenário	48
5	FUTURO DO AEROPORTO: PERSPECTIVAS DE EXPANSÃO, MODERNIZAÇÃO E NOVAS OPORTUNIDADES PARA A AVENIDA CENTENÁRIO EM TERESINA-PI	58
	CONCLUSÃO	68
	REFERÊNCIAS	
	APÊNDICE A - Formulário para os moradores	
	APÊNDICE B - Formulário para os empresários	

1 INTRODUÇÃO

Com a construção do aeroporto Senador Petrônio Portella, as áreas ao seu entorno passaram a ser habitadas e ter mais infraestrutura. Uma dessas áreas é a Avenida Centenário, que está situada em frente à entrada do aeródromo. Nesse contexto, a pesquisa busca entender como o aeroporto interferiu na produção, organização e transformação desse espaço.

A construção de um aeroporto em uma cidade geralmente provoca muitos impactos no entorno. O foco da pesquisa está nos impactos socioespaciais que derivam da construção do aeroporto, além da transformação que ele provocou na Avenida Centenário, seja em termos de infraestrutura ou habitacional. Sendo assim, buscamos compreender os impactos que essa instalação teve na produção e organização do espaço ao decorrer da Avenida.

O fluxo de pessoas na Avenida Centenário é bastante elevado, por ser uma área que conecta o extremo da zona norte ao centro da capital e por facilitar esse acesso. Desse modo, o que se percebe é que as pessoas organizaram esse espaço para fins habitacionais e, além de pontos para o comércio - este sendo o seu forte - ao longo de sua extensão.

Em função do pesquisador morar na região, além do olhar geográfico, houve uma instigação de identificar a influência do aeroporto nessas transformações e de buscar compreender como esta construção mudou a vida em sociedade naquele espaço, e entender como os grupos sociais produziram-no e organizaram-no.

Para a Geografia, essa pesquisa trabalhará de forma que deve ampliar os estudos do conceito de espaço, sendo este um dos pilares dessa ciência, além de trabalhar a produção e organização dele. Sendo assim, trazendo um exemplo do nosso cotidiano para as discussões acadêmicas e contribuindo para a compreensão da concepção de espaço.

A pesquisa tem como objetivo compreender as transformações socioespaciais decorrentes da construção do aeroporto Senador Petrônio Portella. A partir disso, iremos conhecer a história da construção do aeroporto e identificar os impactos da presença do aeroporto na Avenida Centenário. Além disso, examinaremos a transformação, produção e organização do espaço ao longo da Avenida.

A partir disso, realizamos revisões bibliográficas (Corrêa 1995 e 2003, Carlos 2011, Harvey 2002 e 2014, Lefebvre 2006, Moraes 2005, Santos 1991, 1955 e 1996, Saquet 2005) e buscamos em registros documentais, de jornais, sites a história do aeroporto Senador Petrônio Portella. Logo em seguida, partirmos para as análises de campo na nossa área de pesquisa. Assim, aplicamos formulários com 40 moradores e 47 empresários da Avenida centenário e realizamos registros fotográficos.

A pesquisa está estruturada em cinco capítulos que abordam de forma aprofundada a interação entre o aeroporto Senador Petrônio Portella e a Avenida Centenário em Teresina-PI. A obra inicia com uma introdução que contextualiza o tema e apresenta os objetivos da pesquisa. Em seguida, são detalhados os procedimentos metodológicos adotados na coleta e análise dos dados. Capítulos subsequentes exploram teorias geográficas relacionadas à produção, organização e reprodução do espaço, bem como a contextualização histórica da construção do aeroporto e sua nova administração. Após isso, o trabalho também investiga a influência do aeroporto sobre a região, analisa a organização do espaço ao longo da Avenida Centenário e examina os impactos econômicos do aeroporto na área. Por fim, a pesquisa discute as perspectivas de expansão, modernização e novas oportunidades para a Avenida Centenário em função do futuro do Aeroporto Senador Petrônio Portella, oferecendo uma visão abrangente e prospectiva sobre o tema.

1.1 Procedimentos Metodológicos

A pesquisa tem uma abordagem qualitativa e quantitativa, pois são duas formas de coletar e analisar dados que, usadas juntas, podem fornecer uma compreensão mais completa de um fenômeno. Ademais, a abordagem qualitativa se concentra em compreender as experiências, opiniões e significados subjacentes aos dados, enquanto a abordagem quantitativa se concentra na mensuração e análise estatística dos dados numéricos. De acordo com Minayo & Sanches (1993, p. 247) “a investigação quantitativa atua em níveis de realidade e tem como objetivo trazer à luz dados, indicadores e tendências observáveis.” A investigação qualitativa, ao contrário, trabalha com valores, crenças, representações, hábitos, atitudes e opiniões.

Desse modo, a pesquisa tem como método de análise o materialismo histórico e dialético, pois:

À luz do materialismo histórico-dialético, o conhecimento científico se constitui na prática social humana à medida que a própria vida social

vai se desenvolvendo e se complexificando, e os homens vão adquirindo condições determinadas social e culturalmente de refletir e teorizar (com métodos cada vez mais desenvolvidos) sobre essa mesma prática social e seus objetos e fenômenos constitutivos. (Martins; Lavoura, 2018, p.225).

A perspectiva do materialismo histórico-dialético, associada a pensadores como Karl Marx e Friedrich Engels, considera que o conhecimento científico não é algo separado da sociedade em que é produzido. Pelo contrário, ele surge da prática social e do desenvolvimento das relações humanas ao longo do tempo. Segundo essa visão, à medida que a sociedade se desenvolve e se complexifica, as pessoas adquirem novas condições sociais e culturais que influenciam sua capacidade de refletir sobre a realidade e teorizar sobre ela. Isso inclui o desenvolvimento de métodos mais sofisticados para investigação e análise científica.

Dessa forma, o conhecimento científico é moldado pelo contexto social, econômico e cultural em que é produzido. Ele reflete as condições materiais e as relações de poder presentes na sociedade. Portanto, a compreensão da evolução do conhecimento científico está intimamente ligada à compreensão da evolução da sociedade humana. Essa abordagem enfatiza a importância de considerar o contexto histórico e social ao analisar o desenvolvimento do conhecimento científico, destacando a interação dinâmica entre a prática social e a produção do conhecimento. Logo, é uma construção social que surge da interação dos seres humanos com o mundo, à medida que eles desenvolvem habilidades e capacidades para refletir e teorizar sobre a prática social.

Os objetivos trabalhados na pesquisa são descritivos e exploratórios, onde buscamos mais informações sobre o assunto, além de observar, registrar, analisar, classificar e interpretar os dados. Visando proporcionar uma maior familiaridade com o problema tentando torná-lo explícito, assim, descrevendo características ou fenômenos dos grupos trabalhados.

Os objetivos descritivos em um estudo ou pesquisa são formulados com o propósito de descrever características, fenômenos ou relações entre variáveis. Eles buscam fornecer uma compreensão detalhada e precisa do que está sendo estudado, muitas vezes por meio de métodos quantitativos.

Por outro lado, os objetivos exploratórios são formulados quando o pesquisador deseja explorar um tema, problema ou questão de pesquisa sobre o qual há pouco conhecimento prévio. Eles são úteis quando se deseja investigar algo novo ou quando

se pretende gerar hipóteses para pesquisas futuras. Os objetivos exploratórios geralmente envolvem métodos qualitativos e podem ser o primeiro passo em direção a uma investigação mais aprofundada.

O espaço de pesquisa é um trecho da Avenida Centenário, que está localizado na Zona Norte de Teresina, PI, no bairro Aeroporto, situado na frente do Aeroporto Senador Petrônio Portella e que vai da praça Graça Leocádia até o posto de combustível Ipiranga. Como é possível ver na figura 1.

Figura 1 – Área da pesquisa.



Fonte: Google Earth adaptada pelo autor, 2023.

A Avenida contém duas faixas em sentido opostas, uma em direção ao centro da capital e outra em sentido da extrema Zona Norte. É possível encontrar nela também um canteiro central que divide as duas faixas e que observa um pouco de vegetação, com algumas árvores no local.

O público-alvo foram os 40 moradores e 47 comerciantes dentro do trecho da pesquisa na Avenida Centenário em Teresina.

Os instrumentos da pesquisa desempenham um papel fundamental na coleta de dados e informações para estudos e investigações. Eles podem assumir diversas formas, como questionários, entrevistas etc. Essas ferramentas são cuidadosamente projetadas para obter informações relevantes e confiáveis dos participantes ou do

ambiente de estudo. Ao utilizar instrumentos de pesquisa adequados, os pesquisadores podem obter resultados valiosos, contribuindo para o avanço do conhecimento em diferentes áreas.

Logo, foram feitas revisões bibliográficas (Corrêa 1995 e 2003, Carlos 2011, Harvey 2002 e 2014, Lefebvre 2006, Moraes 2005, Santos 1991, 1955 e 1996, Saquet 2005) para ter aprofundamento dos conceitos que são trabalhados na pesquisa. Sua finalidade é colocar o pesquisador em contato direto com o que foi escrito, dito ou filmado. (Marconi; Lakatos, p.123, 2017). Assim, buscamos autores que abordam o tema e os conceitos discutidos nesta pesquisa para assim poder baseá-la.

Assim, realizamos uma pesquisa documental, direcionada para arquivos públicos, que “A característica da pesquisa documental é tomar como fonte de coleta de dados apenas documentos, escritos ou não”. (Marconi; Lakatos, p. 118, 2017). Ou seja, a pesquisa documental se concentra na utilização de registros, documentos, arquivos, textos, imagens, vídeos, entre outros materiais que possam fornecer informações relevantes para o estudo em questão. Ao mencionar “escritos ou não”, as autoras estão indicando que a pesquisa documental não se restringe apenas a documentos escritos, mas também abrange outras formas de registro, como fotografias, gravações de áudio, vídeos e até mesmo artefatos físicos.

Após isso, partimos para a pesquisa de campo que:

Se utiliza com o objetivo de conseguir informações e/ou conhecimentos sobre um problema, para o qual se procura uma resposta, ou sobre uma hipótese, que se queira comprovar, ou, ainda, com o propósito de descobrir novos fenômenos ou relações entre eles. Ela consiste na observação de fatos e fenômenos tal como ocorrem espontaneamente, na coleta de dados a eles referentes e no registro de variáveis que se presume relevantes para analisá-los. (Marconi; Lakatos, p.124, 2017).

Ou seja, as autoras destacam a necessidade de uma investigação rigorosa e objetiva, onde os pesquisadores buscam informações e conhecimentos para responder a questões específicas, validar hipóteses ou descobrir novos fenômenos e relações entre eles. Em essência, a pesquisa de campo envolve uma abordagem disciplinada para investigar e compreender o mundo ao nosso redor, utilizando observação, coleta de dados e análise como ferramentas fundamentais.

Em seguida, foram utilizados dois tipos de formulários para os moradores e os empresários. Para Sellitz (1965, p. 172 *apud* Marconi; Lakatos, p.139, 2017), formulário “é o nome geral usado para designar uma coleção de questões que são

perguntadas e anotadas por um entrevistador numa situação face a face com outra pessoa". O objetivo foi questionar a população e comerciantes da área sobre as transformações ocorridas. Todas as anotações foram feitas no momento da aplicação do formulário. Ao fim, as respostas foram digitalizadas e organizadas.

Os formulários tinham data da aplicação, número para identificar a pessoa, além de informações básicas como nome e idade, e por fim cada formulário foi composto por 9 perguntas.

Em seguida, foram realizadas pesquisas de campo na área de trabalho, de modo a investigar sobre o local e aplicar os formulários com os moradores e os empresários do local. Ao todo foram entrevistadas 87 pessoas (40 moradores e 47 empresários). A aplicação do formulário aconteceu de forma presencial entre os meses de novembro de 2023 a janeiro de 2024. Nessas observações, foram aplicados dois tipos de formulários, um para os moradores e outro para os empresários. Ambos tinham 9 perguntas, além das informações de perfil dos entrevistados.

De início, foi feito uma caracterização da área de estudo, pois a caracterização da área de estudo é de extrema importância, logo permite compreender e delimitar as particularidades e peculiaridades do campo de conhecimento em questão. E em seguida, foram aplicados os formulários com os moradores e empresários.

As observações e registros fotográficos da área ocorreram no mesmo momento da aplicação dos formulários. Foram realizadas 7 visitas ao local da pesquisa, de modo a ter material para a análise da Avenida.

Inicialmente, os procedimentos de análise da pesquisa envolveram a aplicação de formulários estruturados junto aos moradores e empresários da área pesquisada. Essa abordagem permitiu a coleta de dados quantitativos e qualitativos, possibilitando a compreensão das percepções, opiniões e experiências relacionadas à interação entre o aeroporto e a Avenida. Após a coleta, os formulários foram separados e organizados de acordo com as respostas semelhantes, facilitando a categorização e interpretação dos dados.

Posteriormente, os dados obtidos por meio dos formulários foram submetidos a um processo de análise sistemática. Isso incluiu a identificação de padrões recorrentes, a classificação de respostas por temas ou categorias relevantes, bem como a quantificação de aspectos específicos das percepções dos participantes. Essa

etapa permitiu uma compreensão mais aprofundada das tendências e das diferentes perspectivas em relação à dinâmica entre o aeroporto e a Avenida, contribuindo para uma análise abrangente e embasada.

Por fim, os resultados da análise foram interpretados considerando-se o contexto mais amplo da pesquisa, incluindo fatores como o desenvolvimento urbano, impactos socioeconômicos, produção, transformação e reprodução do espaço. A interpretação dos dados buscou elucidar as relações identificadas entre o aeroporto, a Avenida e os atores envolvidos, fornecendo informações para compreender as dinâmicas espaciais e sociais presentes na área trabalhada.

2 TEORIAS GEOGRÁFICAS: DO ESPAÇO À PRODUÇÃO, ORGANIZAÇÃO E REPRODUÇÃO DO ESPAÇO

Com a intenção de compreender mais sobre os conceitos que serão abordados, faz-se necessário realizar um levantamento teórico. Como é sabido, o espaço é o meio que será usado e transformado pelas atividades humanas; em alguns casos ele será visto como “receptáculo”, um palco das atividades humanas; para outros, é um reflexo e condicionante das práticas sociais.

Moreira (1982 *apud* Braga, 2007, p.69) “entende o espaço geográfico como estrutura de relações sob determinações do social; é a sociedade vista com sua expressão material visível, através da socialização da natureza pelo trabalho”. Sendo assim, afirma que o espaço geográfico é uma estrutura formada por relações sociais. Ele comprehende que o espaço é uma expressão material visível da sociedade, resultante da transformação da natureza pelo trabalho humano. Em outras palavras, o autor destaca a importância da atividade humana na construção do espaço geográfico e como a sociedade molda e utiliza o ambiente natural de acordo com suas necessidades e interesses.

Para Santos (1996, p. 51) “o espaço é um conjunto de sistemas de objetos e sistemas de ações, que formam o espaço de modo indissociável, solidários e contraditório”. Ainda Santos “o espaço como uma instância da sociedade, ao mesmo tempo que a instância econômica e a instância cultural ideológica. Isto significa que, como instância, ele contém e é contido pelas demais instâncias, assim como cada uma delas o contém e é por ele contida” (Santos, 1985, p. 51). Logo, podemos entender que espaço será onde ocorrerão as transformações em sociedade a partir das ações antrópicas, levando consigo a história.

Santos também está descrevendo o espaço como um conjunto complexo de sistemas e objetos, além de sistemas de ações, que estão interligados e interdependentes. Ele afirma que o espaço é uma instância da sociedade, assim como a instância econômica e a instância cultural ideológica. O autor argumenta que o espaço não pode ser separado das outras instâncias sociais, pois ele contém e é contido por elas. Da mesma forma, cada uma das instâncias sociais é contida e contém o espaço. Isso significa que as diferentes dimensões da sociedade - econômica, cultural e espacial - são inseparáveis e influenciam-se mutuamente. Portanto, Santos está enfatizando a importância de considerar o espaço como um

elemento central para a compreensão da sociedade, e que ele está intrinsecamente ligado às outras dimensões sociais.

