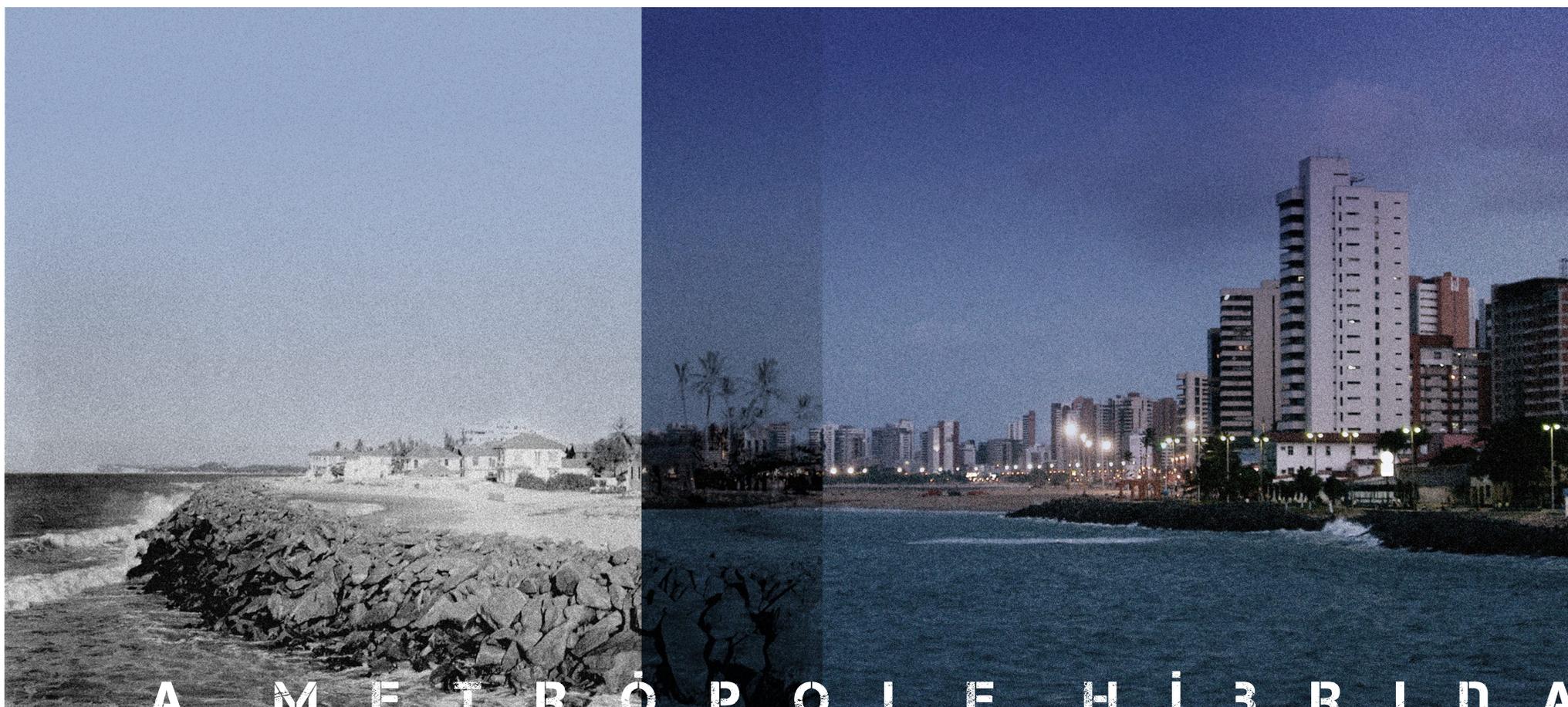


UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO



A METRÓPOLE HÍBRIDA

O PAPEL DO TURISMO NO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO
DA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA

RICARDO ALEXANDRE PAIVA
ORIENTADORA PROFA. DRA. HELIANA COMIN VARGAS
SÃO PAULO, 2011

Ricardo Alexandre Paiva

A METRÓPOLE HÍBRIDA:

O papel do turismo no processo de urbanização
da Região Metropolitana de Fortaleza

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade
de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
para obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo

Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional

Orientadora: Profa. Dra. Heliana Comin Vargas

São Paulo
2011

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE
TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA
FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL: paiva_ricardo@yahoo.com.br

Paiva, Ricardo Alexandre

P149m A metrópole híbrida: o papel do turismo no processo de
urbanização da Região Metropolitana de Fortaleza / Ricardo
Alexandre Paiva. --São Paulo, 2011.
305 p. : il.

Tese (Doutorado - Área de Concentração: Planejamento
Urbano e Regional) – FAUUSP.
Orientadora: Heliana Comin Vargas

1.Urbanização – Fortaleza(CE) 2.Turismo – Fortaleza(CE)
3.Região metropolitana – Fortaleza(CE) I.Título

CDU 301(1-21)

Aos meus amores:
Katya, Pedro e Gabriel.

AGRADECIMENTOS

À Profa. Dra. Heliana Comin Vargas, pela orientação competente, comprometida e afetuosa, pela transmissão dos valores éticos na produção do conhecimento, enfim, pelas trocas, que desejo que não cessem.

À FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo), que me concedeu a bolsa durante dois anos, posto que sem o financiamento não teria sido possível realizar a investigação.

Aos Professores Dr. João Sette Whitaker Ferreira e Dra. Rita de Cássia Cruz, pelas contribuições sugeridas no Exame de Qualificação, fundamentais para a finalização da tese.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação da FAUUSP, pelas discussões e temas levantados.

Aos alunos do Programa de Pós-Graduação da FAUUSP, pelo intercâmbio recíproco e pelo companheirismo.

Aos professores e colegas do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFC, especialmente à Profa. Beatriz Diógenes, ao Prof. Roberto Castelo, à Profa. Margarida Andrade, à Profa. Zilsa Santiago, ao Prof. Clóvis Jucá, ao Prof. Ricardo Fernandes, ao Prof. Ricardo Bezerra, ao Prof. Paulo Costa, ao Prof. Romeu Duarte, ao Prof. Joaquim Aristides e ao Prof. José Almir, por compartilhar o interesse e o conhecimento sobre as questões relativas à cidade de Fortaleza.

Ao Prof. José Liberal de Castro, pelo privilégio do convívio e pelo aprendizado em meio às agradáveis conversas.

Ao Prof. Dr. Luis Renato Pequeno, que me fez desconfiar das minhas convicções sobre Fortaleza.

À amiga da graduação e Profa. Dra. Clarissa Figueiredo Sampaio, pelo apoio intelectual e produção de imagens.

À Secretaria de Pós-Graduação da FAUUSP, em especial à Cristina, Diná e Isa, que tornaram viável a realização do trabalho.

À Biblioteca da FAUUSP (Maranhão), em particular à Estelita e à Maria José e à Biblioteca do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFC, especialmente à Neiliane, que com muito carinho me auxiliaram na busca de referências.

Ao IPECE (Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará), em particular ao Cleyber e à Helena, por disponibilizarem dados, mapas e imagens imprescindíveis.

À SETUR (Secretaria de Turismo do Ceará), especialmente ao Valdo Mesquita, pela presteza no fornecimento de estudos e pesquisas sobre a atividade turística no Ceará.

Aos arquitetos Francisco Nasser Hissa, José Sales, Esdras Santos, Ricardo Muratori, Renata Barbosa e Luciano Guimarães, pela disponibilização de projetos e planos diretores.

Ao amigo Geraldo Duarte, que concebeu e deu à capa do trabalho, excelentes idéias.

À aluna Lana Soares, que com competência, dedicação e paciência, auxiliou na elaboração e formatação da tese.

Às funcionárias do lar, Shirlene e Maria por dividirem as tarefas do dia-a-dia.

A Gastão Sales e Ana Mendes, que me acolheram como um filho na “Paulicéia”, pelo lar, meu agradecimento eterno.

À minha família, que construiu as bases da minha formação, especialmente à Paulinha, minha irmã, mãe e filha.

Aos meus filhos amados, Pedro e Gabriel, pelo tempo que lhes foi subtraído, por servirem de motivação para o meu crescimento pessoal e profissional, meu amor incondicional.

E, finalmente, à Katya, minha esposa, meu porto seguro, pelo amor verdadeiro e presente, meu agradecimento especial, pois parte do que sou nasceu desta parceria na vida.

*“Você sabe melhor do que ninguém, sábio Kublai, que
jamais se deve confundir uma cidade
com o discurso que a descreve”*

(As Cidades e os Símbolos, In: CALVINO, Ítalo – As
Cidades Invisíveis)

RESUMO

A presente pesquisa investiga o papel da atividade turística no processo de urbanização contemporâneo da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), com base em uma análise comparativa entre o processo de produção e o consumo do espaço atrelado à lógica industrial e ao turismo. À luz da relação dialética entre espaço e sociedade, apresenta as especificidades do processo de urbanização desigual pretérito, lastro para a compreensão dos impactos socioespaciais da modalidade de turismo de “*sol e mar*” no território metropolitano.

A relevância da pesquisa se sustenta na necessidade de questionar o papel desempenhado pelo Estado na inclusão do turismo, através de políticas públicas, ações e discursos, como uma atividade estratégica no processo de reestruturação social (econômico, político e cultural-ideológico) do Ceará, com o intuito de se inserir nos fluxos de produção e consumo globalizados, reproduzindo os interesses hegemônicos e repercutindo em novos padrões de desigualdades sócio-espaciais.

O método consiste em, com base nas proposições teóricas, dados quantitativos e imagens, avaliar as especificidades da urbanização turística na RMF, analisando o processo de estruturação e expansão metropolitana, bem como a urbanização precária desencadeada pela atividade turística; as intervenções de infraestrutura; os impactos no litoral de Fortaleza e na RMF; as intervenções urbanas através do desenho urbano e da arquitetura e sua relação com a construção da imagem turística da Metrópole; as articulações com o mercado imobiliário e o fenômeno urbano da segunda residência; as manifestações espaciais dos meios de hospedagens, sobretudo os *resorts*; bem como a relação com a preservação do meio ambiente.

Embora tenha se levantado, como hipótese central, que as transformações espaciais desencadeadas pelas práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas) do turismo, constituíam o fator hegemônico do processo de urbanização recente da RMF, verificou-se que concorrem para tal realidade, antigas e novas dinâmicas sociais (industriais, terciárias, imobiliárias) que associadas ao turismo exacerbam o processo de segregação socioespacial e justificam o caráter híbrido do processo de metropolização contemporâneo de Fortaleza.

Palavras-Chave: **Urbanização, Turismo, Região Metropolitana, Fortaleza.**

ABSTRACT

This research investigates the role of tourism in the contemporary process of urbanization of Fortaleza Metropolitan Region, Ceará, Brazil, based on a comparative analysis between the process of production and consumption of space related to the industrial logic and to tourism. Based on the dialectical relationship between space and society, it presents the specific features of the uneven urbanization process occurred in the past, premise for understanding the impacts of socio-spatial tourism of sun and sea modality on the metropolitan territory.

The relevance of the research is grounded in the need to question the role played by the State the inclusion of tourism, through public policies, actions and speeches, as a strategic activity in the process of social restructuring (economical, political and cultural-ideological) of Ceará, with the objective to include in the pattern of globalized production and consumption, reproducing the hegemonic interests and reflecting on new patterns of socio-spatial inequalities.

The method is based on theoretical propositions, images and quantitative data to evaluate the peculiarities of tourism urbanization in Fortaleza Metropolitan Region, analyzing the process of structuring and metropolitan expansion, as well as the precarious urbanization caused by tourism; infrastructure interventions; impacts on the coast of Fortaleza and its metropolitan area; urban interventions through urban design and architecture and its relation to the construction of the tourist image of Fortaleza; the links between tourism and real estate market and the urban phenomenon of second home; spatial manifestations of the means of accommodation, especially resorts; and

the relationship between tourism and environmental preservation.

Although it has risen as the central hypothesis that the spatial changes triggered by social practices (economical, political and cultural-ideological) of tourism, were the hegemonic factor of recent urbanization of Fortaleza Metropolitan Region, it was concluded that old and new social dynamics (industrial, tertiary, real estate) contribute to this reality, when associated with tourism, it exacerbates the process of socio-spatial segregation and justifies the hybrid character of the contemporary process of “metropolization” of Fortaleza.

Key words: Urbanization, Tourism, Metropolitan Region, Fortaleza-Ceará-Brazil

LISTA DE FIGURAS

FIGURA	TÍTULO	PÁGINA
Figura 01	Mapa do Nordeste - Ocupação dos Sertões	56
Figura 02	Mapa Ceará - Caminho das Boiadas - Sec. XVIII	56
Figura 03	Mapa Ceará - Evolução Rede Urbana séculos XVIII e XIX	58
Figura 04	Mapa Ceará – Estradas Coloniais - 1818	59
Figura 05	Mapa Fortaleza – Planta do Porto da Villa da Fortaleza – Silva Paulet 1813.	61
Figura 06	Mapa Ceará - Dinâmica Algodão Final do séc. XIX - Início do Séc XX.	64
Figura 07	Mapa Fortaleza - Projeto Porto do Ceará - 1870	67
Figura 08	Mapa Ceará – Linhas Férreas - 1924	68
Figura 09	Mapa Ceará – Evolução territorial do Ceará 1823 - 1950	71
Figura 10	Mapa Fortaleza - “Planta da Cidade de Fortaleza e Sobúrbios” Adolfo Herbster 1875	77
Figura 11	Mapa Fortaleza - Planta Cadastral Raimundo Girão 1933	80
Figura 12	Vista Aérea Fortaleza 1936	81
Figura 13	Vista Aérea Litoral de Fortaleza Década de 1930	81
Figura 14	Vista Aérea Porto de Fortaleza Década de 1930	81
Figura 15	Vista Aérea da Construção do Porto do Mucuripe – Década de 1940	82
Figura 16	Vista Aérea Porto do Mucuripe - Década de 1960.	82
Figura 17	Mapa Fortaleza – Planta Divisão Territorial IBGE 1956	84
Figura 18	Vista Aérea Centro Fortaleza Década de 1950	85
Figura 19	Vista Aérea Fortaleza Década de 1950	85
Figura 20	Mapa Fortaleza e RMF – Evolução da Mancha Urbana – 1932-1980	89
Figura 21	Mapa RMF – Áreas Urbanizadas e de Expansão Imediata - Década de 1970	93
Figura 22	Mapa Fortaleza – Evolução da Mancha Urbana – 1932-1975	94
Figura 23	Mapa RMF - Evolução Territorial – 1973-1986	95
Figura 24	Mapa RMF – Físico-Territorial - Década de 1980	97
Figura 25	Mapa RMF – Sistema Viário - Década de 1980	98
Figura 26	Mapa RMF – Dinâmica Industrial – Década de 1980	102
Figura 27	Mapa RMF – Dinâmica Imobiliária e Habitacional – Década de 1980	104
Figura 28	Vista Aérea Orla de Fortaleza – Década de 1970	106
Figura 29	Vista Aérea Centro de Fortaleza - Década de 1970	106
Figura 30	Vista Aérea Orla de Fortaleza – Década de 1970	106
Figura 31	Vista Aérea Orla de Fortaleza – Início da década de 1980	107
Figura 32	Vista Aérea Centro de Fortaleza - Início da Década de 1980	107
Figura 33	Vista Aérea Orla de Fortaleza - Meados da Década de 1980	107
Figura 34	Vista Aérea Orla de Fortaleza - Final da Década de 1980	107
Figura 35	Mapa RMF – Dinâmica Terciário - Década de 1980	109
Figura 36	Vista Aérea Construção do Iguatemi 1981	110
Figura 37	Vista Aérea Iguatemi - Década de 1980	110

Figura 38	Mapa Ceará – Dinâmica do Agronegócio	116
Figura 39	Mapa Ceará – Dinâmica da Indústria	119
Figura 40	Mapa Posição Estratégica do Ceará	125
Figura 41	Mapa Ceará - Corredores Turísticos das Macroregiões	127
Figura 42	Mapa Ceará - Regiões e Destinos Turísticos Prioritários	127
Figura 43	Mapa Nordeste - PDITS - PRODETUR/NE	136
Figura 44	Mapa Regiões Turísticas PRODETUR/CE I	136
Figura 45	Mapa Costa do Sol Poente - Ações em Rodovias PRODETUR/CE I	140
Figura 46	Mapa Costa do Sol Poente - Ações em Saneamento PRODETUR/CE I	140
Figura 47	Mapa Costa do Sol Poente - Ações em Meio Ambiente PRODETUR/CE I	140
Figura 48	Mapa Plano Diretor CIPP	143
Figura 49	Foto Aérea Pecém	144
Figura 50	Foto Aérea Porto do Pecém	144
Figura 51	Vista Aérea Porto do Pecém	144
Figura 52	Mapa Ceará - Municípios atendidos pelo PROURB	146
Figura 53	Mapa RMF – Dinâmica Industrial	166
Figura 54	Mapa RMF – Dinâmica do Terciário	171
Figura 55	Mapa Fortaleza - Centralidades	173
Figura 56	Mapa Fortaleza - Shoppings	174
Figura 57	Mapa RMF – Dinâmica Habitacional e Imobiliária	177
Figura 58	Mapa RMF – Dinâmica do Turismo	189
Figura 59	Mapa de Influência de Fortaleza 2007	192
Figura 60	Mapa Brasil - Rede Urbana 1978	193
Figura 61	Mapa Brasil - Rede Urbana 1993	194
Figura 62	Mapa Brasil - Rede Urbana 2007	195
Figura 63	Mapa RMF – Evolução Territorial 1991-2009	197
Figura 64	Mapa RMF – Sistema Viário 2008	198
Figura 65	Mapa RMF – Mancha Urbana Década 1970	199
Figura 66	Mapa RMF – Mancha Urbana Década 1980	199
Figura 67	Mapa RMF – Mancha Urbana Década 1990	199
Figura 68	Mapa RMF – Mancha Urbana Década 2000	199
Figura 69	RMF – Evolução Mancha Urbana 1970 - 2000	200
Figura 70	Foto Aérea Municípios Litorâneos RMF	210
Figura 71	Foto Aérea Fortaleza	212
Figura 72	Vista Aérea Aeroporto Internacional Pinto Martins	213
Figura 73	Vista Aérea Avenida Carlos Jereissati	213
Figura 74	Foto Aérea - Localização Alphavilles	216
Figura 75	Vista Aérea Ponte sobre Rio Ceará	217
Figura 76	Vista Aérea Ponte sobre Rio Cocó	217
Figura 77	Vista Aérea Ponte sobre Rio Pacoti.	217
Figura 78	Vista Aérea Praia de Iracema	221
Figura 79	Foto Praia de Iracema	221
Figura 80	Foto Avenida Beira Mar - Década de 1960	221

Figura 81	Vista Aérea Calçadão - Década de 1980	221
Figura 82	Vista Aérea Praia do Futuro - Década de 1970	221
Figura 83	Vista Aérea Praia do Futuro - Década de 1980	221
Figura 84	Mapa Fortaleza – Macrozoneamento da Orla	222
Figura 85	Vista Aérea Orla degradada	225
Figura 86	Vista Aérea Orla Centro	225
Figura 87	Vista Aérea Orla Praia de Iracema	225
Figura 88	Vista Aérea Orla Beira mar	229
Figura 89	Vista Aérea Orla Beira mar	229
Figura 90	Vista Aérea Porto do Mucuripe	229
Figura 91	Vista Aérea Orla Praia Mucuripe	230
Figura 92	Vista Aérea Orla Praia do futuro	230
Figura 93	Vista Aérea Praia do Futuro	230
Figura 94	Foto Aérea Faixa litorânea de Aquiraz	235
Figura 95	Foto Aérea Faixa litorânea Porto das Dunas	235
Figura 96	Vista Aérea Beach Park	236
Figura 97	Vista Aérea Beach Park	236
Figura 98	Vista Aérea Aquaville	238
Figura 99	Vista Aérea Aquaville	238
Figura 100	Vista Aérea Portamares	238
Figura 101	Vista Aérea Vila do Porto	238
Figura 102	Foto Aérea Faixa Litorânea de Caucaia	239
Figura 103	Vista Aérea Icarai	240
Figura 104	Foto Aérea Faixa Litorânea de Cumbuco	239
Figura 105	Vista Aérea Cumbuco (Núcleo Pescadores)	242
Figura 106	Vista Aérea Cumbuco	242
Figura 107	Foto Aérea Faixa Litorânea São Gonçalo do Amarante.	244
Figura 108	Foto Aérea Faixa Litorânea Taíba	244
Figura 109	Vista Aérea Taíba	245
Figura 110	Foto Taíba Beach Resort Projeto Implantação	245
Figura 111	Foto Taíba Beach Resort	245
Figura 112	Master Plan Taíba Beach Resort	246
Figura 113	Perspectiva Taíba Beach Resort	246
Figura 114	Projeto Taíba Beach Resort Projeto Implantação	246
Figura 115	Foto Aérea Localização Centro Dragão do Mar	250
Figura 116	Vista Aérea Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura	250
Figura 117	Foto Calçadão Praia de Iracema - Início da Década de 2000	254
Figura 118	Foto Ponte dos Ingleses	254
Figura 119	Mapa Centro e Praia de Iracema - Intervenções Urbanas	254
Figura 120	Vista Aérea - Praça do Ferreira	254
Figura 121	Vista Aérea – Mercado Central	254
Figura 122	Imagens Projeto – Concurso Ícone - Fortaleza Atlântica	256
Figura 123	Imagens Projeto – Parque da Cidade	258

Figura 124	Imagens Projeto – Centro Multifuncional de Eventos e Feiras	259
Figura 125	Imagens Projeto – Centro de Feiras e Eventos	261
Figura 126	Imagens Projeto – Museu do Mar	262
Figura 127	Imagens Projeto – Acuario do Ceará	263
Figura 128	Imagens Projeto – Concurso Público Nacional de Idéias a Avenida Beira-Mar em Fortaleza	264
Figura 129	Quadro – Evolução das Uhs de Resorts por região	275
Figura 130	Master Plan - Aquiraz Riviera	278
Figura 131	Imagens Projeto - Aquiraz Riviera	278
Figura 132	Foto Campo de Golf - Aquiraz Riviera	278
Figura 133	Master Plan - Cumbuco Golf Resort	283
Figura 134	Imagens Projetos - Cumbuco Golf Resort	283
Figura 135	Vista Aérea Vila Galé Cumbuco	283
Figura 136	Mapa RMF – Unidades de Conservação	283

LISTA DE TABELAS

TABELA	TÍTULO	PÁGINA
Tabela 01	Hierarquia Urbana do Ceará com função de Vila ou Povoado no final do século XVIII	62
Tabela 02	Vilas do Ceará promovidas à cidade por data de elevação 1823 a 1858	66
Tabela 03	Hierarquia Urbana do Ceará com função de Vila ou Povoado no final do século XIX	69
Tabela 04	Crescimento Populacional da Cidade de Fortaleza (1800-1930)	69
Tabela 05	Usinas de beneficiamento de algodão no Ceará por municípios na metade dos anos 1950	79
Tabela 06	Crescimento Populacional da Cidade de Fortaleza (1920-1960)	83
Tabela 07	Crescimento Populacional da Cidade de Fortaleza (1960-1991)	88
Tabela 08	Pessoas economicamente ativas, por setor de atividade – Ceará/RMF - 1970-1980	100
Tabela 09	Composição do PIB setorial do estado do Ceará entre 1970-2007	120
Tabela 10	Taxa de variação anual do produto interno bruto – PIB do Estado do Ceará – 1986/2000	121
Tabela 11	Indicadores das regiões turísticas do litoral cearense - 1993	137
Tabela 12	Dados comparativos do Aeroporto de Fortaleza	137
Tabela 13	Investimentos rodoviários plicados no Programa PRODETUR/CE I – Projetos e Obras	138
Tabela 14	Síntese dos investimentos PRODETUR/CE I	139
Tabela 15	Programas estaduais voltados para o Estado do Ceará	142
Tabela 16	Mudanças Políticas entre o PRODETUR I e O PRODETUR II	149
Tabela 17	Turismo Internacional (milhões) – 1998/2006	151
Tabela 18	Demanda turística via Fortaleza – 1995/2009	151
Tabela 19	Movimentação turística no Ceará – 2000/2009	153
Tabela 20	Interiorização da Demanda Turística Segundo as áreas visitadas - 1998/2008	153
Tabela 21	Praias Preferidas pelos Turistas. (excluído o Litoral de Fortaleza) 1998/2008	153
Tabela 22	Ranking das 6 maiores destinações turísticas do Ceará - 1998-2005	154
Tabela 23	Evolução da demanda turística via Fortaleza e do desembarque no Aeroporto - 1996-2008 (por mil habitantes)	155
Tabela 24	Movimento no Aeroporto Internacional Pinto Martins – 1994/2009	155
Tabela 25	Receita turística e impacto sobre o PIB - Ceará – 1995/2004	156
Tabela 26	Receita turística e impacto sobre o PIB - Ceará– 2005/2010	156
Tabela 27	Pessoas economicamente ativas, por setor de atividade - Ceará – 1970-2008.	157
Tabela 28	Novos estabelecimentos turísticos no Ceará – 1994/1999/2000.	158
Tabela 29	Empresas industriais ativas, por tipo, segundo os municípios – RMF/Ceará - 2007-2008	164
Tabela 30	Oferta de empregos na Indústria, comércio, serviços, construção civil e agropecuária – RMF – 2000.	168
Tabela 31	Indicadores médios anuais de ocupação, por subsetor de atividade – Fortaleza (1988-1997)	168
Tabela 32	Indicadores médios anuais de ocupação, por subsetor de atividade – Fortaleza (1998-2006)	168
Tabela 33	PIB - Estrutura setorial do valor adicionado a preços básicos, segundo os municípios - Ceará - (2000/2007)	169
Tabela 34	Produto interno bruto a preços de mercado, segundo os municípios – RMF/Ceará – 2007	170

Tabela 35	Produto interno bruto a preços de mercado, Fortaleza/ RMF/Ceará – 2000 e 2007	170
Tabela 36	Distribuição da População entre os municípios da Região Metropolitana de Fortaleza - 1970-2010.	180
Tabela 37	Aumento populacional dos municípios da Região Metropolitana de Fortaleza.	181
Tabela 38	Indicadores populacionais da Região Metropolitana de Fortaleza – 1991-2007.	183
Tabela 39	Empregos nas atividades características do turismo na Região Metropolitana de Fortaleza – 2006.	185
Tabela 40	Oferta hoteleira nos municípios turísticos da Região Metropolitana de Fortaleza - 2001	185
Tabela 41	Oferta diária de hospedagem, Fortaleza - 1988 -2009	187
Tabela 42	Oferta hoteleira de Fortaleza – 1995/2009	187
Tabela 43	Distribuição por bairros dos hotéis em Fortaleza -2009	186
Tabela 44	Distribuição por bairros dos flats em Fortaleza -2009	188
Tabela 45	Demanda turística via Fortaleza – 1994/2009	190
Tabela 46	Dimensão das redes de Primeiro Nível	191
Tabela 47	Evolução político-administrativa da Região Metropolitana de Fortaleza 1973-2009	196
Tabela 48	Ceará: entrada de capital estrangeiro por setor econômico (2001-2007)	271
Tabela 49	Ceará: entrada de capital estrangeiro por setor econômico (2001-2007)	271
Tabela 50	Distribuição das residências secundárias no Estado do Ceará e RMF (1980-2010).	273
Tabela 51	Aumento das residências secundárias entre 1980 a 2010, em porcentagem, na região metropolitana de Fortaleza.	273
Tabela 52	Oferta de <i>Resorts</i> Brasil - 2007	276
Tabela 53	Carteira de Projetos de Empreendimentos Turísticos- Imobiliários no Ceará	277
Tabela 54	EIA – RIMA aprovados pela SEMACE	281

SUMÁRIO

RESUMO

ABSTRACT

LISTA DE FIGURAS

LISTA DE TABELAS

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

1

1 - PRODUÇÃO E CONSUMO DO ESPAÇO: DA INDÚSTRIA AO TURISMO

5

1.1 – O CONCEITO DE ESPAÇO

5

1.2 – A PRODUÇÃO E O CONSUMO NO/DO ESPAÇO

7

1.3 – A PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO CONTEXTO DA INDUSTRIALIZAÇÃO

11

1.3.1 – FUNDAMENTOS DA URBANIZAÇÃO

11

1.3.2 – INDÚSTRIA FORDISTA E URBANIZAÇÃO

15

1.3.3 - INDÚSTRIA FLEXÍVEL E URBANIZAÇÃO

20

1.3.4 - DA LÓGICA DA PRODUÇÃO À LÓGICA DO CONSUMO

26

1.4 – A PRODUÇÃO E O CONSUMO DO ESPAÇO PARA/PELO TURISMO.

32

1.4.1. – O TURISMO E AS PRÁTICAS SOCIAIS

32

1.4.2 - A PRODUÇÃO E O CONSUMO DO “ESPAÇO TURÍSTICO”.

39

1.4.3 – TURISMO E URBANIZAÇÃO

45

1.5 – DESDOBRAMENTOS DO REFERENCIAL TEÓRICO

52

2 - PRODUÇÃO DO ESPAÇO E FUNDAMENTOS DA URBANIZAÇÃO NO CEARÁ.

53

2.1 – A URBANIZAÇÃO PRETÉRITA NO CEARÁ: AS ORIGENS DAS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS.

53

2.1.1 - A “CIVILIZAÇÃO DO COURO” E A OCUPAÇÃO DO CEARÁ: FORTALEZA À MARGEM.

53

2.1.2 - O “OURO BRANCO” E A HEGEMONIA DE FORTALEZA NO CONTROLE DA REDE URBANA CEARENSE.

62

2.2 - A INDUSTRIALIZAÇÃO E A UNIFICAÇÃO DO MERCADO NACIONAL: A GÊNESE DO PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DE FORTALEZA.

73

2.2.1 – A UNIFICAÇÃO DO MERCADO NACIONAL VIA INDUSTRIALIZAÇÃO

73

2.2.2 – AS DESIGUALDADES REGIONAIS E AS POLÍTICAS INDUSTRIAIS DA SUDENE NO NORDESTE

75

2.2.3 - O PROCESSO HISTÓRICO DE INDUSTRIALIZAÇÃO NO CEARÁ

78

2.2.4 – REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA: DE FATO OU DE DIREITO?	88
2.3 - REESTRUTURAÇÃO SOCIOESPACIAL NO CEARÁ CONTEMPORÂNEO.	111
2.3.1 – O “GOVERNO DAS MUDANÇAS”: RUPTURAS E PERSISTÊNCIAS	112
2.3.2 – A INSERÇÃO PERIFÉRICA DO CEARÁ NA GLOBALIZAÇÃO	115
2.4 – O LUGAR DO TURISMO NA REESTRUTURAÇÃO SOCIOESPACIAL DO CEARÁ.	122
2.4.1 – O PAPEL DO ESTADO NA PRODUÇÃO DO “ESPAÇO TURÍSTICO”.	126
2.4.2 - A TRAJETÓRIA DAS POLÍTICAS DE TURISMO NO CEARÁ	129
2.4.3 - O TURISMO NAS POLÍTICAS E AÇÕES GOVERNAMENTAIS NO CEARÁ	132
2.4.4 – AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS DE TURISMO NO CEARÁ.	148
2.5 – DESDOBRAMENTOS DA ANÁLISE DOS FUNDAMENTOS DA URBANIZAÇÃO.	160
3 - A METRÓPOLE HÍBRIDA: AS DINÂMICAS SOCIOESPACIAIS NA RMF	162
3.1 – A DINÂMICA INDUSTRIAL	163
3.2 – A DINÂMICA DO TERCIÁRIO	167
3.3 – A DINÂMICA HABITACIONAL E IMOBILIÁRIA	175
3.4 – A DINÂMICA SOCIOESPACIAL DO TURISMO	178
3.5 – O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO CONTEMPORÂNEO DE FORTALEZA	196
4 - A URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NA RMF.	205
4.1 – O PAPEL DO TURISMO NA ESTRUTURAÇÃO E EXPANSÃO METROPOLITANA	208
4.1.1 – A INFRAESTRUTURA: O AEROPORTO E O SISTEMA VIÁRIO	211
4.1.2 - OS IMPACTOS DA ATIVIDADE TURÍSTICA NO LITORAL DE FORTALEZA: FRAGMENTAÇÃO E DIFERENCIAÇÃO SOCIOESPACIAL.	218
4.1.3 - OS IMPACTOS DA ATIVIDADE TURÍSTICA NO FAIXA LITORÂNEA DA RMF.	233
4.2 - INTERVENÇÕES URBANAS: DESENHO URBANO E ARQUITETURA	247
4.2.1 - A METRÓPOLE TURÍSTICA DE PAPEL	255
4.3 - AS ARTICULAÇÕES ENTRE TURISMO E MERCADO IMOBILIÁRIO E O FENÔMENO URBANO DA RESIDÊNCIA SECUNDÁRIA	266
4.4 - A OCUPAÇÃO DO LITORAL DA RMF PELOS <i>RESORTS</i> .	274
4.5 - ÁREAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL: “PRÓ OU CONTRA” A ATIVIDADE TURÍSTICA?	285
CONSIDERAÇÕES FINAIS	291
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	295

INTRODUÇÃO

O objetivo central da presente tese é analisar o papel da atividade turística no processo contemporâneo de urbanização da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF). Derivado deste e, de forma subjacente, pretende-se estabelecer, genérica e especificamente, um paralelo entre o processo de produção e consumo do espaço relacionado à lógica industrial e do turismo.

O interesse pelo tema surgiu, a princípio, do questionamento do papel do turismo no processo de urbanização das metrópoles nordestinas, uma vez que se verifica a inclusão cada vez maior do setor turístico como propulsor do desenvolvimento material do Nordeste, inserido nas políticas públicas, ações e discursos das diversas instâncias do Estado (federal, estadual e municipal) como prioritárias frente à fragilidade econômica da região, herança histórica do desenvolvimento desigual pretérito. Nesse contexto, impõe-se o mito do turismo como atividade redentora, se valendo das potencialidades dos elementos naturais, sobretudo o clima tropical (sol e mar) e o patrimônio histórico e cultural de herança colonial (restrito a algumas capitais). As políticas públicas voltadas para o turismo no Nordeste constituem um marco, na medida em que tem como objetivo criar uma infraestrutura atrativa através de intervenções no espaço que favorecem os fluxos turísticos e a inserção na produção e no consumo globalizados, inclusive dos lugares.

As ações voltadas para o turismo no Nordeste se iniciam inscritas nos planos governamentais, ainda à época desenvolvimentista da SUDENE, se insinuando frequentemente como atividade econômica secundária frente ao protagonismo da indústria como propulsora do desenvolvimento econômico. Um novo cenário se delineia a partir do pro-

cesso de redemocratização e descentralização do poder no país, cabendo aos poderes locais a gestão dos seus recursos. O planejamento turístico toma novos rumos a partir da criação de programas específicos. Na instância federal, a formulação, coordenação, direção e execução da Política Nacional de Turismo ficam a cargo do atual Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR). No âmbito regional, o principal programa é o PRODETUR/NE. Na instância local, podemos destacar a inserção de ações inscritas nos planos governamentais, tanto estaduais, como municipais, além dos planos diretores dos municípios.