Em sua outra obra, Milton Santos, comenta que “o espaço organizado pelo homem é como as demais estruturas sociais, uma estrutura subordinada, subordinante. É como as outras instâncias, o espaço, embora submetido à lei da totalidade, dispõe de uma certa autonomia” (Santos, 1978, p. 145 *apud* Saquet, p.31, 2008). Ou seja, embora o espaço geográfico seja influenciado por fatores sociais e econômicos, ele também possui suas próprias características e dinâmicas.

O autor ainda fala que espaço e tempo não podem ser separados.

Tempo, espaço e mundo são realidades históricas, que devem ser mutuamente conversíveis, se a nossa preocupação epistemológica é totalizadora. Em qualquer momento, o ponto de partida é a sociedade humana em processo, isto é, realizando-se. Essa realização dá-se sobre uma base material: o espaço e seu uso, o tempo e seu uso, a materialidade e suas diversas formas, as ações e suas diversas feições (Santos, 1996, p. 54).

O autor enfatiza a interconexão entre tempo, espaço e sociedade, e devem ser consideradas de forma integrada se quisermos uma compreensão abrangente e totalizadora do mundo. Ele destaca que, em qualquer momento, o ponto de partida para compreender a realidade é a sociedade humana em constante processo de realização. Ou seja, a sociedade está sempre se desenvolvendo e transformando. Essa realização ocorre sobre uma base material, que inclui o uso do espaço, o uso do tempo, a materialidade em suas diversas formas, as ações humanas e suas diversas manifestações.

Para Corrêa (2003, p.53) “como materialidade, a organização espacial é uma dimensão da totalidade social construída pelo homem ao fazer a sua própria história. Ela é, no processo de transformação da sociedade, modificada ou congelada e, por sua vez, também modifica e congela”. Ele sugere que a organização espacial é um reflexo das relações sociais existentes quanto uma sociedade pode moldar e influenciar essas relações. Assim, a sociedade e o espaço estão interligados em um processo de transformação.

Ainda Corrêa (1995), o espaço aparece como uma totalidade, constituindo-se o lócus da reprodução da sociedade, abarcando a natureza, as relações sociais, a política e as formas de reprodução econômica. Quando Corrêa menciona que o espaço é uma totalidade e o local de reprodução da sociedade, ele está destacando

a interconexão entre o ambiente físico (natureza) e os aspectos sociais, políticos e econômicos. Isso sugere que o espaço não é apenas um local físico, mas também um contexto em que todas essas dimensões estão entrelaçadas e se reproduzem. Em outras palavras, o autor enfatiza a importância da compreensão do espaço como um elemento fundamental na análise da sociedade e suas interações.

Santos faz uma síntese importante da história do pensamento geográfico para então contribuir de alguma forma com a renovação crítica da Geografia, como conceito de espaço geográfico e suas categorias de análise. Nesta obra, o espaço geográfico é visto como “a matéria por excelência”, a “segunda natureza” (com base em Marx) ou natureza humanizada ou artificial. É a relação homem/natureza ou homem/espaço mediatizada pelo trabalho e a produção de mercadorias (o espaço é também mercadoria) (Santos 2002 *apud* Braga, 2007, p.69).

Desse modo, com os avanços da urbanização e privatização, o espaço passa a ser valorizado e comercializado como um bem de troca. Tratado como um objeto de valor comercial, sujeito a lógica do mundo capitalista. Logo, influenciando na transformação do espaço.

O espaço para Lefebvre (2006) significa o lugar onde as relações capitalistas se reproduzem e se localizam com todas as suas manifestações de conflitos e contradições. Assim, o autor argumenta que o espaço não é apenas um ambiente físico, mas também um produto das relações sociais, econômicas e políticas que ocorrem nele. Ele sugere que o espaço urbano é um reflexo das relações de produção capitalista, incluindo a propriedade privada, a segregação socioeconômica e as lutas de classe.

Barrios, segundo (Braga, 2007, p.70) entende o espaço geográfico como “unidade das práticas espaciais, é a base material, física modificada pela ação humana”. Ou seja, o espaço será moldado por essas ações, transformando a paisagem física em um ambiente com características próprias. Ainda Barrios (*apud* Braga, 2007, p.70), “O espaço geográfico é resultado da produção humana. Tal produção abarca pelo menos três níveis: econômico, cultural-simbólico e político”. Isso nos leva a compreender que as atividades humanas têm um impacto significativo na forma como o ambiente é utilizado, transformado e percebido.

Para Lefebvre (2006, p.111) “o espaço (social) não é uma coisa entre as coisas, um produto qualquer entre os produtos; ele engloba as coisas produzidas, ele comprehende suas relações em sua coexistência e sua simultaneidade: ordem (relativa) e/ou desordem (relativa)”. Sendo assim, o espaço social não é apenas um

objeto físico, mas sim um produto das relações, é construído e moldado pelas práticas sociais, políticas e econômicas.

Lefebvre trabalhará que “O espaço não pode mais ser concebido como passivo, vazio, ou então, como os “produtos”, não tendo outro sentido senão o de ser trocado, o de ser consumido, o de desaparecer”. Ou seja, esta ideia de que o espaço deve ser apenas utilizado para fins comerciais e de consumo, e defende a importância de reconhecer o espaço como algo ativo, com significado e valor além do seu uso econômico.

Se considerarmos o espaço como absoluto ele se torna uma “coisa em si mesma”, com uma existência independente da matéria. Ele possui então uma estrutura que podemos usar para classificar ou distinguir fenômenos. A concepção de espaço relativo propõe que ele seja compreendido como uma relação entre objetos que existe pelo próprio fato dos objetos existirem e se relacionarem. Existe outro sentido em que o espaço pode ser concebido como relativo e eu proponho chamá-lo espaço relacional – espaço considerado, à maneira de Leibniz, como estando contido em objetos, no sentido de que um objeto pode ser considerado como existindo somente na medida em que contém e representa em si mesmo as relações com outros objetos (Harvey, 1973:13 *apud* Harvey, 2002, p.10).

O autor está apresentando as três concepções distintas: espaço absoluto, espaço relativo e espaço relacional. Na concepção de espaço absoluto, o autor sugere que o espaço é considerado uma entidade independente da matéria, existindo por si só. Por outro lado, o autor também discute a concepção de espaço relativo, essa abordagem está relacionada à teoria da relatividade e à visão dinâmica do espaço proposta por Einstein. Onde o espaço é entendido como uma relação entre objetos, existindo em função dos próprios objetos e suas interações. Por fim, o Harvey propõe a ideia de "espaço relacional", inspirada no pensamento de Leibniz, onde o espaço é concebido como estando contido nos objetos. Nessa perspectiva, um objeto só existe na medida em que contém e representa em si mesmo as relações com outros objetos. Em suma, Harvey está propondo uma reflexão sobre as diferentes maneiras de entender o espaço, desde sua natureza independente até sua relação com os objetos e as interações entre eles. Essas ideias refletem debates fundamentais na filosofia da ciência e na física teórica.

A Organização e transformação do espaço referem-se ao processo de planejar, arrumar e modificar um ambiente físico de forma a torná-lo funcional, esteticamente

agradável e adequado às necessidades e objetivos dos indivíduos que o utilizam. Bem como a otimização do espaço disponível para melhorar a sua utilidade e eficiência.

A partir das necessidades do homem em termos de fome, sede e frio, verifica-se uma ação de intervenção na natureza. De caráter social, envolvendo um trabalho organizado coletivamente, implica uma certa divisão do trabalho e a definição do quê, quanto e como será a produção. E ainda de que jeito reparti-la. Surgem então relações sociais que têm sua essência na produção. É no trabalho social que os homens estabelecem relações entre si e, a partir destas, com a natureza (Corrêa, 2003, p.54).

O que fica evidente com a fala do autor é como essas necessidades que o homem tem são o ponto de partida para a organização, logo, a produção e a divisão do trabalho são elementos essenciais nesse processo, pois determinam como os recursos serão utilizados e distribuídos entre os indivíduos. E como cada indivíduo vai se organizar espacialmente dentro da sociedade para atender as necessidades dos outros.

Para Lefebvre, “As forças produtivas (natureza, trabalho e organização do trabalho, técnicas e conhecimentos) e, obviamente, as relações de produção, têm um papel – a determinar – na produção do espaço” (Lefebvre, 2006, p.76). Portanto, o autor destaca que a produção do espaço não é apenas um resultado físico, mas também é influenciada pelas forças produtivas e pelas relações de produção. Isso implica que a forma como o espaço é organizado e utilizado está diretamente ligada aos processos de trabalho, técnicas e conhecimentos envolvidos.

Para Carlos, “A produção do espaço apareceria como imanente à produção social no contexto da constituição da civilização” (Carlos, 2011, p. 17). A ideia é de que a produção do espaço físico, como cidades, bairros, áreas rurais etc., está relacionada à forma como a sociedade organiza e utiliza esse espaço. Ela sugere que a maneira como o espaço é produzido e organizado não é um processo separado da evolução da sociedade, mas sim uma parte intrínseca dela. Por exemplo, ao longo da história, vemos como as cidades se expandiram e se desenvolveram de acordo com as necessidades e características da sociedade que as habitava. A forma como as casas são construídas, como os espaços públicos são organizados e como as infraestruturas são planejadas refletem as necessidades e prioridades da sociedade em um determinado momento. Essa visão integrada da produção do espaço e da produção social sugere que a forma como nos relacionamos com o ambiente

construído está profundamente enraizada na maneira como nos relacionamos uns com os outros e com as estruturas sociais mais amplas. Isso pode ter implicações significativas para o planejamento urbano, a geografia social e outras áreas relacionadas ao estudo do espaço e da sociedade.

Ainda para Corrêa (2003, p.54) o que configura a organização espacial da sociedade é como “Estes objetos fixos ou formas dispostas espacialmente (formas espaciais) estão distribuídos e/ ou organizados sobre a superfície da Terra de acordo com alguma lógica”. Sendo assim, Corrêa sugere que os objetos ou formas estão dispostos de uma maneira estruturada e intencional, seguindo algum tipo de arranjo ou ordem. Isso pode se referir a elementos naturais, como formações geológicas, ou a construções humanas, como cidades ou monumentos.

Primeiramente, convém considerar que, se durante o processo de produção não se pensar na sua continuidade, sua própria reprodução, este cessará quando se finalizar a operação iniciada. É necessário que se criem no próprio processo de produção as condições de sua reprodução; sendo assim, o processo de produção é também de reprodução. Um grupo social tem a mesma necessidade; caso contrário, teríamos o absurdo do mesmo durar apenas o período de uma geração (Corrêa, 2003, p.55).

Logo, Corrêa está enfatizando a importância de pensar na continuidade e reprodução do processo de produção e dos grupos sociais, a fim de evitar sua extinção após uma geração. Isso implica em criar condições para que eles se perpetuem ao longo do tempo. “à organização espacial é, como já vimos, expressão da produção material do homem, resultado de seu trabalho social”. (Corrêa, 2003, p.55).

Para Santos (1991, p. 38), a produção espaço localiza-se na combinação simultânea entre a forma, a estrutura e a função. Isso deve-se ao, “os movimentos da totalidade social modificando as relações entre os componentes da sociedade, alteram processos e incitam funções”. Ele enfatiza que as mudanças na totalidade social influenciam as relações entre os componentes da sociedade, gerando modificações nos processos e incentivando novas funções. Assim, as combinações entre forma, estrutura e função são cruciais para entender como o espaço é moldado e utilizado.

Também tem uma especificidade geográfica tal que a produção de espaço e dos monopólios espaciais tornam-se parte integrante da dinâmica da acumulação, não apenas em virtude da natureza dos padrões mutáveis do fluxo de mercadorias no espaço, mas em virtude

da natureza mesma dos espaços e lugares criados e produzidos em que esses movimentos ocorrem (Harvey, 2014, p.92).

Harvey aponta que essa produção de espaço não se dá apenas em função dos padrões mutáveis do fluxo de mercadorias, mas também em virtude da natureza dos espaços e lugares criados e produzidos onde esses movimentos ocorrem. Em resumo, o autor está abordando a importância da geografia na dinâmica econômica, destacando como a produção de espaço e os monopólios espaciais são elementos fundamentais nesse processo.

Carlos aponta que “as lutas de classe, que se realizam em torno da distribuição da riqueza social gerada pelo produto social do trabalho, desdobram-se em lutas pelo espaço” (Carlos, 2011, p.51). Isso pode ser interpretado como uma referência ao controle do espaço físico e social por diferentes grupos. Por exemplo, grupos privilegiados podem ter maior acesso e controle sobre determinados espaços em comparação com grupos marginalizados ou oprimidos. Portanto, a autora argumenta que as lutas de classe não se limitam apenas à questão econômica, mas também têm um impacto direto na distribuição do espaço físico e social, refletindo assim as desigualdades e conflitos presentes na sociedade. Nessa perspectiva, o capital passa a orientar as práticas humanas e sociais, e o espaço capitalista primeiro se reproduz a partir das necessidades de acumulação e lucro, tornando-se uma mercadoria.

A autora está argumentando que o espaço em si é uma mercadoria e faz parte do mundo da mercadoria. “A reprodução do capital se realiza através do espaço, que também é mercadoria como extensão do mundo da mercadoria” (Carlos, 2011, p. 87). Ao afirmar que o espaço é uma extensão do mundo da mercadoria, a autora destaca como o espaço físico é comercializado, vendido e explorado no contexto do sistema econômico baseado no capital. Isso pode incluir a especulação imobiliária, a privatização de terras e recursos naturais, e a transformação do espaço em objeto de lucro e acumulação de capital. Portanto, para Carlos, o espaço desempenha um papel fundamental na reprodução do capital e está intrinsecamente ligado à lógica da economia de mercado, onde o espaço físico é tratado como uma mercadoria sujeita às dinâmicas do sistema capitalista.

Para Moraes o espaço produzido pelo homem difere do espaço natural e como ele reflete os projetos, interesses e necessidades da sociedade.

O espaço criado (ao contrário do natural) é um fruto do trabalho que articula teleologia e causalidade. Esta última implica a sujeição da vontade à materialidade do mundo externo ao homem. [...] As formas espaciais produzidas pela sociedade manifestam projetos, interesses, necessidades, utopias. São projeções dos homens (reais, seres históricos, sociais e culturais) (Moraes, 2005, p. 22).

O autor fala sobre "formas espaciais produzidas pela sociedade", ele está se referindo às estruturas físicas, edifícios, cidades e ambientes criados pelos seres humanos. Essas formas espaciais são vistas como manifestações dos projetos, interesses, necessidades e utopias da sociedade. Isso significa que o espaço construído reflete as aspirações e visões da sociedade em um determinado momento histórico.

Além disso, ele enfatiza que o espaço construído é uma expressão das características, identidades e contextos sociais, culturais e históricos das pessoas que o criaram. Essa abordagem sugere uma visão do espaço construído como algo mais do que apenas estruturas físicas; é também uma expressão da sociedade que o criou. Acredito que o autor está convidando os leitores a considerar o significado mais amplo do espaço construído e como ele reflete a humanidade em si.

As formas espaciais são produtos históricos. O espaço produzido é resultado da ação humana sobre a superfície terrestre que expressa, a cada momento, as relações sociais que lhe deram origem [...] Tais objetos exprimem a espacialidade de organizações sócio-políticas específicas e se articulam sempre numa funcionalidade do presente [...]. Esta produção social do espaço material, esta valorização objetiva da superfície da terra, esta agregação de trabalho ao solo, passa inapelavelmente pelas representações que os homens estabelecem acerca do seu espaço (Moraes, 2005, p. 15).