As estratégias ideológicas do Estado, no entanto, terminaram por criar uma imagem idealizada das metrópoles litorâneas do Nordeste atreladas ao turismo - com repercussões na construção da imagem positiva dos governos - isentas dos conflitos e das contradições consolidados historicamente no espaço. O clima e o sol, anteriormente associados ao imaginário da seca, são ressignificados e se convertem em pretexto e produto atrativo para a atividade turística.

Nestes termos, o recorte da pesquisa se direcionou para os impactos do turismo na urbanização das regiões metropolitanas de Fortaleza e Natal, excluindo metrópoles como Salvador e Recife, que embora possuam dinâmicas socioespaciais metropolitanas relacionadas ao turismo de “*sol e mar*”, constituem também destinos do turismo cultural e histórico, pois são núcleos urbanos que participaram ativamente do ciclo histórico colonial, além do fato de que passaram por um processo de metropolização mais efetivo no contexto das políticas industriais da SUDENE, uma vez que a maioria dos investimentos se concentraram nestas duas metrópoles.

O arcabouço teórico da pesquisa, que se fundamenta em uma análise comparativa entre o processo de produção e o consumo do espaço atrelado à lógica industrial e ao turismo, apontou para o estudo da urbanização turística na Região Metropolitana de Fortaleza, por apresentar dinâmicas socioespaciais mais complexas. Ou seja, o caráter híbrido do desenvolvimento urbano de Fortaleza, marcado na contemporaneidade pela indústria, pelo terciário e pelo turismo e sua posição como polo regional com influência sobre vários estados nordestinos, redefiniu o objeto da pesquisa circunscrevendo-o à Regional Metropolitana de Fortaleza.

A relevância da pesquisa se sustenta na necessidade de compreender criticamente os processos urbanos contemporâneos que atuam na urbanização desencadeada pela atividade turística, que atinge não somente as capitais nordestinas, mas incide sobre os espaços litorâneos como um todo, questionando a atuação dos agentes envolvidos, sobretudo o Estado e o mercado e denunciando a reprodução da urbanização desigual. No caso da RMF, a pesquisa impõe sua relevância por considerar os efeitos da atividade turística de forma abrangente, seja em relação às suas variadas manifestações seja em relação à totalidade do território metropolitano.

Apesar da pesquisa se debruçar sobre os impactos da atividade turística no processo de metropolização recente de Fortaleza, ela persegue um alcance mais abrangente acerca da relação entre o turismo e a urbanização, evitando reduzir a abordagem a mero estudo de caso pois, acredita-se ser possível verificar, com base nas proposições teóricas, peculiaridades semelhantes da urbanização turística em outras metrópoles nordestinas.

Consolidado o recorte, a problemática central da tese se firmou levantando a hipótese de que a atividade turística é hegemônica no processo recente de metropolização de

Fortaleza em relação a outras dinâmicas, bem como o papel desempenhado pelo Estado, através de políticas públicas, ações e discursos, ao incluir o turismo como atividade estratégica no processo de reestruturação social do Ceará, reproduzem os interesses hegemônicos e repercutem em novos padrões de desigualdades socioespaciais.

Na medida em que estas indagações foram sendo respondidas, verificou-se que concorrem para tal realidade, antigas e novas dinâmicas sociais (industriais, terciárias, imobiliárias) que associadas às particularidades da urbanização turística exacerbam o processo de segregação socioespacial e justificam o caráter híbrido do processo de metropolização contemporâneo de Fortaleza.

Embora se valendo das reflexões de outras áreas do conhecimento que discutem a relação entre o turismo e a produção e o consumo do espaço, essenciais para suprir as inquietações de ordem intelectual e cognitiva pertinentes em uma tese de doutorado, a presente pesquisa privilegia a ótica do planejamento urbano, da arquitetura e do urbanismo. Sendo assim, foca nos processos de evolução urbana e nas análises espaciais do desenho urbano e da arquitetura, bem como na utilização dos recursos de desenhos, imagens e mapas, atribuindo-lhes um valor de síntese, pela sua capacidade de demonstrar em muitos aspectos a organização e as transformações espaciais.

A pesquisa se amparou na revisão bibliográfica e coleta de dados secundários sobre o tema, constituindo os pressupostos teóricos, e nas fontes primárias, com base na coleta de dados específicos, documentos oficiais, planos governamentais, planos diretores, pesquisas de campo; propostas de intervenção (mapas, plantas, projetos e memoriais descritivos), constituindo os pressupostos práticos.

A fundamentação teórica da tese, apresentada no Capítulo 1 (PRODUÇÃO E CONSUMO DO ESPAÇO: DA INDÚSTRIA AO TURISMO), enfoca as particularidades da produção e do consumo do espaço relacionado às práticas sociais atreladas à lógica da produção (indústria) e, em seguida, à lógica do consumo (turismo), definindo como pressuposto teórico-metodológico a relação dialética entre espaço e sociedade e estabelecendo como diretriz conceitual a relação entre o espaço e as práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas). Apresenta uma breve evolução do processo de urbanização, enfatizado o seu incremento a partir do advento da industrialização e enfatiza a emergência da sociedade do consumo e do espaço como mercadoria altamente valorizada na contemporaneidade. Na sequência, apresenta as articulações entre o turismo e as práticas sociais a fim de compreender as mais variadas manifestações da atividade, sublinhando a sua dimensão econômica, política e simbólica, identificando as especificidades do “espaço turístico”. Discute a relação entre o turismo e a urbanização contemporânea, caracterizando o processo de urbanização turística, para finalmente, apresentar os desdobramentos possíveis do referencial teórico proposto.

Para compreender o lugar do turismo no processo de metropolização de Fortaleza, foi necessário recorrer ao estudo da urbanização pretérita, identificando a ressonância desses processos históricos, bem como às dinâmicas contemporâneas que concorrem para a urbanização contemporânea na RMF, que qualificam Fortaleza como um importante polo metropolitano brasileiro, que compõe o escopo do Capítulo 2 (PRODUÇÃO DO ESPAÇO E FUNDAMENTOS DA URBANIZAÇÃO NO CEARÁ). Este capítulo trata do processo histórico da urbanização no Ceará e o papel desempenhado por Fortaleza na rede urbana cearense, estabelecendo como periodização os ciclos históricos do Ceará, desde os primórdios da ocupação com a pecuária, passando pelo papel do algodão na hegemonia de Fortaleza, até os

impactos da industrialização nacional com a tentativa de unificação do mercado nacional. No contexto das políticas industriais da SUDENE, analisa a existência normativa e o início de fato do processo de metropolização de Fortaleza, demonstrando os seus principais elementos estruturantes e sua relação com as heranças da urbanização pretérita. Na sequência, analisa o ciclo histórico contemporâneo no Ceará, identificando os acontecimentos globais e locais que o determinam, enfatizando a inserção periférica do Ceará na globalização. Nesse contexto, analisa o lugar do turismo e o papel desempenhado pelo Estado no incremento da atividade, discutindo e avaliando as principais políticas públicas, ações e discursos. Por fim, sintetiza as repercussões espaciais no Ceará e em Fortaleza das práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas) relativas aos ciclos históricos apresentados.

A palavra “*híbrida*”, conforme demonstrada no decorrer do trabalho, é bem apropriada para qualificar a metropolização recente de Fortaleza, que ocorre em função de várias dinâmicas, ou seja, agem elementos diferentes na sua composição, inclusive as práticas sociais do turismo. O hibridismo se manifesta também nos processos simultâneos de inclusão e exclusão, desenvolvimento e degradação, expressando a natureza fragmentada da Metrópole. O caráter híbrido de Fortaleza se evidencia também no acúmulo histórico das desigualdades e dos diferentes processos de segregação socioespacial resultantes, o que será analisado no Capítulo 3 (A METRÓPOLE HÍBRIDA: AS DINÂMICAS SOCIO-ESPACIAIS NA RMF). Este capítulo apresenta as principais dinâmicas socioespaciais (industriais, terciárias, imobiliárias/habitacionais e turísticas) que caracterizam a metrópole híbrida, e seus desdobramentos espaciais no processo contemporâneo de urbanização da RMF, condicionados pela inserção periférica do Ceará na produção e consumos globalizados. Na análise da dinâmica socioespacial do turismo, apresenta as articulações com os aspectos demográ-

ficos, os empregos gerados pela atividade, inferindo sobre a urbanização precária dela decorrente, bem como analisa a dinâmica dos meios de hospedagem.

Com base nas proposições teóricas, dados quantitativos e imagens, foi analisado o processo de urbanização turística na RMF, compondo o capítulo 4 (A URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA), que enfatiza os processos de concentração e desconcentração; o papel desempenhado na estruturação e expansão metropolitana ao longo da faixa litorânea; os elementos de infraestrutura de transportes e viário; os impactos na orla de Fortaleza e da RMF; os processos de reabilitação e “gentrification”; as intervenções urbanas e a criação de ícones arquitetônicos e sua relação com a construção da imagem turística da Metrópole; a estrutura da rede hoteleira, sobretudo a ocupação dos *resorts*; as articulações entre o turismo e o mercado imobiliário e o fenômeno urbano da segunda residência e a relação com a preservação do meio ambiente, identificando em que medida a segregação socioespacial se evidencia.

Como, de certa forma, cada capítulo apresenta aspectos conclusivos parciais, as considerações finais são menos uma síntese de cada um dos capítulos e mais uma reflexão geral sobre o caráter híbrido e o papel da atividade turística na urbanização da RMF.

CAPÍTULO 1

PRODUÇÃO E CONSUMO DO ESPAÇO: DA INDÚSTRIA AO TURISMO.

Este capítulo compreende a fundamentação teórica da tese e enfoca as especificidades da produção e do consumo do espaço relacionado às práticas sociais atreladas à lógica da produção (indústria) e, em seguida, a lógica do consumo (turismo). A princípio, estabelece uma evolução do conceito de espaço, contrapondo o conceito de espaço físico e espaço social, definindo como pressuposto teórico-metodológico a relação dialética entre espaço e sociedade.

Em seguida, discute as teorias referentes à produção do espaço, elencando a contribuição de diversos autores em relação ao tema, posicionando-se sobre as abordagens e estabelecendo uma diretriz conceitual com base na análise da relação entre o espaço e as práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas). Apresenta uma breve evolução do processo de urbanização, enfatizado o seu incremento a partir do advento da industrialização. A análise sobre a relação entre a indústria e a urbanização constitui uma premissa para compreensão da produção e consumo do espaço.

Complementado o arcabouço teórico destaca a evolução dos impactos das práticas sociais de consumo sobre o espaço e a emergência do espaço como mercadoria no contexto da sociedade contemporânea.

Na seção subsequente, apresenta as articulações entre o turismo e as práticas sociais a fim de compreender as mais variadas manifestações da atividade, sublinhando a sua dimensão econômica, política e simbólica. A análise das práticas sociais da atividade turística sustenta a reflexão acerca

da produção e consumo do espaço pelo e para o turismo, identificando as especificidades do “*espaço turístico*”.

Na sequência, discute a relação entre o turismo e a urbanização, apontando as especificidades da urbanização turística em comparação ao processo de urbanização atrelado à industrialização, com base em uma análise crítica das abordagens sobre o tema. Finalmente, apresenta os desdobramentos possíveis do referencial teórico proposto.

1.1 - O CONCEITO DE ESPAÇO

A compreensão do processo de produção e consumo do espaço pressupõe a conceituação do espaço como categoria de análise teórica. Entretanto, devido à complexidade e abrangência acerca das definições de espaço, adverte-se que esta pesquisa aborda o conceito de espaço dentro dos limites necessários à compreensão do objeto de estudo em questão.

O espaço, enquanto termo e conceito, tem sido utilizado por diversas áreas do conhecimento, atribuindo-lhe significados distintos ao longo do tempo. As reflexões teóricas acerca do espaço constituem o objeto de estudo, por excelência do campo disciplinar da Geografia. A abrangência do conceito de espaço geográfico sustenta-se na consideração das diversas escalas que o mesmo comporta, desde o espaço arquitetural até a escala de toda a superfície da Terra (SMITH, 1988).

Smith (1988) destaca que os conceitos científicos de espaço se originam nas ciências físicas e na filosofia da ciência

e tem sido compreendido sempre em relação à natureza, muito embora o tipo de relação com o ambiente natural adquira concepções distintas.

Para o autor, a noção de espaço nas sociedades primitivas se confunde com o de lugar, pois não é possível ainda, neste tipo de organização social, a abstração do espaço em geral, pois apenas se vivencia o lugar. “*O espaço e seu uso (mítico e material) são indistinguíveis enquanto espaço social e físico. A consciência do espaço é uma decorrência direta da atividade prática*” (SMITH, 1988, p. 113). Neste sentido não há propriamente distinção entre espaço e matéria.

Uma visão mais abstrata do espaço só se iniciou com os filósofos gregos. Platão e Aristóteles concordavam em relação à inseparabilidade entre espaço e matéria, sendo a Geometria, enquanto disciplina, o elo entre ambos. A noção de espaço no percurso da história direciona-se para uma abstração contínua. No processo evolutivo do conceito de espaço, há uma tendência em distinguir o espaço físico do espaço social.

Podemos identificar que uma primeira relação, quase óbvia, entre espaço e sociedade se realiza na medida em que, enquanto elemento físico, o espaço cumpre duas funções básicas: “*a de objeto da atividade humana (recursos naturais) e a de suporte dessa mesma atividade (meio ambiente)*” (BARRIOS, 1986, p. 2).

Dentro de uma visão positivista das ciências sociais, até certo ponto da Geografia, o dualismo existente entre espaço físico, enquanto espaço absoluto, receptáculo, base material da organização da vida, e o espaço social, enquanto espaço relativo, relacionado às práticas sociais, não constituíam um problema teórico. “*Não havia, (...), nenhuma contradição necessária entre a existência do espaço em termos absolutos e seu uso social segundo critérios econô-*

micos: de um lado, o espaço é dado, do outro lado a sociedade os usa; há; quanto muito, uma interação de domínios separados” (SMITH, 1988, p. 121).

A esta visão dualista de caráter positivista entre espaço físico e espaço social, sucedeu-se uma visão dialética entre espaço e sociedade, na qual o espaço não se reduz exclusivamente a um receptáculo. Para Smith, foram as críticas surgidas no campo teórico da Geografia Humana, que passaram a considerar o espaço social como objeto de estudo, sem, no entanto, prescindir do espaço físico; e a tradição teórica de influência marxista, de cunho também pós-positivista. As teorias que enfatizam a relação entre as práticas sociais e o espaço permearam o universo conceitual, além da Geografia, da Sociologia Urbana e da Economia Política.

Malgrado a compreensão teórica da relação dialética entre espaço e sociedade ser recente, a relação em si, responsável pela produção do espaço, é histórica. Estas transformações recíprocas, os efeitos do social sobre o espaço e vice-versa, constituem as relações dialéticas entre espaço e sociedade.

Há uma convergência de visões no campo das ciências sociais, principalmente na Geografia, em admitir a dialética socioespacial¹. O conceito de espaço do geógrafo Milton Santos em a “*Natureza do Espaço*” confirma esta relação.

(...) podemos dizer que a geografia poderia ser construída a partir da consideração do espaço como um conjunto de fixos e fluxos. Os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam condições ambientais e as condições sociais, e redefinem o lugar (SANTOS, 2002, p. 61).

O sistema de objetos se identifica com a forma e o sistema de ações com o conteúdo social, que reagem dialeticamente, uma vez que: “*O espaço é formado por um conjunto*

¹ Smith (1988) levanta a tese de que a relação dialética entre espaço e sociedade, ou seja, a interação ou o reflexo mútuo entre ambos é insuficiente na compreensão do espaço geográfico, advogando a unidade entre espaço e sociedade por intermédio da produção do espaço. O argumento do autor sustenta-se no fato de que a produção do espaço pela sociedade não se restringe ao seu caráter físico, material, mas “*implica na produção do significado, dos conceitos e da consciência do espaço que estão inseparavelmente ligados à sua produção física*” (SMITH, 1988, p. 123).

indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como quadro único na qual a história se dá” (SANTOS, 2002, p. 63).

É possível transferir, então, a análise da produção do espaço ao espaço urbano, pois *“é no e através do espaço urbano que as relações dialéticas entre o espaço e a sociedade são potencializadas”* (PAIVA, 2005, p. 23).

No campo disciplinar do planejamento urbano, o conceito de espaço utilizado é decorrente das ciências sociais em geral. No entanto, como disciplina das ciências sociais aplicadas, o interesse em relação ao espaço se volta em muitos aspectos para a intervenção física, através do planejamento e do urbanismo, sendo imprescindíveis as questões relativas à localização, ao zoneamento, ao uso e apropriação do solo, à mobilidade urbana, à relação entre o ambiente natural e construído e entre as áreas rurais e urbanas, entre outros aspectos.

No âmbito da arquitetura e do desenho urbano, as discussões em torno do espaço, embora se mantenham vinculadas à estrutura social, são mais específicas, pois além de se tratar de uma escala diferenciada, relaciona-se à organização do espaço não somente enquanto uso, mas em relação aos aspectos tecnológicos e de infraestrutura (edilícia ou urbana), aos aspectos do dimensionamento, da materialidade física e da estética. Os aspectos de ordem simbólica e cultural também são expressões do espaço na escala da arquitetura e do desenho urbano. Não se pode minimizar o significado da arquitetura e do desenho urbano no processo de produção do espaço na sua totalidade, sendo um dos principais elementos que qualificam o espaço como mercadoria, conforme será visto em relação ao espaço voltado para o turismo.