O autor está enfatizando que o espaço físico que habitamos não é apenas um ambiente passivo, mas sim um produto ativo da atividade humana e das relações sociais que ocorrem nele. Ele argumenta que as estruturas e formas espaciais refletem as relações sociais e políticas da sociedade em que estão inseridas. Por exemplo, a organização de uma cidade, os tipos de edifícios presentes, a distribuição de espaços públicos e privados, tudo isso reflete as relações sociais e políticas do momento em que foram construídos.

O processo de apropriação e produção do espaço geográfico é constituído pelo movimento histórico e por simultaneidades. Há um movimento constante que se materializa na vida cotidiana e no espaço, centrado na intersecção entre os tempos histórico e coexistente (Saquet, 2005, p.1).

O autor descreve o processo de apropriação e produção do espaço geográfico como um movimento contínuo que ocorre ao longo da história e simultaneamente no presente. O processo de apropriação e produção do espaço geográfico é influenciado por eventos e processos históricos que moldaram o espaço ao longo do tempo. Isso inclui a urbanização, a colonização e outras transformações que ocorreram historicamente. Esses eventos deixam marcas no espaço geográfico e influenciam a forma como ele é utilizado e percebido.

Ao mesmo tempo, o espaço geográfico é moldado pelo presente, ou seja, pelas práticas cotidianas das pessoas, pelas mudanças na economia, na tecnologia e na sociedade em geral. As interações entre o passado (histórico) e o presente (coexistente) resultam em uma constante transformação do espaço geográfico.

3 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA: A CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO SENADOR PETRÔNIO PORTELLA

A história do aeroporto de Teresina se inicia bem antes de sua construção. As aeronaves começaram a sobrevoar os espaços aéreos da capital no ano de 1930, quando o primeiro hidroavião pousou no cais do rio Parnaíba. Na época vários curiosos se reuniram para olhar aquele aparelho grande que pousou na cidade, logo porque os transportes da região estavam pouco desenvolvidos.

Nos anos de 1930 e 1933 os hidroaviões se tornaram algo mais familiar no Estado. Isso se deu por conta dos voos de Correio Aéreo Militar (CAM), que fazia serviço postal, transportava suprimentos, oficiais de governo e médicos para áreas remotas. Inicialmente, em 1933, o CAM fazia uma linha com Camocim (Ceará) e Parnaíba (Piauí), e depois aumentando sua área para Piripiri (Piauí) e finalmente Teresina.

Figura 2 - Primeiro Hidroavião que pousou em Teresina.



Fonte: 1930/ Teresina 1852-2002/ Acervo de Dulce Rosa de Oliveira/ Acervo digital Teresina Antiga/
Foto por: n/d.

Como a capital do Estado passou a ser rota dos hidroaviões, em 1933 foi construído o campo de pouso na Zona Norte de Teresina (como mostra a figura 2). Se tratava de uma instalação bem simples com casas de madeira e uma pista terraplanada, mas para época era uma das melhores. Sendo inaugurada em setembro de 1933 por Getúlio Vargas (que era chefe do então Governo Provisório que logo se

tornaria a ditadura do Estado Novo, havia chegado a Teresina por hidroavião), que estava de passagem pela cidade, e sendo acompanhado por Landry Salles (Interventor federal do Piauí). Por conta disto, os aviões da Marinha de Guerra pousaram no campo de pouso.

Figura 3 – Campo de pouso em Teresina em 1933.



Fonte: Acervo digital Teresina Antiga/ s/d.

Desse modo, a instalação do campo de pouso, que foi antes da construção do aeroporto, fez o número de voos para Teresina aumentar consideravelmente nas décadas de 1950 e 1960. O consórcio Real Nacional, em fevereiro de 1955, já estava com trajetos de Teresina a São Luís e região sudeste. A VARIG, ainda em 1962, já ligava a capital a Fortaleza. A Panair fazia percurso a Parnaíba, que ainda fez muitas melhorias no campo de pouso da cidade.

Notava-se que quase todas as capitais estavam ligadas aéreamente, além de alguns centros comerciais mais importantes. Com isso, o campo de pouso de Teresina, localizado próximo a Avenida Centenário, já era muito pequeno para a demanda que recebia, o que dificultava a chegada de algumas aeronaves.

A Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA), ligada ao Governo Federal, em 1961 vai efetuar a construção do aeroporto em Teresina, obra que já era promessa do presidente Jânio Quadros. E sendo assim, em 30 de setembro de 1967 o aeroporto de Teresina foi inaugurado (no mesmo lugar do antigo campo de

pouso) que tinha uma estação de passageiros, pátio de manobras e uma pista com pavimentação asfáltica de 1800 metros de extensão.

O aeroporto Senador Petrônio Portella fica localizado em Teresina, capital do Estado do Piauí. Além da capital, ele atende municípios que ficam ao entorno, como grande parte do Maranhão e uma pequena área do oeste do Ceará. Ele é o aeroporto que fica mais perto do centro do município dentro de todos do Brasil, apenas 4 km, operando voos nacionais e regionais sendo o principal acesso ao Estado do Piauí.

Figura 4 – Aeroporto de Teresina em 1970.



Fonte: Acervo Alcides Bisneto Lages / Acervo Digital Teresina Antiga. Década de 1970.

Inicialmente era conhecido popularmente como aeroporto Santos Dumont, porém oficialmente era aeroporto de Teresina – São Pedro. Sendo administrado pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), órgão ligado ao Ministério da Aeronáutica (2º Zona Aérea). Somente em 1975 a Infra-Estrutura (Infraero) passa a geri-lo, com exceção da atividade de navegação aérea.

Importante destacar que o aeroporto de Teresina recebeu uma grande visita em 1980. Em 8 de julho daquele ano o Papa João Paulo II desembarcou na capital do Piauí, na época o aeroporto ainda era chamado de Santos Dumont. Os líderes políticos da época o receberam, como o governador Lucídio Portella, e o conduziram até os seus fieis que estavam do lado de fora do aeroporto à sua espera.

Figura 5 – Papa desembarca em Teresina.



Fonte: Arquivos pessoais de Joel Silva, Dídimio de Castro. Cidadeverde, 2020.

No Brasil, João Paulo II passou 12 dias e percorreu 14 cidades. Ao desembarcar no país, ele foi recebido pelo então presidente João Baptista de Oliveira Figueiredo e foi seguido por 12 milhões de fieis que o acompanharam por praças, estádios de futebol e ruas. Mais de 50 milhões de brasileiros assistiram a cobertura pela TV.

A pista de pousos e decolagens foi construída inicialmente com 1.800 m x 45 m, e ampliada em 1978 para 2 200 m x 45 m. Em 1983 o pátio foi ampliado e reforçado para atender grandes aeronaves dos tipos Airbus A300 e Boeing 767, sendo que a VASP a partir de 1 de fevereiro de 1983 até 1986 usou o Airbus A300 nos voos VP 190/191 que iniciavam em Congonhas e prosseguiam até Manaus com escala na capital Piauiense. Grandes companhias aéreas do país já operaram em Teresina, como a Varig, VASP e Transbrasil. Outras empresas ao longo da história da aviação comercial Brasileira operaram em Teresina como REAL, Panair, Cruzeiro, TAF, Nordeste, SETE, OceanAir, BRA, VoePass etc. Atualmente é servida por Azul, Gol e LATAM de forma regular e pela Piquiatuba com voos regionais sistemáticos (Wikiwand, 2023).

No ano de 1998 mais reformas chegaram ao aeroporto de Teresina. Preocupado em receber melhor seus passageiros a administração investiu na climatização geral, a reordenação da área comercial e a ampliação da área de check-in.

Somente no ano de 2000 o aeroporto mudou de nome para o que conhecemos até então. Com o intuito de homenagear o Petrônio Portella Nunes que foi prefeito de Teresina, deputado estadual, governador, senador, presidente do Congresso Nacional e ministro da Justiça, o local recebeu o nome de Aeroporto de Teresina – Senador Petrônio Portella. Também neste mesmo ano, o sítio portuário recebeu recapeamento completo da pista e a construção de uma moderna torre de controle.

Seguindo com a ideia de melhorar as condições para receber os seus usuários, a administração, no ano de 2011, inicia reformas e adaptações de módulos operacionais das salas de embarque e desembarque, ampliação da infraestrutura dos espaços destinados ao processamento de passageiros e a colocação de uma nova esteira de restituição de bagagens. Estas melhorias elevaram a capacidade de passageiros atendidos por ano, chegando a 2,1 milhões.

Apesar das reformas e ampliações que ocorreram em 2011, o Governo do Estado do Piauí considerou a construção de um novo aeroporto na capital. A prefeitura de Teresina fez diferente, cogitou mais uma reforma, mas esta seria uma grande reforma que desapropriará moradores do entorno. Os da Avenida Campo Maior e da Avenida Centenário iam ser os mais afetados, pois possuem casas coladas ao muro do aeroporto. Ao todo 346 imóveis, nesta região, iam ser removidos do local. O projeto não vingou, pois houve insatisfação por parte dos moradores, o que tornou o projeto inviável.

Pensando na ideia de um novo aeroporto. O lugar escolhido pelo Governo do Estado foi uma área de 400 hectares dentro do povoado Cebola, fora do perímetro urbano e localizado no Rodoanel, nas proximidades da BR-316 entre a capital e Demerval Lobão. No entanto, esse projeto só estaria previsto para daqui a quase 30 anos! Quando enfim sair do papel.

3.1 Uma Nova Administração

Em 2020, ainda no mandato do Firmino Filho, o prefeito queria que fosse construído um novo aeroporto na capital. Esse seria maior e na saída da cidade, com isso, o prefeito foi até Brasília para tratar do assunto com o Ronei Glanzmann, secretário nacional de Aviação Civil (SAC). Na reunião também foi sugerida uma redefinição do plano básico de zoneamento de proteção do aeródromo. “Nossa demanda é que possamos modificar as rampas de segurança que dão acesso ao aeroporto, assim, a verticalização da cidade não venha a ser prejudicada, o que acontece nos atuais parâmetros de segurança”, finalizou Firmino Filho ao portal da própria prefeitura de Teresina (PMT, 2020).

Neste meio tempo, houve uma rodada de concessões aeroportuárias, onde o aeroporto Senador Petrônio Portella foi leiloado junto com mais 5 aeroportos (Goiânia (GO), Palmas (TO), São Luís (MA), Imperatriz (MA) e Petrolina (PE), e a Companhia de Concessões Rodoviárias aeroportos (CCR) venceu e foi responsável pelo maior lance. O leilão ocorreu em abril de 2021, e o lote foi arrematado por 754 milhões de reais, durante a Infra Week (cidade verde, 2022).

A CCR Aeroportos é uma empresa privada vinculada ao Grupo CCR. O grupo apresentou a identidade de sua subsidiária em fevereiro de 2022 após a homologação como vencedora da concessão de aeroportos brasileiros. De acordo com o site da CCR Aeroportos (2024), eles operam 20 aeroportos, que movimentam cerca de 40 milhões de passageiros/ano. No Brasil, são 17 aeroportos: São Luís e Imperatriz, no Maranhão; Palmas, no Tocantins; Teresina, no Piauí; Petrolina, em Pernambuco; Goiânia, em Goiás; o Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, por meio da BH Airport, e o Aeroporto da Pampulha, em Minas Gerais; Curitiba, Bacacheri, Londrina e Foz do Iguaçu, no Paraná; Navegantes e Joinville, em Santa Catarina e Pelotas, Uruguaiana e Bagé, no Rio Grande do Sul. No exterior, a empresa opera os aeroportos de Juan Santamaría (Costa Rica), Quito (Equador) e Curaçao (Antilhas Holandesas). Além da gestão de aeroportos, o Grupo CCR atua em serviços de infraestrutura para mobilidade humana nos segmentos de rodovias e mobilidade urbana.

O portal Cidade Verde (2021), destaca que ficou acordado que a empresa investiria 302 milhões ao longo de 30 anos. E destes, 64 milhões em desapropriações. Eles analisam que uma área de 30.832 m² seja desapropriada para adequação e obras. A CCR aeroportos administra o aeroporto desde março de 2022 e com essa

nova administração muitas melhorias internas têm acontecido no aeroporto e isso tem causado uma preocupação nos moradores que elas possam se tornar externas.

Figura 6 - Plano de desenvolvimento do aeroporto Senador Petrônio Portella proposto pela CCR Aeroportos



Fonte: Consórcio GCA/ Acervo digital cidadeverde, 2021.

A figura 6 mostra o plano que está sendo traçado pela CCR. Nela é possível observar vários pontos internos que vão ser construídos e outros que vão sofrer melhorias na sua infraestrutura. O destaque na figura 6 é para a expansão da área interna do aeroporto, ocupando assim, toda a parte superior que está na figura. Pois como é sabido, apenas a parte inferior tem construções. Essa ampliação deve trazer benefícios para os usuários, além de elevar a qualidade do aeródromo.

Figura 7 - Instalações do Aeroporto Senador Petrônio Portella em 2021



Fonte: Acervo de Alexandre Dias/ s/d/ Acervo digital Mega Construcción, 2021.

A organização do Aeroporto, como dito anteriormente, éposta em apenas uma parte dentro do seu sítio. Na figura 7, observamos que essa área compreende toda a parte de edifícios e construções do aeródromo. Nela vamos ter o local de embarque e desembarque, os hangares, além do seu estacionamento na parte superior.

4 ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO E O DESENVOLVIMENTO URBANO AO LONGO DA AVENIDA CENTENÁRIO

4.1 Os Imóveis Residenciais Na Avenida Centenário

Com o intuito de compreender as transformações socioespaciais na Avenida, faz-se necessário realizar uma análise sobre os moradores e as mudanças que ocorreram desde que foram residir na Avenida. Logo, buscou analisar o tempo que eles moram e o que mudou na Avenida, além de verificar se eles estavam quando o aeroporto foi construído.

A população da área é formada por boa parte por idosos e adultos que estão na região há muito tempo e que alguns puderam ver a construção do Aeroporto. É importante para a pesquisa que os moradores sejam nessa faixa etária para uma melhor identificação das transformações do espaço, entretanto às vezes não foi possível aplicar os formulários com esse grupo etário. Alguns moradores do trecho, além de morarem também tem comércios na parte da frente das suas casas. Buscando, assim, uma fonte de renda e optando por morar ao fundo das suas residências.

Foi aplicado o formulário com 40 moradores na Avenida Centenário e como o foco está em identificar as transformações e organização do espaço faz necessário iniciar questionando o tempo que eles moram na rua, sendo assim, podendo vivenciar tais mudanças ao longo dos anos, como é possível ver na tabela 1:

Tabela 1 - Tempo de moradia na Avenida Centenário dos moradores em 2024

Anos	Nº de pessoas	%
05	8	20,0
15	13	32,5
30	9	22,5
+45	10	25,0
Total	40	100,0

Fonte: Côelho, 2023.

A tabela 1 nos ajuda a entender a distribuição das pessoas de acordo com o tempo que moram na Avenida. O que fica evidente ao observar esses dados é que a maioria vive na Avenida há mais de 15 anos e isso demonstra uma boa convivência com o local. Como exposto por Corrêa (2003), quando o homem encontra um local

onde, de certo modo, ele ajuda a suprir as necessidades que precisa, faz com que as pessoas se fixem na região por muito tempo.

Fotografia 1 - Organização da Avenida Centenário



Fonte: Côelho, 2023.

Na fotografia 1, observamos como a Avenida Centenário está organizada espacialmente, pois notamos que casas e empresas vão disputar espaço no decorrer da Centenário. Além das casas e comércios, é possível identificar pessoas circulando pelo local. Tem um intenso movimento de transeuntes que passam pela Centenário diariamente. A partir disso, dessa fixação, encontraremos uma organização espacial que para Corrêa (2003), surge assim a organização, a produção e em seguida a divisão do trabalho. Estes sendo fundamentais nesse processo de organização espacial.

Com isso, é interessante verificar os motivos que fizeram eles residirem na área.

Quadro 1 – Motivos que fizeram os moradores residirem na Avenida Centenário

Número	Respostas
1	Localização. Achei muito bom aqui.
2	Meus irmãos trabalhavam por aqui, aí resolvi ficar por aqui.
3	Aqui é movimentado.
4	Porque fica perto do centro. Fica perto de tudo.
5	Gostei da localização.
6	Por conta de oportunidade de trabalho.
7	Foi o comércio mesmo.
8	Localização...achei centralizado.
9	Porque aqui na avenida tem tudo que a gente precisa. Às vezes nem precisa ir para outros lugares.
10	Necessidade....e melhora no campo de serviço e trabalho.
11	Porque resolvi abrir uma borracharia aqui e aproveitei para morar.

Fonte: Côelho, 2023.

No quadro 1 conseguimos expressar a fala anterior melhor, pois temos motivos variados, mas que seguem um padrão, a oportunidade que a Avenida demonstra ser. Se analisarmos as falas dos moradores eles têm uma mesma percepção sobre o espaço. A Avenida além de moradia mostra ser bem organizada, tendo assim, atraindo pessoas que focam no movimento e fonte de renda que ela gera. Lefebvre (2006), apontava que a produção do espaço não é apenas algo físico, mas também relacionada com as forças produtivas (técnica, trabalho e conhecimento).

Logo, essas forças vão ser fatores que influenciaram na produção/organização do espaço, e sendo possível identificar dentro da fala dos moradores. Além de já encontrarem quando chegaram na Avenida eles continuaram reproduzindo-a.

Sendo assim, questionamos aos moradores se eles já moravam na Avenida quando o aeroporto foi construído, e podemos observar que 15 dos 40 entrevistados acompanharam de perto o processo de construção do aeroporto e puderam testemunhar as mudanças significativas que ocorreram na Avenida durante esse período. Essas pessoas têm uma perspectiva única, pois viram de perto as transformações que ocorreram, desde o aumento do tráfego de veículos até a

ampliação da infraestrutura ao redor. Suas experiências e relatos são valiosos para entendermos como o desenvolvimento do aeroporto impactou diretamente a região e as vidas das pessoas que ali residem.

Enquanto os outros 25 entrevistados não viram a construção do aeroporto de perto. É de certo modo compreensível tendo em vista que já se passaram bastante tempo desde a construção do aeroporto. Mas eles ainda acompanharam e acompanham as mudanças que ocorrem na Avenida.

A presença de um aeroporto em uma região geralmente tem o potencial de influenciar significativamente os preços dos imóveis na área circundante. À medida que a infraestrutura e as comodidades se desenvolvem em torno do aeroporto, é comum observar um aumento na demanda por propriedades, o que pode levar a uma valorização dos imóveis. Isso pode ser vantajoso para alguns proprietários, que veem o valor de suas propriedades aumentar, mas também pode tornar a moradia mais cara para outros residentes.

Logo, questionamos os moradores para saber se viam alguma valorização dos imóveis.

Quadro 2 – O aeroporto influenciou a valorização imobiliária na região para os moradores

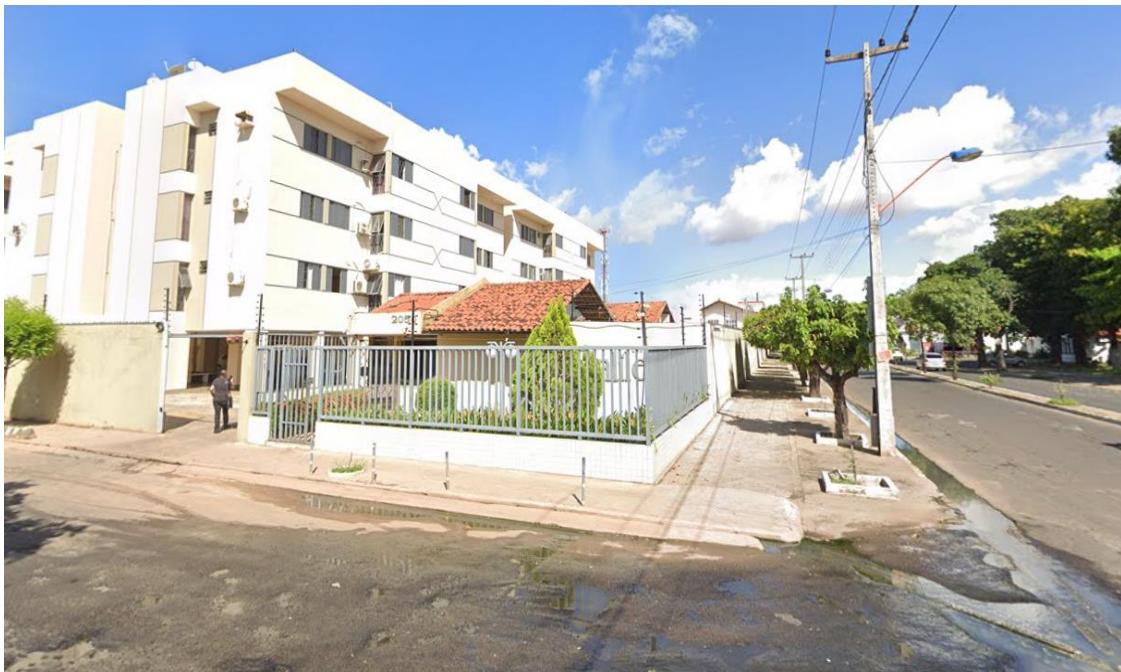
Número	Respostas
3	Não, porque tem gente que não fica por causa do barulho
4	Pelo um lado sim e pelo outro não. Se a gente descer a centenário, né, o lado direito tá valorizado e o lado esquerdo sofre.
6	Com certeza. É claro que o imóvel fica mais caro porque o aeroporto hoje é no centro de Teresina.
7	Tem gente que vende aí e oferece um preço, mas o pessoal não aceita não...aí não sei. O aeroporto botou um preço aí para o pessoal, mas era pouco demais.
10	Era para ter um valor...por exemplo um empreendedor de um hotel desse aí...se ele investiu 2 milhões para tá em um ponto desse se ele botar a venda não dão nem 1 milhão nele. Aí no caso ele tá sendo é desvalorizado.

Fonte: Côelho, 2023.

Para alguns moradores não houve muita valorização, pois ao mesmo tempo que as pessoas vão morar na região por acharem que tem infraestrutura elas encontram vários outros problemas como foi citado. O barulho foi citado por quase todos os entrevistados, todos eles alegam que o barulho incomoda muito e com isso muitas pessoas deixam as casas que tem na Avenida.

Vale destacar que muitos autores estudados vão trabalhar o espaço como uma mercadoria (Carlos, Santos, Lefebvre e Harvey), e quando analisamos que antes esta área que não tinha muitas residências e que foi constatado que se tratava apenas de um espaço que era cercada de um matagal fica evidente que houve uma valorização do espaço, mesmo alguns moradores não acreditando nisso, pois se observou, a partir de falas deles até, que tem muitas casas que estão à venda naquela região e quando se consuma a venda sempre é trocada por um comércio.

Fotografia 2 – Condomínio residencial na Avenida Centenário em 2024



Fonte: Côelho, 2024.

A fotografia 2 é um exemplo de que houve uma valorização imobiliária, levando até a construção de um condomínio na Avenida centenário. Se não uma valorização, mas uma transformação, pois seguindo Barrios (1986 *apud* Braga, 2007), de uma área repleta de matagal para uma Avenida com até condomínio residencial é a constatação que as ações humanas moldam o espaço de uma paisagem física para um espaço com características próprias modificadas pelo homem. Expondo como essas ações humanas são importantes para a produção e transformação do espaço.

Carlos (2011) vai debater a ideia de que o espaço capitalista primeiro se reproduz a partir das necessidades de acumulação e lucro, tornando-se uma mercadoria. Andando pela Avenida foi possível observar que um dos lados tem mais comércios, esses de grande porte, no lado direito. Depois um morador constatou essa mesma visão. Mencionado pelo morador 4, “Pelo um lado sim e pelo outro não. Se a gente descer a centenário, né, o lado direito tá valorizado e o lado esquerdo sofre.” E quando estava andando pela Avenida, o lado direito (o que não tem o aeroporto) tem uma estrutura muito melhor de comércios e casas. Mas se a gente olhar na mesma

Avenida, mas do outro lado percebemos que não houve essa melhoria do outro lado. O que vai de encontro com que Carlos apontou que o espaço vai ser valorizado e comercializado. Essa valorização vem junto com o aeroporto, pois as pessoas só passaram a morar na Avenida após a chegada dele, incluindo as pessoas que construíram suas casas no “pé do murro”.

Acontece que a valorização desta área passa muito por essas pessoas que moram no lado do muro do aeroporto, pois a ida delas para a Avenida centenário mostrou que o entorno tinha grande possibilidade de se desenvolver futuramente. O problema é que elas não contavam que o aeroporto iria crescer bastante a ponto de ameaçar suas residências.

Quadro 3 – Motivos para a não valorização do espaço na Avenida Centenário segundo os moradores

Número	Respostas
11	Rapaz, eu acho que era bom porque aqui ao redor do aeroporto não pode crescer vertical só horizontal aí hoje ninguém pode construir um prédio por causa do aeroporto, não pode subir uma casa sua por causa do aeroporto, certo? Então isso aí atrapalha um bocado...aí às vezes a gente quer subir a casa aí, como a minha no caso, e não posso. Aqui ao redor você não vê um prédio porque você não pode subir vertical o que atrapalha só o progresso é só isso aí...na nossa região aqui.
14	Não. Eu acho que se fosse permitido fazer prédios tava era mais valorizado, né? Tem gente aqui que quer fazer e não pode.
28	Rapaz, não valorizou muito já que nem pode construir casa para cima. Tem medo dos aviões bater aí.
32	Assim, acho que não. Tem gente que quer vender as casas porque não pode aumentar...o aeroporto não deixa. Aí quem compra não vai poder também, né? Ainda tem o barulho que é grande, né?

Fonte: Côelho, 2024.

Para os moradores do quadro 3, um dos problemas para a não valorização é não poder construir prédios na região e que isso desestimula as pessoas a residirem na área e, com isso, acaba atrapalhando o progresso. Entretanto mesmo para

pessoas que investem muito nas suas residências ou empresas acabam esbarrando nisso. Acontece que essa proibição é por conta da portaria nº 957/15 que vai limitar construções perto dos aeródromos. A altura máxima permitida é de 100 metros. Anterior a esta portaria era permitido um limite ainda maior que chegava a 150 metros de altura.

Esta situação gera muitas frustrações para alguns moradores do local. É compreensível que o barulho constante e a restrição para expandir as propriedades causem preocupações. As restrições para a construção de prédios ao redor do aeroporto certamente podem limitar o desenvolvimento da região. Seria interessante considerar maneiras de equilibrar a expansão urbana com a necessidade de manter a segurança e o bom funcionamento do aeroporto. Desse modo, é necessário buscar alternativas criativas para o planejamento urbano que permitam o progresso da região sem comprometer a operação aeroportuária.

Se analisarmos a cidade de Teresina podemos perceber que a Zona Norte não possui grandes edificações por conta da presença do aeroporto. Enquanto em bairros mais distantes, como na Zona Leste, temos mais construções de prédios, além de uma zona mais desenvolvida. Não querendo apontar que o aeroporto não traga desenvolvimento para o local, mas quando se tem um aeroporto dentro da cidade temos que ter essas limitações.

Figura 8 - Condomínios com mais de quatro pavimentos no entorno do aeroporto Petrônio Portella



Fonte: Google Earth, 2024/ adaptada pelo autor, 2024.

A partir da insatisfação da população, busquei edificações próximas ao aeroporto e, na figura 8, é possível ver que, mesmo com essa restrição, há atualmente 5 condomínios com mais de quatro pavimentos localizados nas imediações do aeroporto. Essa situação levanta questões importantes sobre a conformidade com as novas regulamentações e os desafios enfrentados pelas autoridades locais na fiscalização e no cumprimento das normas. A presença desses condomínios mais altos pode gerar preocupações adicionais em relação à segurança e ao impacto nas operações aeroportuárias.

Lembrando que, na mesma Portaria citada anteriormente (nº957/15), é informado que edificações acima de 100 metros devem ficar a uma distância de 4km do aeródromo. Se observarmos a figura 8 novamente, temos todos os prédios dentro do raio de 4km, tendo o prédio C mais próximo a 0,31km. Traduzindo para metros, dá 310 metros de distância para a pista de pouso.

A instalação de um aeroporto em qualquer área de uma cidade gera um impacto grande na vida dos residentes, na infraestrutura, na habitação, além de contribuir, de certo modo, no desenvolvimento aos arredores. Tendo em vista isso, questionamos os moradores e comerciantes da Avenida centenário se eles poderiam identificar mudanças desde a construção do aeroporto ou desde que foram morar/installar sua empresa no decorrer da Avenida. Entre as 87 pessoas que foi aplicado os formulários, todas concordaram que houve mudanças na área, sejam elas grandes ou pequenas, alguns deles até detalharam que tipos de alterações houve naquele espaço como é possível ver no quadro 4 a seguir:

Quadro 4 – Exemplos de mudanças na Avenida Centenário para os moradores

Número	Respostas
1	Mudou, muitas coisas boas. Abriu muitas coisas bacanas. A única coisa que saiu e que a gente aqui, a maioria do centenário não gostou foi o hospital da Sepam, que ele saiu daqui e virou essa casa de acolhimento provisória. Era um hospital muito bom.
2	Aqui era só mato...quando eu era criança aqui tinha mato aqui, aí depois mudou tudo. Aí veio praça, casa nova, o bairro mudou demais...tu é doido. Aqui...a centenário, aqui era só mato antigamente...há 50 anos aqui não tinha nada. Uma casa era aqui a outra era lá.
4	Demais, quando cheguei aqui era só a cerca de arame, nem muro tinha.
6	Algumas mudanças...aquele muro cresceu, colocaram aquela placa, aquela padaria foi reformada. Algumas mudanças...esse comércio foi reformado. Básicas...poucas, mas foram feitas.
7	Com certeza, pois como estou aqui há mais de 30 anos e essas mudanças são notórias...hoje tá muito diferente de quando a gente chegou aqui.
16	Tudo aqui era lagoa. A entrada era bem aqui (próximo aos postos de combustíveis), mas mudou muito. Não tinha aquela ponte ali da primavera, não tinha apartamento, tudo aqui era roça. Para passar aqui onde era a ponte tinha que usar um “pontão”. As pessoas andavam aqui era de cavalo...ninguém tinha dinheiro para comprar carro não...aqui era rural. Depois começou a evoluir e agora tem tudo.
32	Tinha era nada aqui... as casas foram aparecendo depois e os comércios. Antigamente a entrada do aeroporto era para o outro lado ali. Depois dele é que aqui ficou movimentado...construíram comércios e esses hoteis aí.

Fonte: Côelho, 2023.

Muitas mudanças ocorreram na Avenida nos últimos anos, como destacado pelos moradores que antes só tinha “mato” na região. Eles destacam que isso era antes do aeroporto ser criado, mas com a chegada das pessoas a Avenida passa a ganhar contornos como a instalação da praça Graça Leocádia e de novas casas. A infraestrutura que a Avenida passa a receber faz com que ela cresça em moradia e economicamente.