1.2 – A PRODUÇÃO E O CONSUMO NO/DO ESPAÇO

A presente pesquisa considera que as abordagens sobre a produção do espaço podem ser desdobradas em três visões²: a primeira relacionada à economia política da urbanização, de cunho marxista e com forte ênfase nos aspectos econômicos; a segunda relacionada a uma revisão crítica do marxismo, que inclui a contribuição Henri Lefebvre, que assinala além dos aspectos econômicos a importância dos elementos da superestrutura (político e cultural-ideológico) nos processos socioespaciais; e a última visão descende das duas primeiras que se refere à consideração da dialética no processo de produção e consumo do espaço³.

As teorias sobre a produção do espaço nascem no campo da economia política da urbanização, ou seja, inseridas na análise da produção do ambiente baseadas na acumulação capitalista.

Inseridos em uma visão marxista, autores da economia política da urbanização defendem que a produção do espaço acontece na esfera da base econômica e não na superestrutura (as formas ideológicas), confirmando a teoria marxista de que a superestrutura, entendida como o conjunto da vida social, política e intelectual, está condicionada à base, no caso, o modo de produção capitalista.

A ênfase na dimensão econômica no processo de produção do espaço guiou a maioria dos estudos sobre a urbanização. Embora não seja possível prescindir da esfera econômica na análise da produção do espaço no contexto do capitalismo, é necessário transcender uma visão exclusivamente econômica na apreensão do espaço construído – significa admitir que a existência de diversas práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas), em conjunto e constante interação, são responsáveis pela produção do espaço.

² Christian Topalov (1988), no artigo denominado *“Fazer a História da Pesquisa Urbana: a experiência francesa desde 1965”*, reflete sobre as visões relativas à produção do espaço, contrapondo de modo geral a visão marxista a uma visão contemporânea centrada no particular, no indivíduo, no empirismo. Geraldo Magela Costa (2007) define, baseado em Susan Fainstein, três tendências principais nas abordagens teóricas e metodológicas de análise de processos socioespaciais: as análises baseadas na economia política, as interpretações pós-estruturalistas e o que denominam populismo urbano. *“Nesta categoria de pós-estruturalismo estão incluídas as análises de comunidades, de identidade socioespacial, do cotidiano, bem como os estudos não necessariamente urbanos ou regionais a respeito de gênero, raça e cultura em geral (...) o populismo urbano que caracteriza um tipo de enfoque analítico em que democracia e direitos individuais são valores centrais”* (COSTA, 2007, p. 10)

³ A presente tese alinha-se à última visão, ao mesmo tempo em que absorve criticamente as contribuições das duas primeiras.

Um dos autores precursores a tratar a questão é Henri Lefebvre, na verdade, o primeiro a cunhar a expressão “*La Production d’Espace*”, título do livro lançado em 1974. Para Lefebvre a produção do espaço não se restringe ao processo de produção (capitalista), mas a reprodução das relações sociais de produção, manifestadas em três níveis: (i) na reprodução da família, (ii) na reprodução da força de trabalho e (iii) na reprodução do capital e bens de produção. O espaço, juntamente com o capital e o trabalho, cumpre o papel de reprodutor da sociedade na função de força produtiva, além do fato de ser um produto social.

O enfoque da economia política da urbanização se baseia, sobretudo, nos aspectos econômicos, colocando em posição secundária a dimensão política dos processos urbanos, embora ressaltem o papel preponderante do Estado como agente produtor do espaço. Castells, entretanto, alerta para importância dos movimentos sociais urbanos. (COSTA, 2003).

Castells acredita que o sistema urbano constitui um subsistema da estrutura social na sua totalidade, ou seja, pode ser analisado a partir do sistema econômico, político e ideológico. A visão de Castells, no entanto se volta sobremaneira para os aspectos urbanos e não para uma análise da produção do espaço em geral.

Lefebvre se distingue dos teóricos da economia política da urbanização ao estabelecer a associação da dimensão econômica e política no processo de produção do espaço, uma vez que para ele não se pode reduzir o espaço apenas aos domínios das práticas econômicas de produção, consumo e troca. Lefebvre expande a análise da produção do espaço para além dos desdobramentos espaciais do capitalismo industrial, uma vez que considera o capitalismo como um processo.

O interesse de Lefebvre se volta sobremaneira para as contradições e conflitos da (re)produção do espaço, em função do desenvolvimento desigual do capitalismo. O autor defende que a superação da contradição reside em uma revolução social através de uma revolução espacial, a dita “*Revolução Urbana*”. Estas contradições e conflitos relatados por Lefebvre ultrapassam as questões de classe social no contexto da produção. Os conflitos residem no embate entre o que ele batiza de “*espaço abstrato*”, “*homogêneo, fragmentado e hierárquico*”, como o espaço da expropriação, relacionado às práticas políticas e econômicas na gênese do capitalismo e do Estado (LEFEBVRE, 1993), e o “*espaço social*”, como o espaço por excelência dos valores de uso, relacionados ao cotidiano e à complexa interação das classes sociais (LEFEBVRE, 1993). Em síntese, a dominação social se exerce através da subordinação do espaço social pelo espaço abstrato.

A abordagem de Lefebvre sobre a produção do espaço transcende o sentido de “produção” como um conceito unicamente econômico.

Em várias de suas obras, Lefebvre se refere à importância de considerar dois sentidos do conceito de ‘produção’: o *strictu senso*, que se refere à produção de bens e mercadorias, e o *lato sensu*, que se liga à ideia de que o que se produz também são relações sociais, uma ideologia, uma cultura, valores, costumes, etc. (CARLOS, 1999a, p. 63)

O espaço socialmente transformado não é um fenômeno exclusivo do modo de produção capitalista, uma vez que em diferentes períodos históricos, a relação dialética entre o espaço e a sociedade se estabelece, embora de forma diferenciada, específica e inserida no contexto histórico do processo produtivo geral da sociedade em questão, nos dois sentidos explicitados por Lefebvre, ou seja, tanto na produção de bens e mercadorias, como nas relações sociais, na

ideologia e na cultura. “(...) o espaço geográfico é produto, condição e meio para a reprodução das relações sócias no sentido amplo da reprodução da sociedade, num determinado momento histórico” (CARLOS, 1999a, p. 63).

Há um consenso entre diversos autores de que a produção do espaço se funda nas relações de trabalho na sociedade ao transformar a natureza. A produção do espaço, portanto é, historicamente, resultado da alteração da natureza pelo trabalho do homem em um determinado modo de produção, capitalista ou não.

Nesta perspectiva conceitual, é possível recorrer à visão de Sonia Barrios. Barrios (1986) defende que o espaço físico modificado pelas ações sociais é a síntese da inter-relação entre as práticas econômicas, políticas e cultural-ideológicas. Para Sônia Barrios, os processos de produção geram objetos-produto. “O valor, o poder e o significado constituem, respectivamente, os resultados dos processos econômicos, políticos e cultural-ideológicos” (BARRIOS, 1986:1). Sendo assim, o espaço socialmente modificado pode ser compreendido como sendo “o conjunto de elementos materiais transformados pelas práticas econômicas, apropriados pelas práticas políticas e constituídos em significação pelas práticas cultural-ideológicas” (BARRIOS, 1986, p. 19).

As práticas econômicas, “em cada conjuntura histórica, compreendem o conjunto de ações sociais que tenham por finalidade a produção, a distribuição e o consumo de meios materiais (valores de uso-valores de troca)” (BARRIOS, 1986, p. 3). A compreensão da relação entre o espaço e as práticas econômicas pressupõe assinalar alguns pontos, a saber:

- A transformação continuada da natureza pelas formações sociais compreende a produção de bens materiais

e a adequação do meio ambiente às necessidades individuais e coletivas do homem. Nesse sentido, o espaço físico modificado na sua condição de valor de uso e valor de troca - em suas mais variadas escalas - é produto das práticas econômicas (BARRIOS, 1986).

- As diferentes formas de apropriação do espaço se relacionam com a estratificação de classes, pois o espaço desempenha o papel de reprodutor material da organização social.
- A adaptação do meio físico pela sociedade é determinada pela tecnologia.

A ampliação dos conhecimentos científicos e a disponibilidade de instrumentos de trabalho cada vez mais poderosos e eficientes se traduzem numa crescente capacidade de transformação social do espaço circundante. As sucessivas revoluções tecnológicas que o desenvolvimento histórico das formações sociais registra significam um incremento acumulativo de seu domínio sobre a natureza (BARRIOS, 1986, p. 4).

As práticas políticas compreendem “as ações sociais que têm por finalidade a conquista ou detenção do poder”. No contexto do capitalismo, as práticas sociais que envolvem o poder se manifestam em relações de dominação envolvendo o Estado e as classes sociais. As manifestações espaciais das práticas políticas se estabelecem:

- por intermédio da propriedade do espaço físico, nas mais variadas escalas, desde a apropriação do território nacional pela sociedade em geral, até a posse da propriedade privada por grupos sociais ou indivíduos.
- através do espaço este domínio e estas relações de poder se sustentam “mediante formulações de caráter ideológico e legitima-se no ordenamento jurídico”.

- pela atuação do Estado, que, para fins de gestão e controle, subdivide o território nacional em instâncias político-administrativas hierárquicas (federal, estadual e municipal).
- por intermédio da intervenção do Estado na organização territorial, cumprindo funções econômicas básicas e por meio dos processos de planejamento. Na primeira condição, assume a função de agente econômico como proprietário dos meios de produção, para além da criação das condições de infraestrutura necessárias à reprodução do modo de produção capitalista. Na segunda condição, trata-se das transformações espaciais decorrentes do processo de planejamento fomentado pelo Estado e a implementação de políticas públicas voltadas para a política econômica pretendida. Nessa esfera das práticas políticas, os conflitos provenientes destas relações de dominação entre o Estado e as classes sociais também se materializam espacialmente de forma diferenciada, em função de interesses assimétricos nas relações de poder.

As práticas cultural-ideológicas compreendem as ações sociais orientadas para:

a) desenvolver formulações explícitas de conhecimentos capazes de responder às indagações que o homem formula sobre si mesmo, a sociedade e o espaço-tempo e que permitam solucionar os problemas por ele enfrentados; b) gerar representações, valores, modelos, interesses, aspirações, crenças e mitos interdependentes, os quais incidem sobre a prática do cotidiano e obrigam a decidir entre duas opções: manter e reproduzir a ordem existente ou transformá-la em novas maneiras de fazer e pensar; c) difundir esses conhecimentos através das formas e meios de comunicação simbólicos. (BARRIOS, 1986, p. 14).

As manifestações espaciais das práticas cultural-ideológicas são visíveis quando o espaço construído serve de suporte para a emissão, transmissão⁴ e recepção de mensagens que estão relacionadas com a cultura e a ideologia. A consideração da relevância das práticas cultural-ideológicas no processo de produção do espaço se sustenta na impossibilidade de dissociar as formas espaciais, nas mais variadas escalas, desde os objetos e utensílios à cidade, de um conteúdo simbólico.

Castells reforça a importância das práticas cultural-ideológicas, que ele denomina “*o sistema ideológico*”, em relação ao espaço ao afirmar que a ideologia:

(...) organiza o espaço marcando-o com uma rede de signos, cujos significantes são constituídos de formas espaciais e os significados, de conteúdos ideológicos, cuja eficácia deve ser reconstruída por seus efeitos sobre a estrutura social no seu conjunto (CASTELLS, 2009).

Os estudos sobre os processos espaciais e, consequentemente, urbanos que consideram a totalidade das práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas) na sua relação com o espaço como reflexo e condicionante social permite uma concepção ampliada do processo de produção do espaço em várias conjunturas históricas. Neste sentido, a argumentação teórica ora apresentada se prestará a análise da produção do espaço em diferentes períodos históricos da urbanização, inclusive do objeto de estudo da tese.

Um dos argumentos que ampara a tese da dialética socioespacial no que se refere aos efeitos do espaço sobre o social alude à resistência imposta pelo espaço físico à realização das ações sociais. Isto não significa admitir a validade de um determinismo natural ou geográfico, uma vez que com os avanços da técnica e da tecnologia na transfor-

⁴ Barrios (1986) detalha o que constituem a transmissão de mensagens: “*As proposições de Verón sobre o tema levam a distinguir três classes de “veículos” transmissores de mensagens: a) os que englobam a linguagem e seus produtos: os livros e panfletos, os meios de comunicação de massa, as artes plásticas, as artes cênicas, os estilos musicais, as concepções do espaço arquitetônico; b) os processos observáveis de ação social, que compreendem: os “usos e costumes; os sistemas de comportamento definidos por certos marcos institucionais, profissionais ou técnicos; os rituais; as condutas de consumo; os sistemas de ação política organizada; as pautas de interação familiar”;* c) a organização do espaço social, que inclui “tanto os fatos arquitetônicos como o universo dos objetos de consumo que ocupam esse espaço seguindo diferentes regras e configurações”, concepção que deveria estender-se e abarcar também os fenômenos urbanos e regionais.”

mação da natureza se tornam imperativos. De fato, o espaço físico modificado constitui um condicionante social na medida em que redefine a organização social. Para o campo de atuação do planejamento urbano, do urbanismo e da arquitetura, engajados na intervenção sobre o espaço, este pressuposto constitui um instrumento de transformação social. Por outro lado, este pressuposto encontra certas limitações, uma vez que o espaço projetado sem animação social é estéril, pois a transformação social por intermédio do espaço só se realiza motivada pelas práticas sociais.

Este raciocínio alimentará também a análise relativa ao período de urbanização contemporânea atrelada às práticas sociais que envolvem o turismo na metrópole selecionada para o estudo. No entanto, pretende-se lançar um lastro teórico que envolva não somente a “produção”, historicamente articulado às práticas econômicas do capitalismo (produção de mercadorias e o mundo do trabalho), mas ao consumo no/do espaço.

O processo de consumo do espaço se impõe em relação à produção devido ao estágio avançado do capitalismo, marcado acentuadamente na contemporaneidade pela emergência da sociedade do consumo.

Essa perspectiva abrangente de análise da produção e consumo do espaço na totalidade da reprodução da sociedade, para além das práticas sociais exclusivas da produção industrial, possibilita a compreensão do processo de urbanização desencadeado para o turismo e pelo turismo.

Entretanto, antes de proceder à análise do processo de produção e consumo do espaço para/pelo o turismo, faz-se necessário compreender o processo de urbanização sob o controle da produção industrial para, em seguida, relacionar a urbanização em relação à lógica do consumo e ao turismo.

1.3 – A PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO CONTEXTO DA INDUSTRIALIZAÇÃO

1.3.1 – FUNDAMENTOS DA URBANIZAÇÃO

A análise da relação entre a indústria e a urbanização pressupõe a conceituação da urbanização como uma das principais manifestações da produção do espaço, sendo necessário situar historicamente os antecedentes desta relação.

Segundo Castells (2009), a urbanização pode ser entendida sob dois aspectos, a saber: a “*concentração espacial de uma população, a partir de certos limites de dimensão e densidade*”, ou seja, refere-se ao crescimento populacional ou processo social que impacta a função, a forma e a estrutura das cidades; e a “*difusão de sistemas de valores, atitudes e comportamentos denominados de cultura urbana*”, ou melhor, a urbanização não é um fenômeno exclusivamente quantitativo, ela pressupõe uma transformação nas práticas socioespaciais, que repercutem nas formas de uso e ocupação do espaço, bem como nos modos de vida.

O termo urbanização refere-se ao mesmo tempo à constituição de formas espaciais específicas das sociedades humanas, caracterizadas pela concentração significativa das atividades e das populações num espaço restrito, bem como à existência e a difusão de um sistema cultural específico, a cultura urbana (CASTELLS, 2009, p. 46).

A visão de Reis Filho (2006) se alinha à de Castells, ao admitir que a urbanização possui uma dimensão espacial e social, que se manifesta em dois sentidos, embora careçam ser consideradas de forma dialética:

No sentido físico, de extensão do tecido urbano, com ampliação de terrenos urbanizados e no sentido de processo social e demográfico de urbanização, de

transferência de população rural para áreas urbanas, adoção de modos urbanos e metropolitanos, em áreas densas ou dispersas (REIS FILHO, 2006, p. 47).

Para Sposito (2001) a urbanização pode ser considerada um processo socioespacial de amplitude histórica que reflete e reproduz os modos de produção em diferentes contextos históricos, ao passo que a cidade⁵ compreende uma forma espacial que expressa estes processos da urbanização acumulados no tempo. Entretanto, essa distinção entre urbanização como processo e cidade como expressão material da urbanização não devem ser considerados separadamente na compreensão do fenômeno urbano, mas como um par dialético.

É importante ressaltar que a urbanização não se restringe a um efeito do modo de produção capitalista sob a égide da indústria, uma vez que a cidade e a urbanização são, respectivamente, formas e processos socioespaciais de origem remota na história, além do fato de possuírem sua existência relacionada a uma determinada divisão social e territorial do trabalho, vinculadas a outros modos de produção e conseqüentemente a outras práticas sociais. A própria distinção entre o urbano e o rural ao longo do tempo, conceitos e manifestações espaciais cruciais para a compreensão do processo de urbanização, é uma conseqüência das especificidades da divisão social e territorial do trabalho, que por seu turno, media a relação entre a sociedade e a natureza.

A recorrência à evolução do processo de urbanização permite uma compreensão mais sólida das articulações entre as práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas) e a urbanização atrelada à industrialização e posteriormente ao turismo.

Em “*A Revolução Urbana*”, Lefebvre argumenta que a implosão urbana seria, em tese, o último estágio da evolução histórica dos processos de urbanização, precedida pela “*cidade política*”, pela “*cidade mercantil*” e pela “*cidade industrial*”, categorias espaciais e temporais utilizadas pelo autor para analisar a evolução do fenômeno urbano. Essa abordagem pressupõe que o processo de urbanização é anterior ao advento da industrialização, embora atribua à indústria o papel de desencadeadora da tendência de urbanização completa da sociedade.

Para Lefebvre, a “*cidade política*” se situa na origem da cidade e corresponde no espaço e no tempo a uma estrutura socioespacial que “*acompanha, ou segue de perto, o estabelecimento de uma vida social organizada, da agricultura e da aldeia*” (LEFEBVRE, 2002, p.21). A “*cidade política*” implica também na existência de um poder altamente centralizado e hierárquico que controla o excedente da produção agrícola. A existência da cidade política é dependente da produção do campo, ao mesmo tempo em que materializa e simboliza os poderes religiosos, administrativos e políticos da sociedade antiga.

A cidade política administra, protege, explora um território frequentemente vasto, aí dirigindo os grandes trabalhos agrícolas: drenagem, irrigação, construção de diques, arroteamentos etc.. Ela reina sobre um determinado número de aldeias. Aí, a propriedade do solo torna-se propriedade eminente do monarca, símbolo da ordem e da ação. (LEFEBVRE, 2002, p. 21).

Para Sposito (1989), a cidade antiga, ao contrário do que se pressupõe, não se desenvolveu exclusivamente em função das práticas econômicas, ou seja, sua origem se explica mais intimamente em função das práticas políticas e culturais-ideológicas que propriamente das econômicas. Nestes termos, a cidade política é um lugar por excelência de dominação e menos de produção.

⁵ Para Leonardo Benévolo “*A palavra cidade emprega-se em dois sentidos: para indicar uma organização da sociedade concentrada e integrada, que começa há cinco mil anos no Oriente Próximo e que então se identifica com a sociedade civil; ou para indicar a situação física desta sociedade*” (BENÉVOLO, 1991, p. 13).

Em síntese, a “*cidade política*” tem uma função ligada a um poder (político e religioso) altamente centralizado, a sua forma murada, fechada e finita revela e representa este poder e sua estrutura está condicionada pelo campo e pelo domínio militar sobre os territórios, organizando-se frequentemente como cidades-estados.

A “*cidade política*” é excedida pela “*cidade mercantil*”, que corresponde no tempo à Revolução Comercial que se iniciou na Europa Ocidental a partir do século XIV, na medida em que a troca comercial confere ao ambiente urbano uma nova função, forma e estrutura, provocando consequentemente mudanças significativas no processo de urbanização.

Embora as atividades mercantis da cidade remontem a sua origem, uma vez que o comércio compunha a divisão social e territorial do trabalho na “*cidade política*”, as práticas sociais do comércio (acompanhadas das atividades artesanais e das articulações com as atividades agrícolas) impõem uma ampliação da liberdade, instigadas pela necessidade de superação dos entraves, sobretudo o domínio econômico e político dos poderes religiosos e seculares, para viabilizar as demandas da economia de mercado emergente, capitaneadas agora por uma nova classe social: a burguesia.

A diluição do feudalismo evidencia a emergência de uma acumulação que se processa através do capital móvel e ativo, do dinheiro e na cidade em detrimento da riqueza fundada em um capital imóvel e inativo, do latifúndio e no campo. Neste processo de transição do feudalismo para o sistema mercantil, a distribuição demográfica da população efetuava-se de forma abrangente e descentralizada e se intensifica a migração do campo para a cidade, como forma de se abolir a servidão do campo e se beneficiar da liberdade suscitada pela cidade.

Entretanto, o campo conserva sua importância e tem sua produção incentivada e orientada para a cidade, para o mercado urbano, que por sua vez possibilita um processo de crescimento do capital comercial, implantado na “*cidade política*”.

A cidade mercantil era também o espaço de dominação e gestão do modo de produção, de exercício de poder, e fornecedora de serviços, tanto quanto as cidades antigas. No entanto diferenciava-se delas por seu caráter produtivo, ou seja, por passar a ser, de forma mais marcante, o lugar da produção de mercadorias (SPOSITO, 1989, p. 39).

Sendo assim, podemos deduzir que a cidade mercantil viabiliza um processo de acumulação de base comercial, na produção e consumo de produtos artesanais, bem como na mercantilização de matérias-primas e produtos agrícolas.

A função da cidade muda, ao permitir um processo de acumulação no seu interior, diferente do caráter acessório desempenhado pelo urbano no sistema feudal, justificado inclusive pela subtração do seu papel político e religioso, ao contrário do que ocorria nas cidades antigas do Oriente e mesmo das cidades-estados mediterrâneas. O fim da Idade Média testemunha a proliferação das cidades e do processo de urbanização do território europeu.

A forma da “*cidade mercantil*” se apresenta ainda como uma forma fechada e sua identidade é revelada pela muralha, elemento físico que permitiu em certo momento criar um ambiente seguro para o desenvolvimento da atividade mercantil.

Lefebvre salienta que o mercado ocupa um papel destacado e central na estrutura urbana da “*cidade mercantil*”, dividindo com a os edifícios representativos do poder (político e religioso), outrora hegemônicos na estruturação

da “*cidade política*”. “*O espaço urbano torna-se lugar do encontro das coisas e das pessoas, da troca*” (LEFEBVRE, 2002, p. 22). A estrutura das cidades é determinada ainda pelas condicionantes naturais e geográficas e sua localização estrategicamente escolhida em função da defesa, dos fluxos do comércio, bem como da disponibilidade de recursos naturais, neste aspecto não muito diferente da “*cidade política*”.

O processo de acumulação primitiva se desenvolveu em função do pacto social (econômico, político e cultural-ideológico) entre o capital mercantil e a realeza, que redundou na formação dos estados modernos. A ascensão das monarquias absolutas na Europa provocou o desmonte da ordem feudal, na medida em que a instituição de um poder centralizado se contrapôs à fragmentação medieval.

O estado nacional moderno, surgido da estrutura agrária da civilização medieval, acaba por ser o que a destrói, que modifica profundamente a ordem de coisa antiga, que provoca o desequilíbrio na distribuição da população, voltando mais uma vez à instauração da grande cidade como elemento político social decisivo (GOITIA, 1982, p. 128).

Em termos de urbanização, a rede de cidades é redefinida pela supremacia da cidade capital, uma versão moderna da “*cidade política*”, que comanda não somente a rede urbana dos estados modernos, mas as relações de dominação entre as metrópoles europeias e as colônias. A relação cidade-campo também é transformada na medida em que a terra se torna uma mercadoria, levando a aristocracia feudal, francamente descapitalizada, a arrendar ou vender parcelas de sua terra. A produção agrícola e a propriedade fundiária perdem gradativamente a sua importância econômica em detrimento da atividade comercial.

A cidade capital conheceu um adensamento populacional considerável em função da burocracia que se instala na cidade e viabiliza a centralização política-administrativa; da formação de exércitos permanentes e da aristocracia emergente que eleva os padrões de consumo e de modos de vida mais sofisticados.

Nesses centros, prospera o artesanato, produção bem distinta da agricultura. (...) Em suma, são centros de vida social e política onde se acumulam não apenas as riquezas como também os conhecimentos, as técnicas e as obras (obras de arte, monumentos). A própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é o valor de troca (LEFEBVRE, 1993, p. 10).

O capitalismo mercantil intensifica a urbanização para além do território europeu a partir da ampliação do processo de acumulação, que se dá por intermédio das navegações marítimas, contribuindo para a expansão colonial e a criação de monopólios comerciais.

Essa fase do processo de acumulação já demonstra a articulação necessária entre diversos territórios e centros urbanos, entre as metrópoles e as colônias, favorecendo o surgimento de novos fluxos (terrestres e marítimos), meios de transporte e infraestruturas. No caso das cidades coloniais, sua função é determinada pelo sistema mercantil geral, pois possuíam apenas um “*caráter político-administrativo, militar-defensivo e de recepção e escoamento de mercadorias*” (SPOSITO, 1989, p. 39), complementar em relação ao papel exercido pelas cidades na Europa, francamente mais produtivo, reforçado pela manufatura (onde se esboça o início do trabalho remunerado) e diferente da produção artesanal medieval, que se baseava nas corporações, que foram pouco a pouco se diluindo por funcio-

narem como obstáculo para um processo de acumulação mais amplo.

Em síntese, a “*cidade mercantil*” concentra uma dupla função, caracterizada pelo seu caráter produtivo e pela centralização do poder. A sua forma tende à eliminação das muralhas e crescimento espacial, viável graças à consolidação dos Estados-nação, que propiciava um ambiente de maior tranquilidade entre as cidades, anteriormente ameaçada por conflitos militares. A estrutura da “*cidade mercantil*” articula e domina territórios cada vez mais vastos, criando um novo tipo de relação entre as cidades (capitais e províncias) e entre as metrópoles e as colônias.

Os processos de urbanização atrelados à “*cidade política*” e à “*cidade mercantil*” demonstram, como foi analisado anteriormente, que a produção do espaço não é determinada exclusivamente pelas práticas econômicas, mas se relaciona também com as práticas políticas e cultural-ideológicas na sua interação com o espaço.

1.3.2 – INDÚSTRIA FORDISTA E URBANIZAÇÃO

A “*cidade industrial*” constitui uma das principais categorias espaciais e temporais tratadas por Lefebvre na compreensão da evolução do fenômeno urbano. Entretanto, Lefebvre questiona o vínculo da indústria, ou melhor, da sua origem e localização, com a cidade ao afirmar que ela estaria ligada, a princípio, à não cidade, pois

(...) inicialmente a indústria se implanta (...) próxima às fontes de energia (carvão e água), das matérias-primas (metais, têxteis), das reservas de mão-de-obra. Se ela se aproxima das cidades, é para aproximar-se dos capitais e dos capitalistas, dos mercados e de uma abundante mão-de-obra, mantida a baixo preço. Logo, ela pode se implantar em qualquer lugar, mas

cedo ou tarde alcança as cidades pré-existentes, ou constitui cidades novas, deixando-as em seguida, se para a empresa industrial há algum interesse neste afastamento. Assim como a cité política resistiu durante longo tempo à ação conquistadora, meio pacífica, meio violenta, dos comerciantes, da troca, do dinheiro, a cidade política e comercial se defendeu contra o domínio da indústria nascente, contra o capital industrial e o capitalismo tout court (LEFEBVRE, 2002, p. 25).

Malgrado estes primeiros fatores de localização da indústria prescindir da cidade, a “*cidade industrial*” se implanta sobre a cidade política e mercantil, pois ambas reuniam condições propícias para um incremento mais amplo da atividade industrial. Não há propriamente substituição entre estas categorias de análise da cidade, mas o acúmulo de funções, formas e estruturas urbanas existentes e novas.

A produção de bens materiais já fazia parte da divisão social e territorial do trabalho que se especializava na cidade até então, conforme ressalta a citação abaixo:

A expressão indústria traduz, no seu sentido mais amplo, o conjunto de atividades humanas que têm por objeto a produção de mercadorias, através da transformação dos produtos da natureza. Portanto, a própria produção artesanal doméstica, a corporativa e a manufatureira representaram formas de produção industrial, ou seja, um primeiro passo no sentido de transformar a cidade efetivamente num espaço de produção (SPOSITO, 1989, p. 41).

No entanto, a indústria que se anuncia com a Revolução Industrial passa a predominar sobre as outras atividades econômicas e intensificar a transformação da natureza e da cidade. Na lógica da produção, a indústria subordina, cria e determina as outras atividades não produtivas. Para Le-

febvre, “*O crescimento da produção industrial superpõe-se ao crescimento das trocas comerciais e as multiplica. Esse crescimento vai do escambo ao mercado mundial, da troca simples entre dois indivíduos até a troca de produtos, das obras, dos pensamentos, dos seres humanos*” (LEFEBVRE, 2002, p. 26).

A cidade, por já concentrar pessoas e capital, passa a ser a base territorial de desenvolvimento da atividade industrial, reflexo e condicionante do processo de acumulação capitalista.

A cidade é, particularmente, o lugar onde se reúnem as melhores condições para o desenvolvimento do capitalismo. O seu caráter de concentração, de densidade, viabiliza a realização com maior rapidez do ciclo do capital, ou seja, diminui o tempo entre o primeiro investimento necessário à realização de uma determinada produção e o consumo do produto. A cidade reúne qualitativa e quantitativamente as condições necessárias ao desenvolvimento do capitalismo, e por isso ocupa o papel de comando na divisão social do trabalho. (SPOSITO, 1989, p. 63)

O advento da Revolução Industrial implicou em transformações irreversíveis nas práticas sociais. Alimentada ideologicamente pelos pressupostos do Iluminismo, que reivindicava a supremacia da razão no combate à tradição materializada nos poderes absolutistas da Igreja e dos monarcas, a industrialização vai promover uma desmantelamento sem precedentes da estrutura social anterior ao século XVIII. As transformações dos modos e meios de produção corresponderam a mudanças significativas nas relações sociais. A substituição dos produtos manufaturados pelos industrializados, as mudanças nas relações de trabalho, agora assalariado, o liberalismo econômico e o direito à propriedade privada são alguns dos sintomas do sistema capitalista hegemônico que, conforme foi salien-

tado anteriormente, remonta à Revolução Comercial do Século XV, se inicia no Século XVIII na Inglaterra e se estabelece e se consolida no mundo ocidental no século XIX e XX.

É importante ressaltar que a industrialização, que se torna hegemônica no século XX, apresenta como um dos sintomas mais característicos, além dos avanços tecnológicos, as mudanças nos processos de organização do trabalho (VARGAS, 1992). Trata-se dos estudos e investigações que visam à racionalização dos movimentos, do tempo e do espaço na unidade industrial, sendo Frederick Taylor um dos pioneiros neste sentido⁶.

Henry Ford se vale destes processos racionais de organização e aplica o sistema de divisão interna do trabalho à fabricação de automóveis em cadeia contínua. A industrialização moderna se identifica com a produção dita fordista por seu caráter inovador de influenciar a produção em massa de diversas mercadorias. Para Harvey (1992), o que distingue o fordismo do taylorismo é o fato de que, na visão de Ford, a produção em massa implicaria no consumo de massa, em um novo sistema de reprodução da força de trabalho, no controle e gerência da produtividade, além de uma nova estética: racional e modernista.

A indústria fordista relaciona-se com a emergência do trabalho assalariado, que proporcionou uma ampliação do processo de acumulação, retirando dos trabalhadores os meios de produção necessários à sua sobrevivência e intensificando a divisão social do trabalho e o próprio processo de produção, inclusive no interior das unidades produtivas.

A predominância do trabalho assalariado, e por outro lado o controle, cada vez mais definitivo, da produção pelo capital, dão ao desenvolvimento capitalista um novo rumo, através da ampliação do espectro de acu-

⁶ As proposições do chamado *taylorismo* estavam contidas no estudo de Taylor denominado “*Os Princípios da Administração Científica*” de 1911. Para Harvey (1992), trata-se de “*um influente tratado que descrevia como a produtividade do trabalho podia ser aumentada através da decomposição de cada processo de trabalho em movimentos componentes e da organização de tarefas de trabalho fragmentadas segundo padrões rigorosos de tempo e estudo do movimento*”.

mulação e reprodução do capital. Antes era possível acumular-se a partir do comércio de todo o tipo que a economia mercantil permitia (inclua-se aí os saques e a pirataria, por exemplo). Agora, era possível reproduzir este capital acumulado, investindo-o na produção, através da compra dos meios de produção necessários: matéria-prima, ferramentas, máquinas e força de trabalho. Embutido no preço do produto, agora sob a determinação do capitalista, estava o "lucro", aquilo que a economia liberal considera a remuneração do capital investido, e que, na verdade, constitui-se na apropriação de parte da riqueza produzida pelo trabalhador que o seu salário não remunera — a mais-valia. (SPOSITO, 1989, p. 46)

Esta nova ordem social atrelada à industrialização foi responsável por mudanças espaciais significativas. Para Choay (1979) *“a sociedade industrial é urbana”*. Isto implica de imediato em inversão na relação cidade e campo, pois se anteriormente a existência da cidade ainda mantinha dependência do campo, a partir de então, a cidade prescindiu o campo, subordinando-o.

Para Castells, a urbanização e o processo de organização relacionado aos primórdios da Revolução Industrial se manifesta em dois fatos fundamentais, a saber:

A decomposição prévia de estruturas sociais agrárias e a emigração da população para centros urbanos já existentes, fornecendo a força de trabalho essencial à industrialização.

A passagem de uma economia doméstica para uma economia de manufatura, e depois para uma economia de fábrica o que quer dizer, ao mesmo tempo concentração de mão-de-obra, criação de um mercado e constituição de um meio industrial. (CASTELLS, 2009, p. 45)

As transformações provocadas pela Revolução Industrial, a princípio, são quantitativas. Trata-se do processo de migração campo-cidade e do crescimento demográfico da cidade. Por outro lado, a atividade industrial exige transformações qualitativas e estruturais para viabilizar a nova atividade econômica. Trata-se de novos meios de produção, a saber: exploração diferenciada dos recursos naturais, implicando em uma relação de dominação em relação à natureza; os instrumentos de produção, como novas técnicas, ferramentas e máquinas; as instalações; os meios de transporte e os meios de comunicação.

Ainda em relação à natureza, verifica-se que, no contexto da indústria fordista, o meio ambiente é considerado como um recurso inesgotável, sendo a sua preservação e conservação incompatível com a visão do desenvolvimentismo econômico pretendido.