Observa-se que essas alterações chegam até o aeroporto, este, viu que pessoas passaram a se instalar na área e trataram de construir um muro para cercar o aeródromo. Anterior a isto, arames farpados eram usados para delimitar o local. Os moradores relatam que este processo foi realizado em etapas levando até a troca da entrada para uma parte mais central, que é onde está agora. Antes ficava próximo ao balão na Avenida centenário com a Avenida rio de janeiro.

Como se espera de um aeroporto, mudanças nas Avenidas próximas vão ocorrer devido à sua instalação. Procurando facilitar o acesso das pessoas a ele, a Avenida centenária, que antes era de barro, recebe o calçamento e Avenidas próximas passam a sofrer melhorias. Não podemos deixar de mencionar a ponte que também leva o nome de Petrônio Portella que fica ao lado do aeroporto e que foi construída com a intenção de ligar duas zonas da cidade, Norte e Leste, além de facilitar as pessoas chegarem mais rápido no aeródromo e ela foi construída após ele, em 1979.

Figura 9 – Ponte Petrônio Portella



Fonte: Acervo digital IBGE/ s/d.

Toda essa ideia de construção de pontes e melhorias de Avenidas e ruas próximas ao aeroporto pode ser entendida quando Santos (1991) fala de forma, estrutura e função. Para o autor isso se deve aos movimentos da totalidade social modificando as relações em sociedade. Logo, observamos que a sociedade teresinense muda o seu comportamento passando a transitar mais para essa zona específica da cidade e sendo assim, dentro da compreensão da produção do espaço, nota-se a necessidade de construção de uma ponte que vai ficar do padrão espacial que podemos observar (forma); que esse elemento vai estar organizado dentro de uma relação espacial conectando diferentes componentes (estrutura); logo, esse elemento terá um propósito dentro dessa área específica, que nesse caso tanto a ponte quanto a melhoria no asfalto na Avenida Centenário servirão para que os transeuntes tenham melhor facilidade para cortar a cidade como uma melhor estrutura para passar por uma Avenida que fica na frente do aeroporto. Desse modo, a interação entre esses três elementos cria o espaço geográfico que conhecemos e transformamos constantemente.

Alguns moradores vão pontuar que a Avenida Centenária anteriormente era de barro e que com a instalação do aeroporto ela passa a receber melhorias como o asfalto. O comerciante 75 pontua isto em sua fala *assim, antigamente a rua aqui era de barro, né. Eu não morava ainda aqui, mas eu via...e depois que chegou aí o aeroporto é que mudou, né.... o pessoal começou a vim, né.* Podemos perceber que como o fluxo de pessoas nas intermediações aumenta, por conta principalmente da construção do aeroporto, logo o poder público faz melhorias para ter uma maior comodidade para quem passasse pela Avenida centenário.

Essas transformações não apenas beneficiam os moradores e comerciantes, mas todas as pessoas que vão transitar pela Avenida Centenário, além disso contribui para o desenvolvimento social e econômico da área. Assim, promove um ambiente mais atrativo para moradia e investimento.

Fotografia 3 – Foto antiga da Avenida centenário por volta de 1980



Fonte: acervo de um morador/ s/d.

Na fotografia 3 temos uma foto cedida por um morador da Avenida centenário, e nela é possível observar que só tinha uma única faixa e que nas calçadas havia várias árvores naquela área. Nota-se que já tinha o asfalto no decorrer da Avenida. É importante citar que quando foi feita a análise de campo observou-se que em alguns pontos não tem mais essa vegetação, entretanto com o canteiro central feito

recentemente temos algumas mudas plantadas, assim, o Estado está tentando recuperar o título de cidade verde.

Fotografia 4 - Foto da Avenida Centenário em 2024



Fonte: Côelho, 2024.

Já na fotografia 4 temos como a centenário se encontra no ano de 2024. Podemos observar que agora temos duas faixas com um canteiro central diferente da fotografia 3 que só temos uma única faixa. Observamos muitos comércios e casas ao longo da Avenida e que, não como na fotografia 3, possui algumas árvores no seu decorrer.

Seguindo a mesma linha, um dos empresários citou que uma mudança recente que chamou atenção para ele foi a retirada de uma empresa de jornal chamada diário do povo que tinha na Avenida centenário, ele fala que: *olha tá com pouco tempo que mudaram isso aí...e foi rápido, rapaz. Tiraram o diário do povo e botaram essa farmácia. Menos de um ano botaram essa farmácia aí...muito dinheiro, né?* O que mais me chamou atenção nesta mudança foi o fato dela ter retirado várias árvores que tinham no local para dar lugar a um grande estacionamento para a nova farmácia.

Carlos (2011) vai trazer o debate que o espaço vai estar sujeito a lógica capitalista de acumulação e lucro, sendo assim, visando só o lucro que eles poderiam ter com um grande estacionamento em sua empresa fizeram a retirada das árvores. Sem se preocuparem com os impactos ambientais que podem derivar disto.

Figura 10 – Mosaico do antes e depois do diário do povo



Fonte: Google Maps, 2011/2023/ adaptada pelo autor, 2024.

Quando feitas a análise com fotos (figura 10) foi possível observar como as transformações impactam tudo que estiver no caminho delas, inclusive as árvores. A nova empresa até fez o replantio de novas árvores no local, mas o tempo que as outras estavam no local e o seu porte deveriam ter sido preservadas.

Outra mudança que foi exposta pelos moradores no quadro 4 é sobre um hospital que tinha na Avenida (SEPAM), que era da rede privada, e que sua retirada foi sentida pela população. Após a mudança foi instalado uma casa de acolhimento provisório mantida pela prefeitura do município.

Moraes (2005), fala que “as formas espaciais produzidas pela sociedade manifestam projetos, interesses, necessidades, utopias”. Ou seja, todas as estruturas físicas produzidas pelo homem mostram suas vontades naquele momento histórico. Sendo assim o homem tinha o interesse de ter um hospital naquela localidade, em um dado período, mas sua mesma manifestação faz com que o homem transforme o espaço atendendo a sua necessidade e compreensão que será melhor para a sociedade no momento presente a sua mudança.

Figura 11 – Mosaico com o antes e depois do SEPAM



Fontes: google maps, 2011/2023/ adaptada pelo autor, 2024.

Fica evidente com isso que o processo de transformação do espaço é algo contínuo e que acontece no decorrer da história tendo um movimento constante que se materializa na vida cotidiana (Saquet, 2005). Logo, é possível observar como esses processos de apropriação e produção do espaço vão deixar marcas e mudando como a sociedade vai perceber o espaço, e que o passado (histórico) e o presente (coexistente) decorrem na transformação do espaço.

Porém quando questionamos aos mesmos moradores se o aeroporto interferiu nessas mudanças que ocorreram na Avenida haverá uma pequena divergência, pois a maioria não consegue enxergar uma ligação. Chegando até a mencionar que o aeroporto não faz muita diferença em relação a melhorias na região. O que acontece na Avenida, na percepção dos moradores, não foi por causa do aeroporto está ali ou não. Nesta visão o aeroporto é como uma empresa privada que sua instalação só busca benefícios próprios e não para a comunidade.

É interessante observar a divergência de opiniões dos moradores em relação ao impacto do aeroporto nas mudanças ocorridas na Avenida. Essa percepção ressalta a importância de compreender as diferentes perspectivas sobre o desenvolvimento local. Enquanto alguns podem enxergar o aeroporto como um agente de transformação positiva, outros podem vê-lo como uma entidade distante,

preocupada apenas com seus próprios interesses. Essa discussão destaca a necessidade de um diálogo aberto e inclusivo entre os diversos atores envolvidos no planejamento e desenvolvimento da região.

4.2 Impactos Econômicos: O Aeroporto Senador Petrônio Portella Como Impulsionador Do Desenvolvimento Econômico Na Avenida Centenário

Muitas coisas podem movimentar a economia de uma área, qualquer fato, evento ou ação que possa contribuir para o crescimento e fortalecimento da economia de uma região, país. Esses impulsionadores podem incluir investimentos, inovações tecnológicas, políticas governamentais, descobertas de recursos naturais, aumento do consumo, entre outros. Eles têm o potencial de impulsionar o crescimento econômico, criar empregos, aumentar a produção e melhorar as condições econômicas gerais.

Um aeroporto pode ser um impulsionador econômico significativo. A presença de um aeroporto em uma região pode ter vários impactos positivos na economia local e regional. Que vão desde a geração de emprego até as conexões comerciais. Ao longo da Avenida centenário é possível identificar vários tipos de empreendimentos como comércios, hoteis, restaurantes, oficinas etc. Como já foi visto anteriormente, toda essa região no passado era pouco povoada e com a chegada do aeroporto ela passa a ser enxergada como sendo um bom ponto para pontos comerciais.

Sendo assim, aplicamos o formulário em 47 empresários, estes de ramos variados e que estão classificados tanto no setor de comércios como em serviços. A princípio identificasse que eles estão na Avenida há bastante tempo, chegando em média a 16 anos, na tabela 2 é possível identificar. Mas mesmo com todas essas empresas ainda têm novos pontos comerciais surgindo ao longo da Avenida.

Tabela 2 - Tempo que os empresários possuem uma atividade econômica na Avenida Centenário

Anos	Nº de pessoas	%
01	5	11,0
05	9	19,0
15	25	53,0
+30	8	17,0
Total	47	100,0

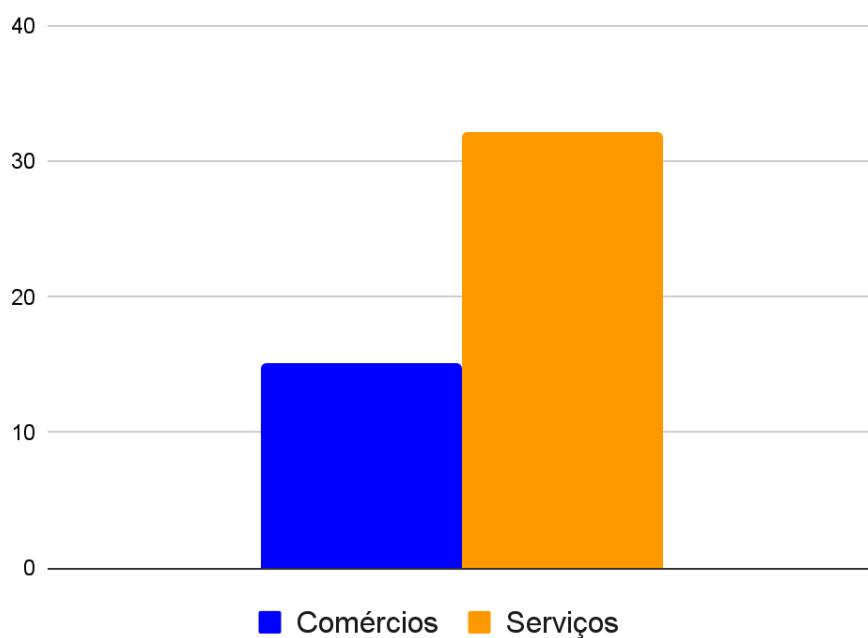
Fonte: Côelho, 2023.

Conforme podemos analisar na tabela 2, a maioria dos empresários entrevistados tem mais de 15 anos trabalhando na Avenida. É possível destacar que a fixação deles esteja ligada por conta do movimento intenso que possui a Avenida, esse movimento é destacado pelos próprios proprietários, além da localização que foi mencionado também.

Levando em conta isto, faz-se necessário voltar novamente com Corrêa (2003) e Lefebvre (2006), pois os donos de comércios, que vão se instalar na região, possuem um papel importante na forma como o espaço vai ser organizado. Os autores destacam que se a partir do trabalho ou as necessidades dos homens o espaço será pensado para atender o que eles precisarão para se fixar. Então, esta organização espacial pensada como fixos ou formas vão seguir alguma ordem para sua instalação. Podemos então analisar que a construção do aeroporto foi um elemento que colocado dentro de uma maneira intencional ou não contribuiu para produção daquela área.

Entretanto, vejo que o comércio no local pode ser complicado para quem não é do ramo dos serviços, pois esse pode ser um que mais vai se relacionar com o aeroporto e melhor com quem trafega por essa Avenida. Fazendo uma análise de como estão classificadas as empresas ao longo da Avenida é possível constatar que o setor de serviço de fato é predominante, como mostra o gráfico 1.

Gráfico 1 - Tipos de empresas presentes na Avenida Centenário



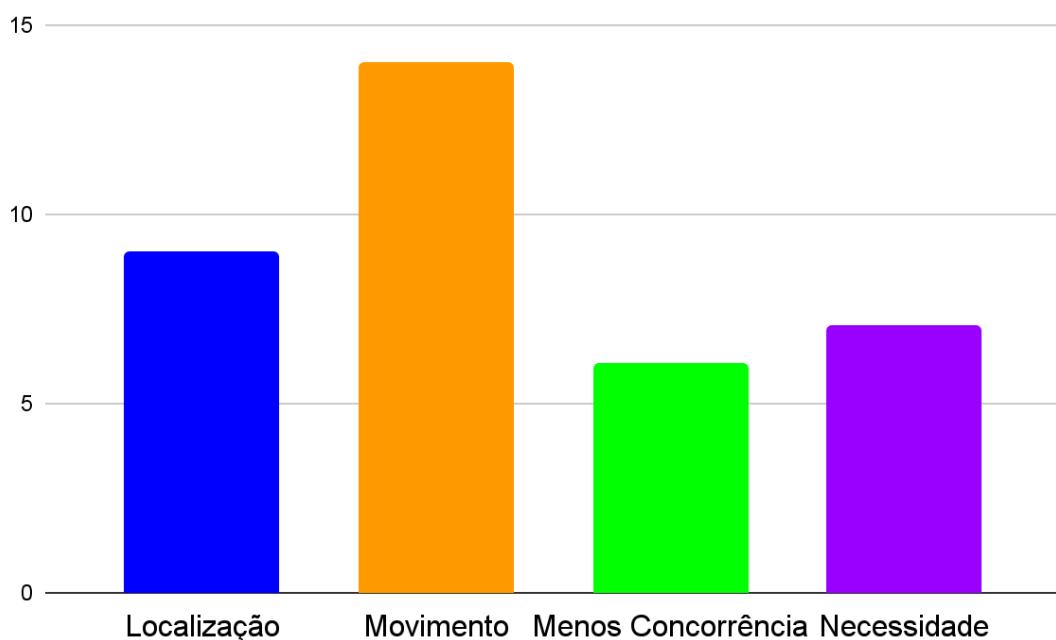
Fonte: Côelho, 2023.

Tanto o comércio quanto os serviços desempenham papéis importantes na economia, impulsionando o crescimento e atendendo às demandas dos consumidores. Nota-se que, dos 47 empresários, 32 são do ramo de serviços. A capital, Teresina, é fortemente ligada ao setor de serviços, e isso fica evidente quando analisamos os dados da Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais (CEPRO), em parceria com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que realizaram um levantamento em 2020, divulgados em 2022, no qual detectou que o setor de serviços predomina no PIB de Teresina, representando 82,0% do PIB do município. Nos últimos dados do IBGE, divulgados em 2022, analisados a partir da superintendência CEPRO/Secretaria de Planejamento do Piauí (SEPLAN), apontam que no Estado do Piauí, o setor de serviços apresenta uma participação de 72,1% das atividades econômicas do Estado. Uma diferença de 57,8% para o segundo colocado, o setor da indústria, que apresenta 14,3% em participações.

Dentro da classificação de serviços o que predomina é o ramo de restaurantes, este vai ter todo tipo de opções ao longo da Avenida. Alguns empresários mencionaram que recebem clientes que estão no aeroporto ou que ainda vão entrar, pois muitos passageiros reclamam que a comida dentro do aeroporto é bastante cara,

fazendo que os restaurantes na parte de fora se torne uma opção boa e barata. “O aeroporto faz favorecer, pois dentro do aeroporto é tudo caro...o cliente vai para onde é mais barato e passa aqui, pois aqui tem qualidade e preço barato.” Outro empresário fala que “Olha, às vezes recebemos clientes que falam que a comida lá dentro é cara, né? ou não tem o que eles querem aí vem aqui comer.” Essas situações só beneficia o comércio local que passam a receber muito mais clientes por conta dos serviços mais caros prestados dentro do aeroporto.

Gráfico 2 - Motivos para instalar a empresa na Avenida centenário



Fonte: Côelho, 2023.

Analizando os motivos, eles parecem um pouco diferentes, mas quando juntamos localização e movimento se torna um dos maiores motivos que atrai qualquer empresário a fixar sua atividade econômica em algum lugar. Por ser uma Avenida que conecta a zona norte ao centro de Teresina, ela tem um fluxo grande de pessoas circulando. Nos horários de pico chega a ficar congestionado de veículos.

Santos (1996) já apontava isso quando dizia em suas obras que o espaço é de modo indissociável, solidário e contraditório. Acontece que o espaço vai ser composto, além de suas dimensões físicas, mas pelas interações que o rodeiam. Quando digo interações podemos colocar como as que foram postas pelos empresários no gráfico 2. Localização, movimento, necessidade, fluxos de pessoas são exemplos de um

espaço complexo que suas diferentes ações acabam formando uma teia de relações harmoniosas ou até conflituosas com a Avenida centenário.

A necessidade também é um fator que leva eles a abrirem seus pontos comerciais, pois como falado nos resultados dos moradores anteriormente, temos muitos moradores que abrem empresas em suas casas. O mais comum que pude observar é quando se trata do ramo de restaurantes. Ou seja, temos aqui um espaço solidário como é trabalhado por Santos (1996) e Corrêa (1995), esses elementos que compõem o espaço demonstram sua complexidade e sua interconexão. Esses elementos atuando em conjunto expõem novamente que o espaço vai além de sua estrutura física.

Dos empresários que falaram sobre menos concorrência temos um dono de oficina (49) que chegou há mais de 40 anos no local e uma dona de petshop (46) que mencionou que é nova na Avenida. Harvey (2014), trabalha com a ideia de que no capitalismo contemporâneo áreas urbanas se tornam centros de poder econômico criando assim um “monopólio” sobre as oportunidades e influência. Dentro desta perspectiva temos a concorrência que aumentou para o empresário 49 o que vai acarretar uma exclusão dele na sociedade. Acontece que dentro do capitalismo os seus concorrentes vão ter mais influência na Avenida centenário o que leva a um efeito de mais oportunidades dentro de seu ramo.

Nas observações realizadas foi possível identificar que ao longo de toda a extensão da Avenida é possível encontrar várias oficinas, sejam de motos ou de carro, porém ao caminhar pela área de pesquisa só consegui encontrar 2 petshops. Acontece que assim vamos de encontro com o que Corrêa (2003) fala sobre reprodução, que é importante pensar em sua continuidade dentro da produção, criando condições favoráveis para a reprodução na organização espacial, pois se não pensarmos assim tais atividades acabariam em uma geração. Sendo assim, a reprodução destas oficinas é reflexo das condições favoráveis que foram criadas na Avenida centenário.

Os empresários informaram o número de clientes que recebem em seus estabelecimentos, alguns vão desde 5 até 50 por dia. Os ramos como restaurantes e oficinas tem uma facilidade maior para receber uma quantidade maior, mas aqueles de lojas específicas possuem um público menor. Os hoteis possuem uma clientela

bem baixa, mas sólida, pois, apesar de ser 2 ou 3 por dia eles vão estar sempre recebendo clientes por conta do aeroporto.

A partir disso, procuramos saber se os empresários percebiam algum benefício da presença do aeródromo para receber seus clientes, e a grande maioria dos empresários concordam que influencia no recebimento e que o fluxo de pessoas está ligado a isto. O que caracteriza uma facilidade para a reprodução de mais empresas dentro da Avenida, pois como conta com esse atrativo tende a chamar a atenção dos empresários de outras áreas.

Quadro 5 – Interferência do aeroporto no recebimento dos clientes de acordo com os empresários

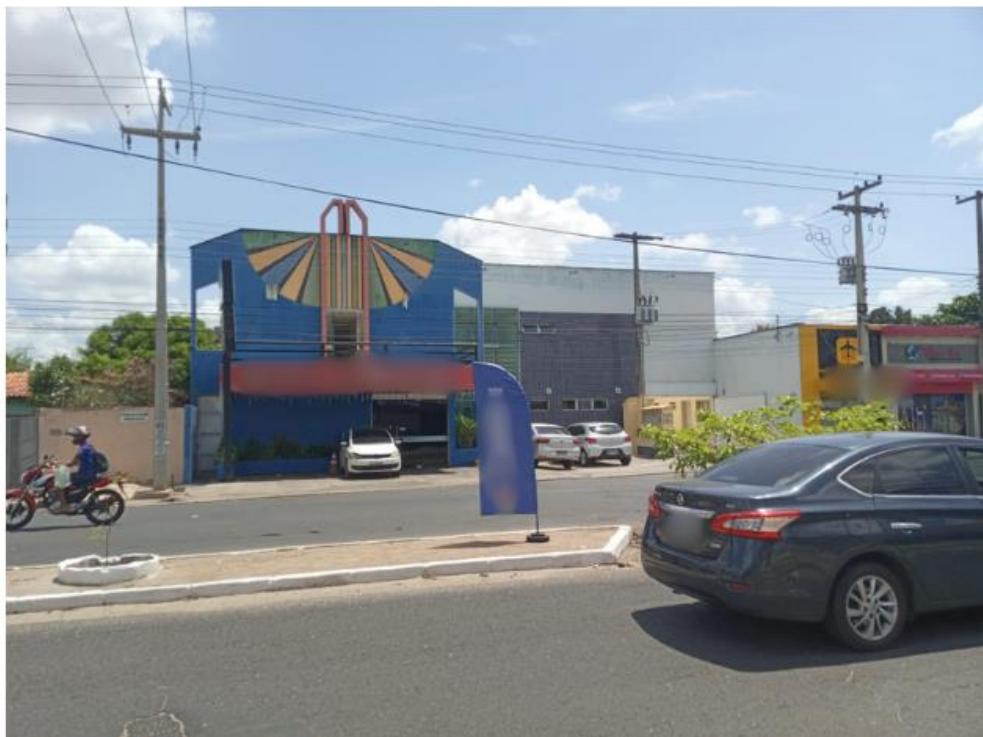
Número	Respostas
55	Sim, alguns dos clientes que chegam aqui é por viagem.
56	E muito. Tem uns que passam aqui antes de entrar no aeroporto.
71	Rapaz, acredito que sim...ele aí ajuda para receber gente aqui.
72	Já ocorreu de umas pessoas comentarem que não tem muita opção lá dentro e vem comer aqui antes.
73	Com certeza, a maioria dos meus clientes são de lá.
74	Sim, as pessoas que se hospedam aqui são as que chegaram na cidade agora e às vezes não tem lugar ou então eles reservam antes.
75	Com certeza, nosso público é formado por sua maioria por pessoas que passam pelo aeroporto.
76	Sim, influência e muito, pois os hóspedes que temos aqui, não todos, mas alguns são pessoas de outras cidades.
78	Sem dúvidas. Estamos sempre recebendo pessoas que dizem que acabaram de chegar em Teresina.

Fonte: Côelho, 2024.

A partir do quadro 5, fica evidente que o aeroporto é um importante impulsionador do comércio na região da Avenida Centenário, trazendo diversas oportunidades para os negócios locais. O fluxo de passageiros e visitantes provenientes do aeroporto aumenta a demanda por serviços, produtos e hospedagem, estimulando o crescimento econômico.

Os hotéis, restaurantes e empresas de aluguéis de carro estão ligados diretamente com esse fluxo. Corrêa (2003) afirma que as formas espaciais vão se encontrar distribuídas e organizadas seguindo algum tipo de lógica, assim, nota-se que os hotéis estão estrategicamente organizados próximos do aeroporto, como é possível ver na fotografia 7, além de algumas empresas de aluguéis de carros, então a lógica que elas seguem é estar no campo de visão de quem entra e sai do aeroporto. Alguns restaurantes também seguirão esta lógica, mas muitos ainda vão se encontrar ao longo de toda a extensão da Avenida. Entretanto, mesmo com essa demanda, só pude perceber que, dentro da área da pesquisa, só tem quatro hotéis, e alguns levam uma estrutura simples se unindo restaurante/pousada.

Fotografia 7 – Hotel instalado na frente do aeroporto



Fonte: Côelho, 2024.

Com base na análise de Corrêa (2003), a distribuição espacial de hotéis, restaurantes e empresas de aluguel de carros está intrinsecamente ligada ao fluxo de passageiros em aeroportos. Essas formas espaciais são organizadas seguindo uma lógica específica, que visa atender às necessidades dos viajantes. Hotéis são frequentemente estrategicamente posicionados à frente dos aeroportos, visando a comodidade dos passageiros. Essa localização permite que os viajantes tenham fácil acesso a acomodações após seus voos, especialmente para aqueles que chegam

tarde da noite ou têm conexões curtas. Além disso, hotéis próximos aos terminais oferecem maior visibilidade e conveniência para os passageiros que buscam descanso ou hospedagem temporária. É relevante observar que, apesar da demanda, apenas quatro hotéis foram identificados dentro da área estudada. Alguns desses hotéis podem adotar uma estrutura simples, combinando serviços de restaurante e pousada. Essa abordagem pode ser uma alternativa viável para atender às necessidades dos viajantes com orçamentos mais restritos.

As empresas de aluguel de carros também seguem uma lógica semelhante. Elas estão posicionadas no campo de visão dos viajantes que chegam ou partem do aeroporto. Essa proximidade facilita o aluguel de veículos para os passageiros que desejam explorar a cidade ou região durante sua estadia. A disponibilidade de carros logo após o desembarque é uma vantagem significativa para quem busca mobilidade e flexibilidade durante a viagem.

Por outro lado, restaurantes podem adotar diferentes estratégias de localização. Enquanto alguns seguem a tendência de estar próximos aos terminais para atender à demanda imediata dos passageiros, outros podem se espalhar ao longo da extensão da Avenida que conecta o aeroporto à cidade. Essa variedade de posicionamento pode ser influenciada por fatores como espaço disponível, concorrência e preferências dos proprietários.

Quadro 6 – O aeroporto ajuda os comerciantes da região?

Número	Respostas
49	Só aquelas empresas ligadas ao viajante. Aí afeta essas empresas como hotéis, locadoras de carros, mas outras empresas acredito que não.
54	Sim, o lugar aqui é muito bom...rapaz, acho que o aeroporto ajuda mais que tem ramo ligado a ele, mas no geral, né? ajuda sim.
63	Acredito que pela localização também aqui, né? tem sempre vindo para cá e ficando. Mas o aeroporto ajuda e muito...não discordo.
87	Rapaz, senão fosse o aeroporto aqui certeza que não tinha esse bocado de comércios aqui não.

Fonte: Côelho, 2024.

Os comerciantes acreditam que a presença do aeroporto na localidade ajuda, seja em movimento ou de maneira direta algumas empresas, como posto no quadro

6. Segundo o raciocínio do empresário 87, o fato de os comerciantes procurarem a Avenida centenário para se instalar já é um indício que ele ajuda, pois ele acaba funcionando como um imã de investimento na Avenida, tendo em vista que centenas de pessoas usam o aeroporto diariamente.

O empresário 49 destaca que a presença do aeroporto impacta principalmente as empresas diretamente relacionadas aos viajantes. Essa observação é relevante, pois esses estabelecimentos dependem do fluxo de passageiros para sua clientela e, portanto, são sensíveis à localização próxima ao aeroporto. No entanto, outras empresas podem não ser tão afetadas. Por exemplo, lojas de varejo, escritórios corporativos que não têm uma relação direta com os viajantes podem não experimentar o mesmo nível de influência. A localização estratégica dessas empresas pode depender de outros fatores, como densidade populacional ou zonas comerciais específicas. Logo, a presença do aeroporto tem um impacto diferenciado nas empresas, dependendo de sua natureza e setor de atuação.

Com base nas percepções dos comerciantes e no raciocínio do empresário 87, a presença do aeroporto na localidade desempenha um papel significativo no desenvolvimento econômico da região. O aeroporto atua como um imã de investimento para a Avenida Centenário. A proximidade com o aeroporto torna essa área altamente visível e acessível aos viajantes. Com centenas de pessoas utilizando o aeroporto diariamente, os comerciantes reconhecem a oportunidade de negócios e buscam se estabelecer na região. Portanto, a localização próxima ao aeroporto é vantajosa para esses estabelecimentos. O fluxo constante de passageiros cria uma demanda por serviços e produtos. Além dos postos de gasolina, restaurantes, lojas de conveniência e empresas de aluguel de carros também se beneficiam desse fluxo. Os viajantes em trânsito muitas vezes têm necessidades imediatas, como alimentação rápida ou locação de veículos. A presença desses serviços próximos ao aeroporto atende a essas demandas.

O aeroporto não apenas atrai investimentos diretos, mas também gera um efeito multiplicador. Quando os viajantes utilizam os serviços na Avenida Centenário, eles injetam dinheiro na economia local. Esse dinheiro circula, beneficiando outros setores, como transporte público, hospedagem, entretenimento e turismo. Assim, o aeroporto contribui para o crescimento econômico em várias frentes. Em resumo, a

presença do aeroporto não apenas facilita a vida dos viajantes, mas também impulsiona o desenvolvimento econômico da região.

Para Marx (*apud* Santos, 1993, p.50), o capital necessita de “condições físicas que facilitem o comércio – meios de comunicação e transporte – a aniquilação do espaço pelo tempo – torna-se para ele uma necessidade”. Ou seja, é possível observar nas falas dos comerciantes que o espaço, que é a Avenida centenário, cria tais condições físicas que são fundamentais para a reprodução do capital e dos comerciantes. A Avenida possui conexão com duas zonas da cidade e garante circulação rápida e eficiente de mercadorias e das pessoas que vão consumi-las. Para o capitalismo isso tende a ser importante, pois é fundamental a diminuição das barreiras de tempo e espaço, assim, ter uma Avenida com vários comércios e com boa localização e circulação vai se diminuir as distâncias entre os centros e os mercados consumidores permitindo que o capital circule mais rapidamente e expandir suas operações. Isso evidencia como o sistema capitalista está ligado à infraestrutura física e a organização do espaço.

5 FUTURO DO AEROPORTO: PERSPECTIVAS DE EXPANSÃO, MODERNIZAÇÃO E NOVAS OPORTUNIDADES PARA A AVENIDA CENTENÁRIO EM TERESINA-PI

O aeroporto Petrônio Portella para muitos é considerado pequeno para uma capital de Estado, pois o tamanho e a pista que tem é pequena. Por conta disso, impede que sejam recebidos voos de aviões maiores e assim impedindo que o fluxo de passageiros seja maior.

Projetos de modernização do aeródromo são realizados desde a sua construção buscando melhorias para seus passageiros. A última melhoria foi realizada no ano de 2011 onde houve reformas e adaptações de módulos operacionais das salas de embarque e desembarque, ampliação da infraestrutura dos espaços destinados ao processamento de passageiros e a colocação de uma nova esteira de restituição de bagagens.

No segundo semestre de 2023 iniciou mais uma obra de melhoria no aeródromo de Teresina. O objetivo é a construção de duas pontes conectando a aeronave ao terminal, haverá ainda um estacionamento maior e uma área de cargas. Além disso, terá sua área comercial triplicada e a capacidade de estacionamento de veículos quase dobrada. A previsão é que a conclusão da reforma seja até o fim de 2024.