As consequências mais significativas decorrentes da Revolução Industrial de acordo com Vargas (1992) são:

A expansão capitalista industrial que levou a uma divisão do trabalho ao nível dos países onde a exploração da mais valia pelo capital é exercida pelos países desenvolvidos sobre os subdesenvolvidos levando a um novo tipo de imperialismo; a uma nova relação de desenvolvimento econômico com o território e maior diferenciação entre as áreas urbanas e rurais invertendo a supremacia, em termos de atividade econômica e de população; e, uma maior integração econômica e cultural através da evolução dos meios de transporte (VARGAS, 1992, p.102-103).

Em termos territoriais, a industrialização desencadeou uma crescente espacialização funcional e reforçou a divisão internacional do trabalho e a sua espacialização — a divisão territorial do trabalho em escala mundial - viabilizada pelos meios de transporte e comunicações.

Para Limonad (1999), a urbanização é um processo que se manifesta em duas escalas: na cidade (lugares) e na rede urbana (articulação entre lugares). A industrialização intensifica transformações nas duas escalas de manifestação da urbanização.

Neste sentido a urbanização seria uma forma de estruturação do território, onde o peso dos lugares varia historicamente em função dos condicionantes e processos sociais, econômicos, políticos, e por vezes culturais que tomam corpo. E a rede urbana seria a expressão cristalizada de diferentes estruturas do espaço em diferentes tempos históricos. (LIMONAD, 1999, p. 82)

Na escala da cidade, dada à resistência dos sistemas espaciais existentes, a industrialização necessitava e dependia de uma reformulação da cidade histórica, que ocorre na adaptação das estruturas existentes, na abertura de grandes vias de circulação e na criação de estações ferroviárias, na instalação de novos bairros residenciais e industriais; enfim numa diversificação de tipos de edifícios, atestando também mudanças culturais provenientes da acumulação do capital, simbolizadas pela modernidade. Onde a industrialização não se valeu das vantagens da cidade existente, ela criou novas cidades dependendo do tipo de indústria.

A forma da cidade tende a se diluir, seja pelo crescimento do tecido urbano, seja pela substituição de uma relativa unidade espacial que outrora a cidade gozava, por uma tendência à fragmentação e diferenciação espacial até então inédita.

Em relação à rede urbana, a industrialização escandaliza a interligação entre os centros urbanos, organizados em uma rede urbana articulada e hierárquica, cabendo ao espaço tornar possível o desenvolvimento e a intensificação das práticas econômicas de produção, distribuição e consumo de bens materiais em nível regional, nacional e até interna-

cional. Ao mesmo tempo em que a indústria promove uma concentração espacial, ela coloniza e cria articulações em larga escala, incluindo o próprio ambiente rural.

O processo de industrialização, ao provocar uma profunda alteração na divisão social e espacial do trabalho, implica mudanças radicais na vida do homem. A aglomeração da população, dos meios de produção e capitais num determinado ponto do espaço, multiplica os pontos de concentração e produz uma rede articulada e hierarquizada (CARLOS, 1992, p. 35).

A metrópole implanta-se no topo da rede urbana hierarquizada suscitada pela industrialização, ao funcionar como espaços de produção, de concentração de capital, de meios de produção e da própria gestão da produção, subordinando centros urbanos intermediários e menores.

A fragmentação e especialização espacial da rede urbana, produto e meio de reprodução da acumulação capitalista se expressam em um processo de urbanização desigual, uma vez que a difusão da industrialização incide de forma heterogênea nos lugares, seja pelo caráter desigual intrínseco do modo de produção capitalista, seja pelas determinações locais de cada lugar, inclusive as resistências impostas pelo próprio espaço. Se no capitalismo mercantil o processo de acumulação já atingia uma escala internacional, no capitalismo industrial este processo se consolida e torna-se intensivo, articulando diversas atividades econômicas (produção e beneficiamento de matérias-primas, comércio e serviços e diversos tipos de indústria) sob o comando da lógica da produção.

O processo de urbanização diferenciado dos países periféricos reflete e reproduz o processo de dependência econômica que estes mantêm com os países centrais. Verifica-se, dessa forma, uma relação entre o caráter hegemônico da industrialização e a natureza da urbanização dependente

e desigual destes países periféricos, muito embora estas desigualdades remontem o capitalismo mercantil.

A industrialização, ao ampliar o nível das forças produtivas, acentuou a capacidade de produção dos países "centrais", reforçando a diferença entre os níveis de produtividade destes países e dos "periféricos". O pacto colonial rompeu-se, diminuindo o domínio/subordinação política e reforçando o domínio/subordinação econômica (SPOSITO, 1989, p. 60).

A intensidade da urbanização dos países periféricos e o tipo de dependência são dados pelo grau de integração de cada território à economia capitalista. Até certo momento, este nível de dependência dos países periféricos foi visto como etapa de um processo de desenvolvimento em curso, considerando que o alinhamento ao estágio de desenvolvimento alcançado pelos países centrais se realizaria via industrialização. A superação dos problemas urbanos dos países subdesenvolvidos também estaria vinculada ao incremento da industrialização, que por seu turno, promoveria o desenvolvimento. Entretanto, o subdesenvolvimento dos países periféricos não corresponde a uma fase do processo de industrialização que ocorreu nos países centrais, mas constitui uma condição para reprodução do capitalismo industrial⁷.

Isto quer dizer que há uma articulação desenvolvimento-subdesenvolvimento, e não apenas sequências ou fases de um desenvolvimento único, engendradas pelo capitalismo avançado, e concretizadas em diferentes escalas do território (partindo da cidade, passando pela região e atingindo o nível nacional). A evidência da articulação entre as economias nacionais sob o capitalismo, e de sua integração numa economia global é o fato de que apesar de haver um desenvolvimento/industrialização a nível mundial, ele seja diferenciado, embora combinado (SPOSITO, 1989, p. 68).

Ratifica Carlos (1992):

(...) longe se ser um estágio do desenvolvimento, a condição de subdesenvolvimento é o outro lado da moeda. Ambos formam uma unidade contraditória e indissolúvel dentro do modo de produção capitalista, cuja desigualdade, nos estágios de desenvolvimento, é a característica fundamental do processo de acumulação. Assim, a lógica das relações de dominação-subordinação entre espaços nacionais deve ser buscada na lógica do desenvolvimento do sistema capitalista de produção (CARLOS, 1992, p. 55).

Castells (2009) qualifica historicamente o processo de dominação dos países periféricos em relação aos centrais em três tipos: *dominação colonial*, *dominação capitalista-comercial* e *dominação imperialista industrial e financeira*, que podem coexistir, embora haja o predomínio de um tipo. A urbanização dependente exprime estas articulações econômicas, políticas e culturais-ideológicas de dominação.

(...) o processo de urbanização torna-se então a expressão, em nível do espaço, desta dinâmica social, isto é da penetração, pelo modo de produção capitalista historicamente formado nos países ocidentais do resto das formações sociais existentes, situadas em níveis diferentes do ponto de vista técnico, econômico e social (...). (CASTELLS, 2009, p. 83).

Outro aspecto a ser analisado em relação à urbanização dos países periféricos é o fato de que embora a industrialização seja incipiente, os indicadores da urbanização, como o crescimento da população urbana, por exemplo, são bastante elevados, devido não somente ao crescimento vegetativo, mas aos processos de migração, contrariando a ideia de que quanto mais se incrementa a industrialização mais se induz a urbanização. Castells qualifica este processo como "*hiperurbanização*", que conota a ideia de um nível de urbani-

⁷ Milton Santos, no livro "*Urbanização Desigual: a especificidade do fenômeno urbano nos países subdesenvolvidos*", (1980), original publicado em francês no início da década de 1970, foi pioneiro nesta abordagem ao considerar que a urbanização do mundo subdesenvolvido não constitui uma reprodução da urbanização verificada nos países centrais.

zação superior aos níveis alcançados pela industrialização (número de indústrias, empregos no setor, etc.).

A rede urbana e as cidades dos países subdesenvolvidos sofrem impactos na urbanização não apenas em função da implantação de indústrias no seu território, como também do processo de industrialização na sua totalidade.

É possível transferir as desigualdades e dominações no processo de industrialização entre países para as regiões de um mesmo país. Essa análise é relevante para compreender o processo de desigualdade regional existente no Brasil e situar o papel do Nordeste, questão que será discutida posteriormente.

A discussão sobre a relação entre indústria e urbanização nos países subdesenvolvidos e suas diferenças em relação aos países desenvolvidos é relevante na medida em que possibilita caracterizar o nível de interferências das determinações globais e as especificidades locais no processo de urbanização verificado no Brasil, no Nordeste e em Fortaleza.

Castells sintetiza genericamente os principais aspectos que caracterizam o processo de urbanização na América Latina e que se assemelham ao que ocorre no Brasil.

A urbanização latino-americana caracteriza-se então pelos traços seguintes: população urbana sem medida comum com o nível produtivo do sistema; ausência de relação direta entre o emprego industrial e crescimento urbano; grande desequilíbrio na rede urbana em benefício de um aglomerado preponderante; aceleração crescente do processo de urbanização; falta de empregos e de serviços para as novas massas urbanas e, conseqüentemente reforço da segregação ecológica das classes sociais e polarização do sistema de estratificação no que diz respeito ao consumo (CASTELLS, 2009, p. 99).

Por fim, a “*cidade industrial*” para Lefebvre precede e anuncia uma zona considerada crítica que culmina com a “*implosão-explosão*”, que se identifica com a realidade urbana contemporânea, com a supremacia do urbano sobre a cidade e com a urbanização completa conforme será destacado na análise sobre a indústria flexível e a urbanização.

A implosão-explosão (metáfora emprestada da física nuclear), ou seja, a enorme concentração (de pessoas, de atividades, de riquezas, de coisas e de objetos, de instrumentos, de meios e de pensamento) na realidade urbana, e a imensa explosão, a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, subúrbios, residências secundárias, satélites, etc.) (LEFEBVRE, 2002, p. 26).

Os argumentos teóricos ora apresentados para relacionar historicamente a relação entre a urbanização e a industrialização se prestam a respaldar e tornar inteligíveis as especificidades desse processo em comparação à urbanização contemporânea, que tem como um das suas manifestações os impactos da produção flexível e da atividade turística na produção e consumo do espaço.

1.3.3 - INDÚSTRIA FLEXÍVEL E URBANIZAÇÃO

O desenvolvimento da indústria flexível se insere no processo de globalização das práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas), que por sua vez, redimensiona enormemente as relações entre o global e o local, posto que as barreiras espaciais e temporais se diluem, graças ao desenvolvimento das comunicações contemporâneas e às novas tecnologias computadorizadas que potencializam a reprodução do modo de produção capitalista.

A “*produção flexível*” surge associada também à necessidade de superação da crise no processo de acumulação capitalista na década de 1970. Harvey atribui à flexibilidade

da produção a mudança no regime de acumulação flexível (pós-industrial), que consiste:

(...) na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. (HARVEY, 1992, p. 140).

A produção de bens e mercadorias se diferencia em função dos avanços tecnológicos e da possibilidade de conjugar a produção em série de produtos altamente diferenciados em conformidade com a lógica do consumo, confirmando a “*produção flexível*”, além do progresso dos meios de comunicação, que viabilizaram o intercâmbio de informações em escala global, facilitando o fluxo de informações entre os centros de comando e as unidades produtivas descentralizadas, a propaganda, o alcance e a troca de mercadorias.

Outros aspectos fundamentais que caracterizam as práticas econômicas contemporâneas são o florescimento do capital financeiro e a ampliação desmesurada do setor terciário, através da economia de comércio e serviços, confirmada pela queda do número de trabalhadores na indústria e aumento no setor terciário.

No que se refere à relação entre a acumulação flexível e a utilização dos recursos naturais, verifica-se no discurso uma preocupação maior em criar condições para um desenvolvimento econômico sustentável, seja pela pressão dos movimentos ambientalistas, seja pelo caráter ideológico que a sustentabilidade suscita, constituindo um valor agregado para qualificar positivamente as empresas. Sem dúvida, o crescimento das políticas e de áreas de preservação e conservação ambiental é uma realidade, mas na prática o equi-

líbrio entre o desenvolvimento econômico e social e o uso sustentável do meio ambiente não se concretiza.

As práticas econômicas contemporâneas são respaldadas pelas transformações nas práticas políticas. Um dos indicativos desse novo cenário se refere ao papel desempenhado pelo Estado em relação ao atual estágio do capitalismo.

Até a década de 1970, estava em vigência, em consonância com o processo de acumulação de base industrial, as políticas de bem-estar social preconizadas pelo “*kenesyanismo*”, doutrina que defendia a ideia de um Estado provedor. A crise no processo de acumulação verificada na década de 1970 incitou mudanças em relação ao papel desempenhado pelo Estado, amparadas pelas ideias neoliberais, com base no pensamento de Friedrich Hayek e Milton Friedman. As origens do neoliberalismo remontam ao pensamento liberal que perdurou até a primeira metade do século XX, no contexto da crise pós 1929, fundamentado no pressuposto de que a liberdade individual será garantida se houver liberdade de mercado (HARVEY, 2005a). “*A ideologia neoliberal é a crença que o mercado aberto, competitivo e sem regulação, liberado de todas as formas de interferência estatal, representa o melhor mecanismo de desenvolvimento econômico*” (BRENNER e THEODORE, 2002, p. 2).

O neoliberalismo, que redefiniu as atribuições do Estado em relação às práticas econômicas - condição necessária para a superação da crise capitalista - favoreceu a atuação das iniciativas privadas (empresas, grupos específicos e indivíduos), que passaram a se beneficiar como proprietários de meios de produção e consumo (serviços), antes sob a tutela do Estado. A expansão do capitalismo, nessas condições, estava atrelada ao alargamento das possibilidades de acumulação por intermédio da ampliação do mercado, da competitividade e da mercantilização de todos os setores da sociedade.

As principais mudanças que caracterizam o neoliberalismo são: a diminuição do controle e da regulação estatal em relação à economia; o processo crescente de privatização de empresas estatais e serviços públicos; o reforço da mobilidade do capital internacional; a informalidade do emprego e o desmantelamento dos programas de bem-estar social. Harvey (2005a) acrescenta outras características, a saber: o ataque a todas as formas de solidariedade social que esbarram a competitividade flexível; o retrocesso nos compromissos de bem estar social; a redução de taxas, encorajando a iniciativa empresarial e criando um clima favorável de negócios para induzir grandes injeções de investimentos estrangeiros.

Note-se que para a expansão da atuação das empresas privadas em escala global, foi necessária uma série de ajustes nas economias dos estados-nação, sobretudo, nos países em processo de desenvolvimento, inclusive no Brasil, como forma de garantir uma maior fluidez do capital, sendo imperativa a implementação de medidas econômicas, principalmente no que se refere à estabilização monetária e ao controle da inflação a fim de diminuir os riscos financeiros.

Entretanto, a ideologia do Estado não interventor constitui uma contradição, uma vez que o Estado mantém, na prática, diversas funções reguladoras, agora nitidamente favoráveis ao mercado⁸. As contradições ideológicas do neoliberalismo se relacionam também com a diversidade de formas de atuação do Estado em diversos países.

A imposição global do neoliberalismo tem, evidentemente, sido altamente desigual, socialmente e geograficamente, e suas formas institucionais e consequências socioespaciais têm variado significativamente através das escalas espaciais e entre as principais zonas da economia do mundo (BRENNER e THEODORE, 2002, p. 3).

Harvey (2005a) acredita que o neoliberalismo potencializa os conflitos sociais, uma vez que, até então, as representações ou instituições partidárias e de classe tinham alguma influência no aparato estatal. Dessa forma, o retorno ao liberalismo estaria em certo nível atrelado à restauração ou reconstrução do poder das elites econômicas e à dissolução dos interesses coletivos em favor dos valores individuais e familiares e da propriedade privada.

O favorecimento das elites, sobretudo por intermédio do capital financeiro, que tem poderes sobre diversos segmentos da economia, se ampara no poder econômico para influenciar os processos políticos. Assim, a ideia de liberdade contida na ideologia neoliberal está submetida aos interesses hegemônicos.

A urbanização contemporânea reflete e reproduz a lógica do processo de acumulação atual, identificada com a indústria flexível⁹.

As práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas) contemporâneas implicam na potencialização do caráter urbano do território iniciadas com a industrialização, com uma tendência crescente de expansão e distribuição das atividades e pessoas de forma fragmentada e extensiva.

Não temos mais, apenas, um processo de difusão da urbanização pelo aumento do número e tamanho das cidades e dos papéis que desempenham na divisão social do trabalho, mas temos uma urbanização que se reconstrói, também, como espacialidade que se redesenha a partir da fragmentação do tecido urbano e da intensificação da circulação de pessoas, mercadorias, informações, ideias e símbolos (SPOSITO, 2001; p. 84).

Entretanto, a urbanização contemporânea não suprimiu o papel da indústria e do terciário na organização espacial, mas passou a refletir e condicionar as novas atribuições

⁸ Esta realidade pode ser comprovada com o papel que o Estado cumpriu na mais recente crise que acometeu o capitalismo (2008).

⁹ Vários autores atribuem distintos termos para expressar as mudanças contemporâneas, a saber: acumulação flexível (HARVEY, 1993), sociedade do consumo (BAUDRILLARD, 2008), sociedade em rede (CASTELLS, 2003), pós-modernismo e a lógica cultural do capitalismo tardio (JAMESON, 1996), meio técnico-científico-informacional (SANTOS e SILVEIRA, 2001), em suma, com as práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas) do capitalismo pós-industrial.

dessas atividades de acordo com o contexto histórico e social da “*acumulação flexível*”.

A expressão espacial da “*acumulação flexível*”, diferente do modelo fordista em função da diversidade da produção e do consumo, gera uma maior flexibilidade e mobilidade geográfica que rompe com as barreiras do espaço e do tempo. Verifica-se uma mudança da concentração da produção para uma dispersão crescente, que, possibilitando a localização descentralizada da indústria, não obedece mais à lógica da contiguidade física, pois o que garante a sua eficácia são as redes de informações.

Castells articula estas novas relações de produção com o conceito de “*espaço de fluxos*”, que:

(...) caracteriza-se pela capacidade organizacional e tecnológica de separar o processo produtivo em diferentes localizações, ao mesmo tempo em que reintegra sua unidade por meio de conexões de telecomunicações e da flexibilidade e precisão resultantes da microeletrônica na fabricação de componentes. (CASTELLS, 2003, p. 476).

Ainda em relação à dinâmica da localização industrial, verifica-se uma compartimentação cada vez maior das atividades de gestão e de produção.

Estas mudanças incidem primeiramente na rede urbana, pois a ampliação das possibilidades de acumulação do capital, em escala global, é facilitada pela produção flexível, que é responsável, por sua vez, pelo rompimento da hierarquia entre os lugares nos moldes anteriores. Embora a globalização eleve as relações de produção para escala mundial, ela estimula a regionalização, pois a atração do capital depende do papel que cada região exerce na rede de fluxos globais.

Nesse cenário internacional de redefinição dos papéis dos lugares, surgem as cidades globais como centros hegemônicos de controle do capital, que devem oferecer serviços avançados de informação, mão-de-obra especializada e outros atributos para viabilizar os fluxos de informação com outros centros de controle e os centros de produção. Os fluxos não acontecem apenas entre as cidades que estão no topo da hierarquia, mas também com as demais.

Dessa forma, o fenômeno da cidade global não pode ser reduzido a alguns núcleos urbanos no topo da hierarquia. É um processo que conecta serviços avançados, centro produtor e mercado em uma rede global com intensidades diferentes e em diferente escala, dependendo da relativa importância das atividades localizadas em cada área vis-à-vis a rede global. Em cada país a arquitetura de formação de redes reproduz-se em centros locais e regionais, de forma que o sistema todo fique interconectado no âmbito global (CASTELLS, 2003, p. 470).

Pela flexibilização e instabilidade da localização do capital, ditada pelo mercado, a importância destas cidades na hierarquia se tornam absolutamente vulneráveis. Esse novo paradigma coloca as regiões e cidades em um clima de competição com o intuito de atrair investimentos e ocupar o seu lugar na economia global.

A localização industrial no interior dos grandes centros urbanos passa a não ser mais imperativa, pois em tese não há impedimento para que a implantação das indústrias aconteça em qualquer lugar, desde que os fluxos e a infraestrutura de transportes e comunicações estejam garantidos. Nesses termos, associa-se essa desconcentração espacial da indústria a um suposto processo de desurbanização ou desmetropolização, que são, na realidade, as formas que os núcleos urbanos estão adquirindo na atualidade. A desconcentração das atividades industriais no território é acom-

panhada pelas atividades terciárias que se relacionam por sua vez com a dispersão da habitação.

Os núcleos urbanos contemporâneos não possuem mais uma unidade espacial, uma territorialidade contínua. Choay (1996) questiona se o processo de urbanização atual gera necessariamente cidades, uma vez que o conceito de cidade, outrora empregado com uma forma espacial relativamente homogênea, se desgastou a partir da industrialização e os processos urbanos de uso e apropriação abrangente do território dificultam definir, mensurar e controlar os limites e o crescimento das cidades na contemporaneidade. Para enfatizar o seu argumento, anuncia a morte da cidade e a emergência do reino do urbano.

Não seria, portanto, tempo de admitir, sem sentimentalismo, o desaparecimento da cidade tradicional e de se interrogar sobre aquilo que a substituiu, ou seja, sobre a natureza da urbanização e sobre a não cidade que parece ter-se tornado o destino das sociedades ocidentais avançadas? (CHOAY, 1996, p. 18).

Para Lefebvre, a partir da industrialização, inicia-se a superação da cidade pelo urbano, quer dizer, a primazia da cidade em relação ao campo, a subordinação total do campo em relação à cidade. O urbano designa neste sentido não mais um adjetivo que classifica o que se refere à cidade, mas um substantivo que se transcende o próprio conceito de cidade. Para Monte-Mór:

(...) o urbano é esse “tecido” que nasce nas cidades e se estende para além delas, sobre o campo e as regiões, uma síntese da antiga dicotomia cidade-campo, um terceiro elemento na oposição dialética cidade-campo, uma manifestação socioespacial da organização urbano-industrial contemporânea, que abarca, virtualmente, todo o espaço social (MONTE-MÓR, 2007, p. 246).

O “tecido” ao qual o autor alude corresponde ao conceito de “tecido urbano” assinalado por Lefebvre, que não indica de forma restrita, “o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo” (LEFEBVRE, 2002, p.17). Nesse sentido, o tecido urbano engloba os diversos objetos do espaço socialmente modificado (urbano e rural).

Podemos inferir a partir dessas proposições teóricas que a urbanização contemporânea transcende os limites da cidade, confirma Limonad:

A urbanização, assim, tende a deixar de estar relacionada apenas à *urbe*, ao urbano, à cidade, à aglomeração de pessoas, equipamentos e infraestruturas. A urbanização tende a assumir uma forma pulverizada em segmentos dispersos e conquista desta maneira fragmentada a escala do território - e passa a se referir também a processos gerais e socioeconômicos no meio rural (se é que ainda hoje podemos falar de uma dicotomia rural-urbano) (LIMONAD, 1999, p. 89).

Sendo assim, a urbanização contemporânea desencadeia a expansão do tecido urbano de forma extensiva, mas descontínua e fragmentada, não mais prevalecendo a lógica da contiguidade das funções urbanas e do adensamento da população, de infraestrutura e de equipamentos, mas um conjunto de tramas ou estruturas urbanas heterogêneas articuladas por um sistema de transportes e comunicações em uma escala cada vez mais abrangente.

A urbanização contemporânea conhece também movimentos simultâneos e combinados de concentração e desconcentração das atividades econômicas, caracterizadas pelas novas lógicas de localização dos setores secundário e terciário e pela distribuição das áreas residenciais, gerando um tecido urbano diversificado e pontuado por várias e distintas centralidades urbanas, colaborando para a expan-

são urbana e redefinindo a relação centro-periferia.

A cidade polinucleada inviabiliza a própria constituição de uma identidade urbana para os seus habitantes e permite a construção de diferentes representações de cidade, definidas não apenas pelo padrão socioeconômico de seus moradores, mas pela localização que ocupam e pelos lugares que vivenciam na trama de fluxos que se estabelecem no interior dessas grandes áreas urbanas. (SPOSITO, 2001, p. 95-96).

Para Limonad (2007) coexiste o processo de “*urbanização extensiva*”, de caráter mais disperso e de “*urbanização intensiva*”, marcado pela concentração. Estas dinâmicas e formas espaciais (produtos e condicionantes) ratificam a ruptura da ideia de totalidade da cidade.

A urbanização na atual etapa, por conseguinte, é entendida, aqui, como um processo que não está mais restrito à cidade, que extravasa os limites da aglomeração física de edificações, infraestruturas e atividades, de fixos e fluxos, através das diversas práticas, táticas e estratégias dos distintos capitais e do trabalho para garantir sua reprodução (LIMONAD, 2007, p. 33).

A inserção dos países periféricos na rede de fluxos globais acentua o processo de urbanização desigual, na medida em que são cada vez mais incorporados como territórios para expansão da “*acumulação flexível*”. Entretanto, mantêm-se as condições assimétricas de integração destes países subdesenvolvidos ao capitalismo hegemônico, principalmente no que se refere ao nível tecnológico, coexistindo inclusive com os processos da indústria fordista.

O desenvolvimento dependente e desigual no contexto da indústria fordista prevalece na contemporaneidade, tendo como herança os problemas da “*hiperurbanização*” destacados anteriormente, que redundaram nas “*gigantescas*

metrópoles industriais fordistas subdesenvolvidas, concentradoras da produção industrial e da massa de mão-de-obra disponível e marcadas pela divisão social do espaço urbano” (FERREIRA, 2001, p. 13).

A fragmentação verificada em geral na urbanização contemporânea tem contornos de uma segregação crescente nas cidades dos países periféricos, caracterizando um processo de urbanização marcado pela pobreza.

Esse é, portanto, o cenário das grandes cidades subdesenvolvidas, no início do século XXI: um alto grau de pobreza, oriundo da natureza estruturalmente desequilibrada da industrialização e da urbanização periféricas. (...) É nesse contexto que a globalização tenta imprimir suas características modernizadoras, exacerbando o quadro de antagonismo explicitado anteriormente, pois, no contexto urbano, a contradição estrutural das economias de desenvolvimento desigual e combinado se traduz pela incompatibilidade entre os bairros “*globalizados*” da cidade formal e os assentamentos ditos “*subnormais*”, que configuram a tipologia majoritária da cidade real, nas zonas periféricas abandonadas pelo capital e pelo poder público (FERREIRA, 2001, p. 14).

Nesses termos, os impactos da globalização na urbanização verificada no Brasil, semelhantes a outros países subdesenvolvidos, embora cada um possua suas especificidades históricas, revela-se nas desigualdades socioespaciais urbanas: de um lado, fragmentos de um território voltado para elites locais abastadas, ilhas de prosperidade que absorvem os avanços do processo de globalização e permitem a reprodução do processo de acumulação contemporâneo, do outro, a manutenção e o crescimento de territórios da pobreza, marcados pela informalidade e exclusão.

Ferreira (2001) explica que estas “*Ilhas de Primeiro Mundo*” possuem funções e características diferenciadas, que se manifestam em bairros residenciais, áreas de negócios voltados para o terciário avançado, áreas centrais reabilitadas e direcionadas para novos usos, identificando-se com o processo de “*gentrification*”. Esses fragmentos da cidade:

(...) caracterizam-se pelo alto volume de investimentos privados e públicos, pelas modernas tecnologias empregadas, pela qualidade da infra-estrutura urbana disponibilizada e pelo alto poder aquisitivo de seus usuários (FERREIRA, 2001, p. 16-17)

É importante acrescentar que os espaços produzidos e consumidos pelo/para o turismo também constituem “*ilhas*” ou lugares especializados voltados para as elites (locais e globais) e para a reprodução do processo contemporâneo de acumulação, conforme será discutido posteriormente.

Milton Santos (2003) já há algum tempo advertia que este quadro de segregação urbana provém da existência combinada na cidade dos circuitos econômicos superior e inferior, responsáveis não apenas pelas práticas econômicas urbanas, mas pelo processo de organização espacial. O autor defendia ainda que ambos têm a mesma origem e causas, além da dependência do circuito inferior em relação ao superior. Esses argumentos ainda são consistentes para explicar o quadro socioespacial urbano decorrente da urbanização desigual.

A modelagem desta paisagem revela um quadro de segregação socioespacial, evidenciando diferenciações importantes no espaço urbano. A localização dos investimentos públicos em infra-estrutura e equipamentos urbanos, assim como a presença do capital imobiliário são os elementos emblemáticos deste quadro, fazendo coexistir no espaço da cidade manchas de desenvolvimento e degradação, inclusão e

exclusão, provenientes do mesmo processo desigual de urbanização (PAIVA, 2005, p. 28-29).

De modo geral, a urbanização contemporânea reflete e reproduz o capitalismo contemporâneo e se caracteriza pela intensificação das articulações entre os lugares, redefinindo a rede urbana que se articula em escala global, pela fragmentação crescente do tecido urbano e pela disseminação indiscriminada do urbano. No caso da urbanização dos países periféricos, a fragmentação se manifesta na exacerbação da segregação socioespacial historicamente consolidada.

Enfim, as transformações econômicas, políticas e cultural-ideológicas da contemporaneidade conduzem a generalização da urbanização, que excedem os impactos da industrialização, muito embora se inicie a partir dela. As mudanças verificadas na produção industrial (produção flexível, desconcentração) e induzidas pelo avanço do “*meio-técnico-científico-informacional*”, a expansão do terciário caracterizam a primazia do consumo no atual estágio do modo de produção capitalista, conforme será analisado na sequência, fundamentando a compreensão dos desdobramentos espaciais na atividade turística.

1.3.4 – DA LÓGICA DA PRODUÇÃO À LÓGICA DO CONSUMO.

Segundo Vargas (1996), é possível identificar três momentos característicos em relação à produção de mercadorias e desta com o setor produtivo e o mercado de consumo, a saber: do início das civilizações até o final do século XIX; do final do século XIX até a década de 70 e a partir da década de 1970.

O que caracteriza o primeiro período é que a produção de mercadorias estava atrelada ao mercado, ou seja, era determinada pelas necessidades do consumidor e se restringia a

um número bem modesto de mercadorias e, conforme foi analisado anteriormente, identifica-se com a primazia da atividade primária, o artesanato e a manufatura.

No segundo momento, o mercado está subordinado à produção, uma vez que a industrialização dos bens e mercadorias condiciona o consumo. Esse momento de produção de mercadorias foi impulsionado pelos avanços tecnológicos desencadeados pela Revolução Industrial, que, imbuída do espírito científico, redundou em uma transformação sem precedentes no modo de produção e nas relações sociais, sobretudo no que se refere à produção em massa e à divisão do trabalho no processo de fabricação, caracterizando a produção fordista, de acordo com a discussão já apresentada.

Esse período é marcado pela forte atuação do Estado por intermédio dos mecanismos de controle do mercado. O Estado criou as condições necessárias para a reprodução da força de trabalho, fornecendo as condições salariais mínimas e os meios necessários ao consumo de bens coletivos, que constituem na verdade uma forma de garantir a acumulação do capital industrial fordista.

Neste momento, a iniciativa da produção não partia mais daquele consumidor soberano. Em vez disso, parte da organização da produção ampliava a sua esfera de atuação nas áreas de propaganda, marketing, comportamento, psicologia para ser capaz de controlar os mercados, ao qual se presumia, deveria servir. Assim foi mais além, dobrando o consumidor às suas necessidades e passando a influenciar, profundamente os seus valores e crenças (VARGAS, 1996, p. 41).

Para Canclini (1997), diversos estudos sobre o consumo convergem para o fato de que o consumo constitui na realidade um momento do processo de produção e reprodução social, ou seja, é um processo subsequente à geração

de produtos, permitindo a expansão do capital e a reprodução da força de trabalho. Nesta abordagem, o consumo é determinado pela produção e não pelas necessidades.

Na análise da economia política da urbanização, a relação entre espaço e consumo se situa dependente da lógica da produção industrial. É evidente que produção e consumo constituem um par dialético, pois “*o consumo constitui a consequência lógica e necessária da produção*” (BAUDRILLARD, 2008, p. 87), mas no período hegemônico da produção, ao consumo é relegado um papel secundário em relação à organização espacial.

A relação entre espaço e consumo aparece no pensamento de Castells relacionada à teoria do consumo coletivo. Os processos de consumo coletivo se referem a certos bens públicos, respaldados pelo Estado, fundamentais para a reprodução da força de trabalho, tais como: habitação, educação, saúde, comércio, transportes, entre outros.

Esses bens de consumo são fornecidos através da forte intervenção - inclusive espacial - do Estado, pois até certo momento alguns desses bens não geravam lucro para o capital privado, constituindo, assim, uma condição essencial para a manutenção do capitalismo como modo de produção. Os bens de consumo coletivo adquiriram uma importância que transcende as necessidades básicas, são construções históricas, pois são determinadas pela produção. Para Castells as desigualdades socioespaciais decorrentes do consumo coletivo não são reflexos das relações de classe, mas do próprio processo diferenciado do consumo. Estas disparidades não são determinadas exclusivamente pelas relações econômicas, são definidas pela intervenção do Estado.

O terceiro momento identificado por Vargas (1996) tem como marco as transformações ocorridas na década de 1970 no âmbito da crise do processo de acumulação que se

inicia nos países desenvolvidos, devido a alguns fatores, tais como: a decadência do Estado Providência (*Welfare State*), a elevação do preço do petróleo, o aumento dos encargos trabalhistas e a concorrência com os produtos de países recém-industrializados.

A emergência da lógica do consumo se pauta na elevação do nível e da complexidade das práticas sociais - e espaciais - que envolvem a produção e o consumo. Na modernidade, onde se encontram as raízes do consumo tal qual compreendemos na atualidade, conforme a periodização supracitada, este constituía uma consequência da produção industrial, que incentivava a apropriação de bens e mercadorias, tanto para justificar a sua existência, como forma de promover em certa medida o estado de bem-estar social, condição essencial para a manutenção do sistema capitalista. As práticas de consumo nesse contexto possuem forte apelo ideológico, ressalta Baudrillard:

A sociedade de consumo, no seu conjunto, resulta do compromisso entre princípios democráticos igualitários, que conseguem aguentar-se com o mito da abundância e do bem-estar, e o imperativo fundamental de manutenção de uma ordem de privilégio e de domínio. (BAUDRILLARD, 2008, p. 56).

Urry (2001) critica o viés “*produtivista*” da literatura sobre o consumo e estabelece uma análise da transformação no âmbito do consumo em dois níveis: o consumo de massa fordista, atrelado à lógica da produção, e o consumo diferenciado pós-fordista relacionado à lógica do consumo, caracterizando-os:

Consumo de massa: aquisição de mercadorias produzidas mediante condições de produção de massa: uma taxa, alta e crescente, de gastos com produtos destinados ao consumidor; (...) produtor como dominante, mais do que o consumidor, mercadorias que pouco se diferen-

ciam uma das outras em virtude da moda, das variações sazonais e de segmentos específicos do mercado (...).