Após a CCR aeroportos assumir a administração a discussão sobre expansão e construção de um novo aeroporto voltou à tona, tendo em vista que mais de 64 milhões devem ser usados para desapropriação de casas. Além disso, a concessão prevê um investimento de 225 milhões em 30 anos. Por conta disto, moradores e empresários foram questionados sobre o que eles achavam.

Quadro 7 – Empresários e moradores avaliam o impacto da potencial construção de um novo aeroporto

Número	Respostas
5	<p>Para mim é melhor...para não ficar essa briga toda hora de pessoal que mora aqui e querer tirar esse negócio. Se querem fazer um compra um terreno assim distante que não tenha...muito perto de gente, de casa, essas coisas. Ai um aeroporto desse que tá feito aí fica com essa briga toda hora de tirar não tira. Já vinheram aqui indenizar a casa aqui, deram um valor aí, mas o valor é muito pouco. Tem condição não...e aqui a casa tem documento...tem casa aí que não tem não. Por isso que eles querem tirar as pessoas. Assim, para ele ficar mais distante é melhor porque aí fica melhor para a população.</p>
10	<p>Essa possibilidade e esse comentário são antigos. Eu já tenho 62 anos e quando meu patrão chegou aqui já se falava desse aeroporto ser removido daqui há 60 anos atrás e até hoje...aí o outro comentário era para ampliar o aeroporto, mas teria que ser retirado muitos imóveis como da parte de traz já foi removido...a campo maior e agora tão cogitando que vão remover mais de 500 casas daqui...tão especulando aí e ninguém tá sossegado não.</p>
17	<p>Eu acho que não seja bom...o comentário é que fica no centro da cidade, mas se a gente ver lá em São Paulo os aeroportos ficam perto dos prédios grandes e os aviões descem e não acontece nada e aqui em Teresina nem tem prédio.</p>
48	<p>Já deveria ter mudado porque o espaço está pequeno para um aeroporto e o aeroporto precisa de espaço e é por isso que todo tempo querem aumentar, querem mexer com o pessoal aqui porque não tem espaço.</p>

Fonte: Côelho, 2023.

Lefebvre (2006), trabalha com a ideia que o espaço comprehende as relações em sua coexistência e simultaneidade, assim, abrangem as relações de diferentes elementos que passam a coexistir no mesmo espaço. Entretanto, essas relações são harmoniosas (ordem relativa) ou conflituosas (desordem relativa). Nesse contexto, observa-se que a relação entre esses dois elementos (população e aeroporto), são de desordem relativa e essa situação mais caótica é importante para entender o espaço.

A discussão sobre a remoção do aeroporto e a ampliação tem sido um tema recorrente há muitos anos, como é posto pelo morador 10, gerando incertezas e inquietações na comunidade local, logo, sendo um bom exemplo dessa desordem proposto por Lefebvre. Ao longo das décadas, houve especulações sobre a realocação de casas e imóveis para viabilizar essas mudanças. Essa constante indefinição tem causado preocupação entre os moradores, que aguardam por definições concretas para o futuro do aeroporto. Na perspectiva do morador 5, seria melhor a construção de um novo aeroporto em uma localização mais distante, longe de áreas residenciais, evitando assim conflitos constantes entre os moradores e as autoridades.

Seguindo com a proposta do Lefebvre (2006) entendemos que o espaço é complexo e dinâmico e não se restringe apenas a algo físico. Por ser algo socialmente construído e moldado pelas relações humanas acontecerá uma luta pelo espaço, assim como aponta Carlos (2011). Podemos entender como uma luta pelo comando do espaço físico e que grupos marginalizados ou oprimidos não terão tanto sucesso para controlá-lo. Um exemplo são os moradores da Avenida Campo Maior que representam um grupo marginalizado composto por moradores economicamente desfavorecidos e que se encontravam na mesma situação dos moradores da Avenida Centenário morando ao lado do muro do aeroporto. Entretanto, esse grupo teve suas casas retiradas no ano de 2021.

A ideia de construção de um novo aeroporto, como sugerido pelo morador 5, já foi pensada pelo governo do Estado, onde foi encontrado até um possível local para a sua instalação, mas não foi levado para frente. É compreensível que a indenização oferecida pelas casas afetadas não seja suficiente para suprir as necessidades dos proprietários, pois muitos contaram que foram oferecidos valores bem baixos por suas casas, o que acabou não agradando.

Figura 12 – Visão aérea do aeroporto Senador Petrônio Portella



Fonte: Acervo de Alexandre Dias/ s/d/ Acervo digital Mega Construcciones, 2021/ adaptada pelo autor, 2024.

A falta de espaço também é um desafio para a expansão e adequação do aeroporto, como é possível ver na figura 12. A necessidade de espaço para acomodar as demandas crescentes da aviação é uma questão importante a ser considerada. Harvey (2014) aborda que a natureza do espaço é moldada por infraestrutura, investimentos, relações de poder, etc. Percebe-se com isso que a criação e organização do espaço está ligada aos interesses econômicos, ou seja, visando apenas em atender os interesses do capital, pensam na retirada dos moradores do local. A busca por ampliar a demanda e assim os lucros do aeroporto influenciam diretamente na organização do espaço. No entanto, é crucial encontrar soluções que levem em conta os impactos nas comunidades locais, buscando um equilíbrio entre as necessidades do aeroporto e o bem-estar dos moradores.

A presença de um aeroporto nas proximidades pode gerar opiniões divergentes entre a população (moradores e empresários) da região. Alguns veem essa proximidade como uma vantagem, facilitando o acesso a viagens e promovendo o desenvolvimento econômico local. No entanto, para outros, a presença do aeroporto

pode ser fonte de incômodo devido ao ruído, poluição do ar e impacto no valor imobiliário. A opinião da população sobre ter um aeroporto nas proximidades pode variar dependendo de diferentes fatores.

É percebido que a maioria da população não se incomoda em ter o aeroporto próximo de suas casas e empreendimento. Geralmente eles sempre alegavam que era *tudo de bom* ou que é *bom que quando vamos viajar já estar do lado*. Assim, mostram que apesar de não acharem que ele tenha relação com as mudanças que ocorreram na Avenida, eles acham positivo tê-lo por perto.

Quadro 8 – Retirada do aeroporto: empresários avaliam consequências para a região

Número	Respostas
51	Se tirar vai ficar um trecho morto nessa região aqui. Vai ficar bem pobre. Porque aqui tem uns comércios gastronômicos e se tirar vai dar um baque nesse pessoal todinho que trabalha aqui. Aí eu acho que não havia necessidade de tirar esse pessoal daqui, né? Porque o aeroporto fica é lá dentro. Aí era só fazer uma entrada bem bonita de veículos e lá dentro eles fazem o prédio.
52	É difícil de tirar. Ao invés de tirar o aeroporto tão tirando é as casas para aumentar mais sendo que tem bastante espaço aí envolta aí ficam tirando as casas.

Fonte: Côelho, 2024.

As respostas dos empresários evidenciam a preocupação com as possíveis consequências negativas da expansão do aeroporto sobre a Avenida Centenário, destacando a importância dos estabelecimentos comerciais locais para a dinâmica econômica e social da região. Essa perspectiva ressalta a necessidade de considerar novas oportunidades que possam surgir a partir do desenvolvimento urbano planejado, visando preservar e fortalecer os negócios existentes. Harvey (2002) discute a ideia do espaço relacional onde o espaço é concebido estando contido nos objetos. Assim, um objeto só existe na medida que tem relações com outros objetos. Nesse caso, o espaço não é separado, mas sim uma característica dos próprios objetos, ou seja, caso ocorra a expansão do aeroporto e a retirada da Avenida Centenário, se criará uma nova relação do objeto (aeroporto) com o novo espaço que

venha a surgir, pois será, como aponta Harvey, uma característica do objeto. Sendo assim, novos restaurantes, hoteis, empresas de aluguéis de carros etc. Vão surgir nessa área para atender as necessidades não só do objeto, mas do capital.

A sugestão de criar uma nova entrada para o aeroporto e concentrar as novas construções em áreas menos impactantes para a comunidade local aponta para a possibilidade de integrar o crescimento do aeroporto com o desenvolvimento da Avenida Centenário, resultando em benefícios mútuos.

Além disso, as colocações dos comerciantes enfatizam a importância de buscar alternativas que minimizem o impacto negativo sobre as residências da região, indicando a necessidade de considerar cuidadosamente os espaços disponíveis no entorno para futuras expansões. Nesse sentido, explorar novas oportunidades para o planejamento urbano que privilegiam a preservação das casas e promovam uma realocação consciente das estruturas necessárias para o desenvolvimento do aeroporto pode representar uma abordagem mais equilibrada e inclusiva.

Portanto, as reflexões dos comerciantes ressaltam a relevância de pensar estrategicamente sobre o futuro da Avenida Centenário em meio às transformações relacionadas ao aeroporto, sugerindo que novas oportunidades podem surgir por meio de um planejamento urbano que valorize a coexistência harmoniosa entre os diferentes elementos da paisagem urbana, garantindo o desenvolvimento e a preservação das atividades comerciais e residenciais locais.

Porém mesmo com essas questões todos os moradores não conseguem encontrar aspectos negativos para a presença do aeroporto. Uns até dizem se sentirem mais seguros pela quantidade de seguranças que tem dentro do aeroporto e isso dá uma sensação de segurança como é observado no quadro 9.

Quadro 9 – Aspecto negativo em relação à presença do aeroporto para moradores e empresários

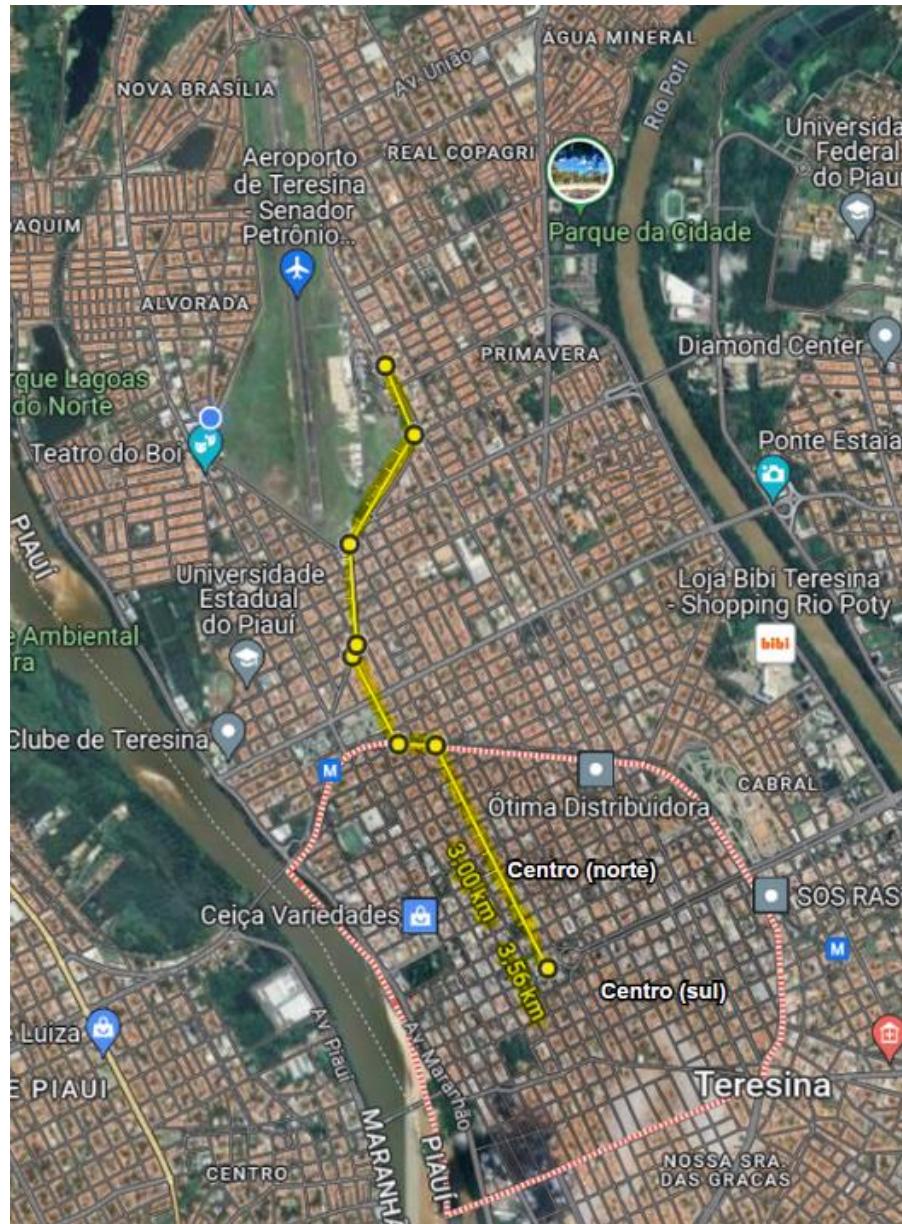
Número	Respostas
2	Cara, acho que não, ele é bom só traz melhoria.
3	Não, não atrapalha em nada. É bom para os taxistas o movimento não para quem é que para o crescimento? Você só se adapta.
7	Para mim, não. Não me incomodo em nada. Apesar de morar no fundo aqui, eu não me incomodo em nada. Me sinto até mais segura às vezes por causa dasseguranças deles. Mas não tenho medo de pegar fogo de cair essas coisas não.
10	Eu não acho negatividade, eu acho é positividade porque por si só ser um aeroporto perto do centro...a gente tá bem assistido de hotéis, de locadoras de veículos. Então para mim ele tá é bem localizado. Agora o preocupante para nós moradores é a gente ser retirado de qualquer jeito...a gente não pode medir forças com um poder desse aí não, se tá um negócio privatizado ele pode ter capital para dar uma condição boa para a gente morar num lugar viável...que seja perto de um centro comercial porque se remover a gente vão jogar a gente lá grande santa maria.
48	Olha eu não digo que seja negativo, mas acredito que ele esteja muito central, pois em todos os outros do Brasil eles são mais afastados e esse aqui tá muito central. Daqui para o centro da cidade são só 4 Km e em todos os outros do Brasil são mais de 10 e por isso eu acho que ele tá muito central.

Fonte: Côelho, 2023.

É possível identificar isso nos exemplos acima, pois eles só mencionam que ele traz melhorias e que o movimento de passageiros é bom para os taxistas. Com certeza a localização estratégica do aeroporto próximo ao centro traz muitas vantagens para os moradores. Além de facilitar o acesso a hotéis e locadoras de veículos, também proporciona maior comodidade para os moradores.

Mas como constatado pelo morador 10, eles enfrentam muitos problemas relacionados a uma possível expansão do aeroporto o que acarretaria numa retirada de muitas casas que estão na Avenida, principalmente as que foram feitas aproveitando o muro do aeroporto. A retirada dos residentes é assunto desde os anos 1990, onde os administradores da época mais o estado acreditavam que deveria expandir mais o aeródromo, porém nada foi feito desde então.

Figura 13 – Distância do aeroporto ao centro da cidade



Fonte: Google maps adaptada pelo autor, 2024.

Outra circunstância que causa incômodo na população é o fato do aeroporto estar muito perto do centro da cidade, como constatado pelo empresário 48 no quadro

9. É verdade que ele esteja a 4km de distância do centro (como é possível ver na figura 13), e esse é um dos motivos que as autoridades se baseiam para uma possível construção de um novo aeroporto. Vale ressaltar que quando a pista de pouso foi construída essa área era considerada longe da cidade, mas que foi sendo povoada com o passar do tempo. Como já visto, o aeroporto está perto de casas e comércios, isto impede que muitos dos proprietários possam construir prédios, além de um certo perigo que isso traria para a aterrissagem das aeronaves.

Na figura 13 fica fácil de observar como o aeroporto fica muito próximo do centro da capital do Piauí. Além disso, é possível identificar que ele se encontra entre os dois rios que cortam o município e ao redor de várias casas. Estes motivos são os que levam as autoridades a ventilarem informações sobre a construção de um novo aeroporto longe do perímetro urbano de Teresina.

Já alguns moradores conseguem identificar questões negativas relacionadas ao aeroporto para o morador 1 ele é inacessível para a comunidade.

Todo ano eles falam que vão tirar as casas daqui e nunca tira. Fica nesse jogo. Já mudou de dono é outra coisa, mas muita gente por conta disso já faleceu, muitos idosos que já morava muito tempo aqui... eu acho que já mudou muito. Mas se tirasse era bom porque tem muita gente antiga, como a minha casa é antiga, mas eles (aeroporto) são inacessíveis, mas mudou muito depois desses acontecimentos do aeroporto, teve muitos idosos que morreram em decorrência da briga com o aeroporto (Morador 1, 2023).

Ao contrário dos demais, ele afirma em dizer que o aeroporto é inacessível e que esse ponto sobre tirar ou não os moradores geram muitas brigas, porém com o tempo os administradores passaram a querer uma expansão do sítio portuário e recentemente mudaram de administração. Com a nova administradora os boatos e notícias sobre a expansão estão preocupando os moradores.

É realmente triste ver como a situação do aeroporto tem afetado negativamente a vida das pessoas. A falta de cumprimento das promessas de realocação das casas e as mudanças de propriedade apenas complicaram ainda mais a situação. Infelizmente, muitos idosos que viviam há muito tempo na região perderam suas vidas nessa luta contra o aeroporto. Seria positivo se houvesse uma solução definitiva para garantir o bem-estar da comunidade afetada. A inacessibilidade do aeroporto só agrava a situação, tornando ainda mais difícil para as pessoas lidarem com esses acontecimentos.

Com isso fica evidente que os moradores sofrem muito com a possível retirada deles do local e isso acaba recaindo principalmente em pessoas que têm saúdes mais frágeis podendo acabar em morte de moradores mais velhos e que não querem sair do local que viveram durante toda sua vida.

Porém a expansão e reforma do aeroporto Senador Petrônio Portella é essencial que ocorra para melhorar as condições de uso para os passageiros. Ademais, como é um assunto que sempre esteve em debate e agora que se tem as verbas para essa expansão e caso ela de fato venha a ocorrer espera-se que ocorra de forma pacífica com os moradores.

CONCLUSÃO

O aeroporto, dentro da história de Teresina, é um marco importante para o desenvolvimento da cidade, pois permitiu que ela ficasse em evidência no cenário nacional. Inicialmente, só tinha um simples campo de pouso no município. A necessidade de receber aviões maiores e a grande demanda de passageiros fez surgir a ideia da construção de um aeroporto. Isso foi fundamental para a economia do Estado, pois pôde abrir conexões com outros Estados e municípios, e estes puderam vim conhecer o Piauí, fortalecendo assim o setor de turismo.

Já na Avenida Centenário, é evidente que as mudanças ocorridas nos últimos anos trouxeram tanto benefícios como desafios para a comunidade local. Embora a instalação do aeroporto e o subsequente desenvolvimento das infraestruturas tenham conduzido a um crescimento econômico e a um aumento do número de habitações, muitos residentes não veem uma ligação entre o aeroporto e estas mudanças. Alguns manifestam mesmo frustração com a falta de envolvimento do aeroporto na melhoria das condições das pessoas que vivem perto dele.

É interessante notar que muitos dos residentes entrevistados testemunharam em primeira mão as mudanças que ocorreram na área durante a construção e o desenvolvimento do aeroporto. As suas perspectivas únicas fornecem informações valiosas sobre o impacto do aeroporto na comunidade local e realçam a necessidade de um envolvimento da comunidade em futuros projetos de desenvolvimento.

As entrevistas realizadas com os moradores e empresários da área circundante ao aeroporto Senador Petrônio Portella lançaram luz sobre o impacto da construção e operação do aeroporto na comunidade. Enquanto alguns moradores sentiram mudanças positivas em termos de crescimento econômico e desenvolvimento de infraestrutura, outros enfrentam desafios como o aumento da poluição sonora e a limitada valorização das propriedades.

Importante destacar que algumas das mudanças observadas pelos moradores e empresários são recentes. E com os dados obtidos, o aeroporto, em um passado recente, pode não ter influenciado nas habitações e suas transformações. Observou-se que o aeródromo ajudou a povoar a área no início de sua construção e que as

mudanças recentes, pontuadas pelos moradores e empresários, que ocorrem no decorrer da Avenida Centenário, não têm influência do aeroporto. Entretanto, para os moradores que possuem casas junto ao muro do aeroporto, sempre estão em sinal de alerta, pois para eles a possibilidade de retirada de suas residências tem deixados ansiosos.

A maioria dos proprietários de empresas da Avenida Centenário pertence ao setor de serviços, tendo muitos deles mencionado o elevado fluxo de tráfego do local e a necessidade de prestar serviços aos passageiros e visitantes do aeroporto como fatores-chave que influenciam a sua decisão de instalar as suas empresas nesta Avenida. Por conta disso, as análises apontam para uma maior influência do aeroporto na parte econômica da Centenário e que, mesmo indiretamente, o aeroporto ajuda a esses empresários a se manterem na área, sendo os mais beneficiados os que possuem ramos ligados diretos ao aeroporto, não oferecendo a mesma influência para os que têm ramos diferentes.

As falas dos moradores e empresários revelam uma imagem complexa e multifacetada do impacto do aeroporto na comunidade local. No futuro, será importante considerar cuidadosamente as necessidades de todas as partes interessadas e trabalhar no sentido de um modelo de desenvolvimento mais inclusivo e que beneficie a comunidade no seu conjunto.

Além disso, a necessidade de ampliação e reforma do aeroporto Senador Petrônio Portella é essencial para melhorar as instalações do aeroporto e atender à crescente demanda de passageiros. No entanto, essa expansão deve ocorrer de forma a levar em conta as preocupações dos moradores locais e minimizar seu impacto. O debate sobre a construção de um novo aeroporto mais distante das áreas residenciais ou a continuação do desenvolvimento do aeroporto Senador Petrônio Portella continua em andamento, com prós e contras para cada opção. A falta de espaço também é um desafio significativo para a expansão e modernização do aeroporto, levantando a questão de como equilibrar as necessidades do aeroporto com o bem-estar da comunidade local.

Desse modo, é essencial notar que a incerteza constante e a falta de clareza quanto ao futuro do aeroporto têm causado um estresse e uma ansiedade significativos aos residentes e às empresas locais. É fundamental encontrar uma

solução duradoura que tenha em conta as necessidades de todas as partes envolvidas e promova o desenvolvimento do aeroporto e da comunidade local.

Portanto, este estudo serve como um ponto de partida para uma análise mais profunda da influência que um aeroporto tem sobre o tecido urbano e social de uma cidade. Abre-se, assim, um leque de possibilidades para futuras pesquisas que possam desvendar as complexas relações entre a infraestrutura aeroportuária e o desenvolvimento local, contribuindo para uma visão mais abrangente e detalhada dos benefícios e desafios que acompanham a presença de um aeroporto em uma comunidade.

REFERÊNCIAS

Aeropuerto de Teresina. Mega construcciones, 2021. Disponível em: [Aeropuerto de Teresina, Aeroporto de Teresina - Senador Petrônio Portella - Megaconstrucciones, Extreme Engineering](https://www.megaconstrucciones.com/teresina-aeropuerto-senador-petrônio-portella/). Acesso em 24 março. 2024.

Aeroporto de Teresina. Wikiwand, Teresina, 8 de dezembro de 2023. Disponível em: [Aeroporto de Teresina - Wikiwand](https://pt.wikiwand.com/Aeroporto_de_Teresina). Acesso em 14 jan. 2024.

Aviação em Teresina: dos hidroaviões ao Aeroporto – Teresina Antiga. Disponível em: [Aviação em Teresina: dos hidroaviões ao Aeroporto - Teresina Antiga](https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Aviação_em_Teresina:_dos_hidroaviões_ao_Aeroporto_-_Teresina_Antiga&oldid=15000000). Acesso em: 04 fev. 2024.

BRAGA, R. M. O espaço geográfico: um esforço de definição. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), [S. I.], v. 11, n. 2, p. 65-72, 2007. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74066>. Acesso em: 24 nov. 2023.

CARLOS, Ana Fani A. A condição espacial. São Paulo: Contexto, 2011. 157 p.

Cepro apresenta PIB dos municípios 2020. Superintendência CEPRO, Piauí, 16 de dezembro de 2022. Disponível em: [Superintendência CEPRO](https://www.cepro.pi.gov.br/2020/12/16/cepro-apresenta-pib-dos-municipios-2020/). Acesso em: 29 março. 2024.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço: um conceito chave em Geografia. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Geografia conceitos e temas**. 1. ed. Rio de Janeiro: Betrand Brasil, 1995.

CORRÊA, R. L. Região e organização espacial. 7°. Ed. São Paulo, Editora ática, 2003.

Firmino Filho trata da construção do novo aeroporto para Teresina. PMT, Teresina, 29 de janeiro de 2020. Disponível em: <https://pmt.pi.gov.br/2020/01/29/firmino-filho-trata-da-construcao-do-novo-aeroporto-para-teresina/>. Acesso em: 23 nov. 2023.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana.** São Paulo: Martins Fontes - selo Martins, 2014.

HARVEY, David. **O espaço como palavra-chave.** Revista GEOgraphia. Rio de Janeiro: UFF, v. 14, n. 28, p. 8 - 39, 2002. Disponível em: <https://encurtador.com.br/uDX26>. Acesso em: 17 jan. 2024.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço.** 4.ed. Paris, 2006.

Lote com o aeroporto de Teresina é arrematado por R\$754 milhões em leilão. Cidade verde, Teresina, 7 de abril de 2021. Disponível em: [Lote com o aeroporto de Teresina é arrematado por R\\$ 754 milhões em leilão - Cidadeverde.com](https://www.cidadeverde.com.br/lote-com-o-aeroporto-de-teresina-e-arrematado-por-r-754-milhoes-em-leilao-cidadeverde.com). Acesso em: 28 de abr. 2024.

MARCONI, M. A; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. 8. Ed. São Paulo: Atlas, 2017.

MARTINS, L. M; LAVOURA, T. N. **Materialismo histórico-dialético: contributos para a investigação em educação**. Educar em Revista, Curitiba, v. 34, n. 71, p. 223-239, 2018.

MINAYO, M. C; SANCHES, O. **Quantitativo-qualitativo: oposição ou complementaridade?**. Caderno de Saúde Pública, Rio de Janeiro, 1993. Disponível em: [SciELO - Brasil - Quantitativo-qualitativo: oposição ou complementaridade? Quantitativo-qualitativo: oposição ou complementaridade?](https://www.scielo.br/j/cadsp/article/10.1590/0102-31111993000100001)

MORAES, Antônio Carlos Robert. **Ideologias geográficas: espaço, cultura e política no Brasil**. São Paulo: Annablume, 2005.

Novo grupo assume gestão do aeroporto de Teresina e anuncia investimentos. Cidade verde, Teresina, 2022. Disponível em: <<https://cidadeverde.com/noticias/365107/novo-grupo-assume-gestao-do-aeroporto-de-teresina-e-anuncia-investimentos>> . Acesso em: 23 nov. 2023.

Piauí - Produto interno bruto - PIB 2021 [recurso eletrônico] / Superintendência CEPRO/SEPLAN -Teresina: CEPRO/SEPLAN, 2024. 40p.: il. color. ; v.1, n.1 (jan/dez).

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.
 _____ . **Pensando o Espaço do Homem**. São Paulo. Hucitec, 3. edição, 1991.
 _____ . **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.
 _____ . **A natureza do espaço – Técnica e tempo. Razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SAQUET, M. A. **A relação espaço-tempo e a apreensão do movimento em estudos territoriais**. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina, p. 1–13, 26 mar. 2005.

SAQUET, M. A; SILVA, S. S. **Milton Santos: concepções de geografia, espaço e território**. v.2, n°18. Geo UERJ, p.24-42, 2008. Disponível em: [MILTON SANTOS: CONCEPÇÕES DE GEOGRAFIA, ESPAÇO E TERRITÓRIO / MILTON SANTOS: GEOGRAPHY CONCEPTIONS, SPACE AND TERRITORY | Geo UERJ](https://www.researchgate.net/publication/227521038/Milton_Santos:_Concepções_de_Geografia,_Espaço_e_Território).

Sobre. CCR Aeroportos. São Paulo, 2024. Disponível em: [Sobre - CCR Aeroportos](https://www.ccr-aeroportos.com.br/sobre-ccr-aeroportos). Acesso em: 14 jan. 2024.

Visita do Papa João Paulo II a Teresina completa 40 anos; reveja. Cidade Verde, Teresina, 8 de ago. 2020. Disponível em: [Visita do Papa João Paulo II a Teresina completa 40 anos; reveja - Cidadeverde.com](https://www.cidadeverde.com.br/visita-do-papa-joao-paulo-ii-a-teresina-completa-40-anos-reveja). Acesso em: 04 fev. 2024.

APÊNDICE A - Formulário para os moradores

Nº ____

Data ____/____/2023

Caro(a) entrevistado(a)

Este formulário é parte de uma pesquisa sobre meu Trabalho de Conclusão de Curso, intitulado a construção do aeroporto Petrônio Portella e sua influência na produção e organização do espaço ao longo da Avenida centenário em Teresina – PI. Logo, suas respostas são muito importantes para que a fase exploratória deste estudo se concretize.

Nome: _____

Idade: _____

Quanto tempo você mora na Avenida Centenário? _____

- 1) O que fez você vir morar aqui?
- 2) Você estava aqui quando o Aeroporto foi construído?
 SIM NÃO
- 3) O que mudou desde que você veio morar neste lugar?
- 4) Na sua opinião, o Aeroporto interferiu ou interfere nesta mudança?
- 5) Acha que ter o Aeroporto aqui ao lado é bom ou ruim? Por quê?
- 6) Você acredita que a valorização imobiliária na região tenha sido influenciada pela proximidade com o Aeroporto?
- 7) Houve algum aumento de comércios ou serviços na região após a cr do Aeroporto?
- 8) Existe algum aspecto negativo que você identifica em relação à presença do Aeroporto na região?
- 9) O que acha da possibilidade da mudança do aeroporto para outra área da cidade?

APÊNDICE B - Formulário para os empresários

Nº ____

Data ____/____/2023

Caro(a) entrevistado(a)

Este formulário é parte de uma pesquisa sobre meu Trabalho de Conclusão de Curso, intitulado a construção do aeroporto Petrônio Portella e sua influência na produção e organização do espaço ao longo da Avenida centenário em Teresina – PI. Logo, suas respostas são muito importantes para que a fase exploratória deste estudo se concretize.

Nome: _____

Quanto tempo você tem uma atividade econômica nesta Avenida? _____

Classificação da empresa: comércio serviços

Tipo de empresa:

Restaurante Hotel/Pousada Mercearia Oficina

Outro, qual? _____

- 1) Quais motivos fizeram você instalar sua empresa na Avenida?
- 2) Houve muitas mudanças na Avenida desde sua chegada?
- 3) Acredita que essas mudanças estejam ligadas ao fato da presença do Aeroporto?
- 4) Em média, qual o número de clientes que frequenta o local?
- 5) Acha que tem interferência por conta do Aeroporto?
- 6) Na sua opinião, ter o Aeroporto aqui ajuda nos negócios?
- 7) O Aeroporto trouxe mais oportunidades de negócios para os comerciantes da região?
- 8) Existe algum aspecto negativo que você identifica em relação à presença do Aeroporto na região?
- 9) Em relação a possibilidade de mudança do aeroporto para outra área da cidade. Qual sua opinião?