Consumo pós-fordista: o consumo, mais do que a produção, predomina, na medida em que os gastos do consumidor aumentam em proporção com a renda nacional; (...) quase todos os aspectos da vida social se tornam mercadoria, até mesmo os atos de caridade; diferenciação muito maior dos padrões de compra por parte de diferentes segmentos do mercado; maior volatidade das preferências do consumidor; crescimento de um movimento do consumidor e a ‘*politização*’ do consumo; (...) desenvolvimento de muito mais produtos, cada um dos quais tem uma vida mais curta; emergência de novas espécies de mercadorias, mais especializadas, baseadas em matérias-primas que implicam formas de produção não-massivas (produtos ‘*naturais*’ por exemplo) (URRY, 2001, p. 31).

Entretanto, é importante esclarecer que ainda há uma interpenetração entre os dois níveis que potencializa a variedade e a complexidade de modos de consumo.

Na pós-modernidade (período correspondente ao terceiro momento), o consumo adquire um status hegemônico na medida em que ele determina não somente a produção de bens, mas eleva quase tudo à condição de mercadoria, inclusive o espaço. Para Harvey (2005b, p. 39), “*a desavergonhada mercadorização e comercialização de tudo, são, afinal, indicadores dos nossos tempos*”.

Em uma primeira instância, a produção de mercadorias se submete às necessidades de expressar, através do consumo, a diferença, quase um desejo reprimido contra a homogeneidade imposta pela produção fordista, pelo consumo de massa de bens de uso coletivo, em consonância com a manifestação dos movimentos de grupos sociais (étnicos, homossexuais, mulheres, hippies, etc.) em busca de se

impor culturalmente. Em uma segunda instância, surge o consumo de bens intangíveis, relacionados às experiências e sensações que envolvam todos os sentidos, para além das necessidades fisiológicas. Nessa perspectiva, os lugares e a cultura em geral adquirem a condição de mercadoria altamente valorizada. Nas duas condições, o caráter simbólico do consumo adquire relevância nunca antes alcançada.

Tanto na lógica dos signos como na dos símbolos, os objetos deixam de estar ligados a uma função ou necessidade definida, precisamente porque corresponde a outra coisa, quer ela seja a lógica social que a lógica do desejo, às quais servem de campo móvel e inconsciente de significação (BAUDRILLARD, 2008, p. 89).

Em conformidade com a visão de Baudrillard, o consumo de objetos determinados pela necessidade tem uma ligação com o valor de uso, ao passo que o consumo associado à lógica do desejo tem ligação com o valor de troca, mas também com o valor de signo, ou seja, pelo seu valor enquanto expressão da distinção social e individual.

No entanto, persiste e coexiste na sociedade contemporânea o consumo que está relacionado ao nível biológico da necessidade e da sobrevivência, ao nível social e finalmente ao nível mais subjetivo e complexo, expressão da individualidade e da identidade.

Para Baudrillard o “*sistema de consumo*” é dependente da “*produção industrial das diferenças*”. “*A produção monopolista moderna de bens não se limita a ser simples produção de bens; revela-se também sempre como produção (monopolista) de relações e diferenças*”. (BAUDRILLARD, 2008, p. 107).

Um dos indícios do aumento da complexidade e flexibilidade das práticas de consumo é a capacidade de expressar

a distinção social e a segmentação dos gostos, não porque satisfazem as necessidades básicas, mas porque constituem símbolos de diversidade em uma sociedade que celebra a diferença.

Para Canclini a ascensão dos consumidores à condição de cidadãos se realiza na medida em que a concepção de mercado não seja exclusivamente relacionada à troca de mercadorias, mas parte de interações socioculturais mais complexas, “*o valor mercantil não é alguma coisa contida naturalmente nos objetos, mas é resultante das interações socioculturais em que os homens usam*” (CANCLINI, 1997, p. 66). Sendo assim, o consumo não é apenas uma prática econômica, pois pode ser definido como um “*conjunto de processos socioculturais em que se realiza a apropriação e os usos dos produtos*” (CANCLINI, 1997, p. 53).

Vargas (2009) advoga que as práticas de consumo contemporâneas transcendem as relações estritamente econômicas (valor de uso e valor de troca) contidas no bem ou mercadoria, mas estão imbuídas de trocas e valores sociais mais complexos.

Este distanciamento da utilidade do bem faz com que o consumo assumira um caráter ilimitado e elástico, como diriam os economistas, inexplicáveis dentro da teoria das necessidades e da satisfação, por nunca poderem ser, de fato, saciadas (VARGAS, 2009, p. 8).

Percebe-se um avanço na teoria do espaço de Lefebvre no que concerne à relação entre a lógica do consumo e a produção e o consumo do espaço, quando o autor afirma que além do fato do espaço ser parte integrante das forças e dos meios de produção, constitui um produto, ou melhor, uma mercadoria que pode ser consumida.

Lefebvre observa que, além de haver um espaço de consumo, ou quanto a isso, um espaço como área de

impacto para o consumo coletivo, há também o consumo do espaço, ou o próprio espaço como objeto de consumo. Isso pode ser ilustrado pelo turismo, em que o próprio meio ambiente é consumido através da recreação, ou pela realocação dos negócios devido a atratividades naturais. Assim o próprio *design* espacial pode ser convertido em mercadoria, juntamente com a terra, algo que os arquitetos, planejadores de cidade e turistas conheceram por algum tempo. Desse modo, as relações socioespaciais impregnam o modo de produção ao mesmo tempo como produtor e produto, relação e objeto, numa maneira dialética que se opõe à redução a preocupações de classe e território. (GOTTDIENER, 1997, p. 129)

O espaço não é somente um receptáculo ou suporte das práticas de consumo coletivo, como se verifica na lógica da produção, ele constitui o palco de distintos níveis e formas de consumo, além do fato de ser um objeto de consumo em si.

O consumo do espaço é uma tendência recente e crescente em que a (re)produção do espaço do capitalismo contemporâneo baseia-se nas relações de consumo, confirma Carlos:

Constata-se, hoje, a tendência segundo a qual, cada vez mais, os espaços urbanos são destinados à troca - o que significa que a apropriação e os modos de uso tendem a se subordinar cada vez mais ao mercado. Em última instância, significa que existe uma tendência à diminuição do espaço - onde o uso não se reduz à esfera da mercadoria e o acesso não se associa à compra e à venda de um “*direito de uso temporário*”. Isto é, cada vez mais o lazer e o flânar, o corpo e os passos são restritos a lugares vigiados, normatizados, privatizados. Esse fato é consequência da “*vitória do valor de troca sobre o valor de uso*”, isto é, o espaço se reproduz, no mundo moderno, alavancado pela tendência que o transforma em mercadoria - o que

limitaria seu uso às formas de apropriação privada (CARLOS, 1999b, p. 64).

Assim, o consumo do espaço se verifica na medida em que ele se transforma em mercadoria. O que o qualifica primeiramente como mercadoria é a superação do valor de uso pelo valor de troca sob a égide do consumo e menos pela lógica da produção. “*O valor de troca - impresso no espaço-mercadoria - se impõe ao uso do espaço na medida em que os modos de apropriação passam a ser determinados, cada vez mais pelo mercado*” (CARLOS, 1999b, p. 175). O turismo representa, sem dúvida, um dos emblemas dessas transformações nas práticas sociais contemporâneas (econômicas, políticas e cultural-ideológicas) que engloba o consumo, conforme será analisado posteriormente.

Em síntese, na lógica da produção, prevalece o consumo de massa, que precisava da intervenção do Estado (*Welfare State*) para garantir demanda, e, portanto os bens de consumo coletivo deveriam ser providos, sendo a produção e o consumo do espaço orientados para reproduzir a acumulação industrial fordista; na lógica do consumo, a produção se submete à segmentação, flexibilização e heterogeneidade das práticas de consumo, em consonância com a emergência do Estado neoliberal, no qual o espaço adquire cada vez mais a condição de mercadoria, favorecendo a reprodução da acumulação flexível. O Quadro Sinóptico adiante estabelece um paralelo entre a urbanização e a industrialização fordista e flexível.

QUADRO SINÓPTICO - INDÚSTRIA E URBANIZAÇÃO		
	INDÚSTRIA FORDISTA	INDÚSTRIA FLEXIVEL
PRÁTICAS ECONÔMICAS	<ul style="list-style-type: none"> - Primazia da produção – terciário subordinado - Produção em massa de bens homogêneos - Comando e produção centralizados - Concentração e centralização do capital industrial, financeiro e comercial - Mercados nacionais - Imperialismo e controle da produção e do mercado pelos países centrais - Trabalho: tarefas únicas - Formalidade do emprego - Consumo de bens de uso coletivo (de massa de bens duráveis) - Desenvolvimentismo, progresso, razão técnico-científica - Desenvolvimento desigual dos países periféricos 	<ul style="list-style-type: none"> - Primazia do consumo – terciário avançado dominante - Produção de produtos especializados - Comando e produção descentralizados - Desconcentração e internacionalização do capital. Supremacia do capital financeiro - Mercado global - Desindustrialização dos países centrais e manutenção do comando e industrialização dos países periféricos - Trabalho: múltiplas tarefas - Informalidade do emprego - tercerização - Consumo individualizado, celebração da diferença (consumo de bens intangíveis) - Desenvolvimento sustentável (discurso) - Desigualdades dos países periféricos em escala global
PRÁTICAS POLÍTICAS	<ul style="list-style-type: none"> - Estado de Bem Estar Social (<i>Welfare State</i>) - Estado Provedor - Estatização dos bens e necessidades coletivas - Regulamentação - Interesses de classes 	<ul style="list-style-type: none"> - Estado Neoliberal - Estado Empreendedor - Privatização dos bens e necessidades coletivas - Desregulamentação - Desmantelamento dos interesses de classe e emergência das minorias
PRÁTICAS CULTURAL-IDEOLÓGICAS	<ul style="list-style-type: none"> - Modernismo - Valores culturais homogeneizados - Cultura de massa - Primazia do coletivo 	<ul style="list-style-type: none"> - Pós-modernismo - Valores culturais fragmentados e plurais - Mercantilização da cultura - Primazia do individualismo (sociedade do espetáculo)
PRÁTICAS SOCIOESPACIAIS - URBANIZAÇÃO	<ul style="list-style-type: none"> - Concentração espacial - Cidade: modelo centro-periferia - Planejamento urbano tecnocrático - Natureza como recurso inesgotável – dominação - Cidades como centros de produção - Suburbanização - Rede urbana: hierarquizada e articulada em função dos centros de produção. - Localização industrial contígua ao comando - Diluição da forma urbana tradicional (antiga) – urbanização intensiva. - Primazia do urbano em relação ao campo - Separação das funções urbanas - Cultura e turismo – papel secundário na organização da cidade - Arquitetura com apelo funcional e social - Hiperurbanização dos países periféricos - Segregação socioespacial nos países subdesenvolvidos – urbanização com “ilhas de pobreza”. 	<ul style="list-style-type: none"> - Desconcentração e fragmentação espacial - Cidade: modelo polinucleado - Planejamento urbano estratégico - Limitação dos recursos naturais – conciliação - Cidades como centros de consumo. - “<i>Gentrification</i>” - Rede urbana: hierarquizada em função dos centros de comando – cidades globais. - Localização industrial fragmentada - Diluição da forma urbana – urbanização extensiva - A presença do urbano no campo. - Miscigenação das funções urbanas - Cultura e turismo – indústria - motriz na estruturação da cidade - Arquitetura com apelo formal e do consumo imagético. - Manutenção da hiperurbanização dos países periféricos. - Segregação socioespacial nos países subdesenvolvidos – urbanização da pobreza hegemônica com “<i>ilhas de prosperidade</i>”

Elaborado pelo autor.

1.4 - A PRODUÇÃO E O CONSUMO DO ESPAÇO PARA/PELO TURISMO.

1.4.1 - O TURISMO E AS PRÁTICAS SOCIAIS

Pretende-se nesta seção relacionar o turismo e as práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas), situando-o em relação à lógica da produção e a do consumo. Para tanto, adotou-se a periodização proposta no subcapítulo anterior que destaca a produção de mercadorias e desta com o setor produtivo e o mercado de consumo. À luz desta perspectiva histórica, será possível estabelecer um campo conceitual acerca do turismo, que envolve contribuições de diversas áreas do conhecimento. Entretanto, adverte-se que as proposições ora apresentadas não têm como prioridade esgotar o campo epistemológico do turismo, mas proceder a uma abordagem que conduza a compreensão da produção e consumo do espaço atrelado ao turismo.

No primeiro momento, que compreende do início das civilizações até o final do século XIX, as viagens surgiram com o intuito de descobrir novos produtos e, posteriormente, novos mercados.

As viagens por prazer, eram muito limitadas, restritas a espaços limitados, podendo-se relacionar como exemplos significativos do período as atividades de peregrinação religiosa e a participação nos jogos olímpicos e, a partir do século XVI, aquelas decorrentes de uma certa atração exercida pelas cidades. Na verdade, as cidades, sempre se constituíram nos locais de maior acesso à diversidade de oportunidades – compra de bens, serviços, informações e contatos pessoais (VARGAS, 1996, p. 39).

Nesse sentido, não se pode falar ainda da atividade turística. Para Krippendorf (2001), existe uma necessidade inata de

viajar, mas não é o que caracteriza o tipo de viagens surgidas no contexto da modernidade. A necessidade inata de viajar é fruto do desejo de conquistar, descobrir e conhecer outros lugares, atravessar as barreiras espaciais e temporais do lugar, motivadas pela guerra, pela ampliação dos mercados, pela conquista e posse de novos territórios, pelas peregrinações religiosas, entre outras. Essas evidências podem ser identificadas nas viagens produzidas pela ampliação dos mercados no Oriente Próximo na Antiguidade; nas construções de estradas pelo Império Romano, no século II a.C. a II d.C., viabilizando o domínio sobre os territórios conquistados; nas peregrinações a lugares religiosos na Europa medieval; entre outros exemplos. Entre o século XVI e início do século XIX, os deslocamentos impulsionados pela conquista de novos territórios dentro da lógica expansionista e imperialista dos primórdios do capitalismo, ou mesmo a necessidade de descobrir lugares e paisagens desconhecidas e exóticas não caracterizavam ainda atividade turística tal qual a entendemos atualmente. Tratava-se de viagens de caráter e objetivos específicos, sem fins específicos de lazer ou recreação, muito embora tenham contribuído para a valorização de certos lugares e paisagens.

No entanto, o que aproxima estas viagens, sem fins de lazer ou recreação, ao turismo que se desenvolve inserido na lógica da produção é o deslocamento dos sujeitos. É tanto que as viagens da aristocracia para fins culturais, denominadas como *Grand Tour*, compondo a educação dos mais abastados, contribuíram para a constituição do significante e do significado do termo turismo. A origem etimológica da palavra turismo provém do latim *tornus* (torno) como substantivo e *tornare* (tornear, girar) como verbo, que significa a ideia de giro, de viagem circular e identifica-se com o *turn* britânico que cedeu lugar ao *tour* de influência francesa, constituindo a raiz da palavra em várias línguas (MOESCH: 2002).

Assim como as viagens e os deslocamentos dos sujeitos não são uma invenção do turismo, as atividades de lazer associadas ao ócio também não surgiram ou são exclusivas da atividade turística. É importante distinguir as especificidades do lazer e do turismo neste contexto, uma vez que a atividade turística é uma forma de lazer, ou seja, constitui um dos interesses de se utilizar o tempo livre, o ócio. Enfim, o lazer se identifica como uma necessidade mais natural de se utilizar o tempo livre, o ócio, o não trabalho, ao passo que o turismo se manifesta como uma forma de lazer induzida pelo capitalismo.

O ócio se estabelece historicamente a partir da oposição ao trabalho. Esta distinção se insere na divisão das atividades intelectuais e manuais, das artes liberais orientadas para as classes privilegiadas e das artes mecânicas voltadas para a classe trabalhadora, respectivamente.

Tanto é verdade que a origem etimológica da palavra *negócio* (o comércio, o trabalho, o *negócio*), surgiu como oposição ao conceito de *ócio*, decorrente de sua concepção grega. *Neg- Ócio*, isto é, negação do *ócio* (VARGAS e LISBOA, 2010).

No contexto das mudanças provocadas pela Revolução Comercial, marcada, sobretudo, pela ascensão da burguesia mercantil e pelos valores protestantes, o trabalho adquiriu um nível de importância maior entre as classes mais abastadas ao permitir o enriquecimento, sendo ao *ócio* atribuído uma conotação negativa.

No segundo momento, no qual o consumo é induzido pela produção industrial, inicia-se o desenvolvimento do turismo propriamente dito.

A valorização do trabalho e a sua divisão social serão potencializadas no contexto da industrialização por ser uma condição necessária para o desenvolvimento do se-

tor secundário, onde a própria exploração do trabalhador constituía uma forma de obtenção da *mais-valia*, requisito fundamental para o processo de acumulação capitalista (VARGAS e LISBOA: 2010). O *ócio*, nesse contexto, passa a estar relacionado à necessidade de dispor de um tempo para recuperação da força de trabalho, como forma de não comprometer a produtividade, bem como para criar um tempo livre para o consumo dos produtos ofertados pela indústria.

Entretanto, no início do processo de industrialização, os operários não dispunham de tempo livre devido às condições de exploração do trabalho. Lafargue, no final do século XIX, escreveu o livro o *“Direito à Preguiça”*, denunciando esta situação e reivindicando o tempo livre como forma de emancipação.

Essa distinção entre o tempo do trabalho e o tempo do lazer pode ser percebida na definição abaixo:

O lazer é um conjunto de ocupações, as quais o indivíduo pode se dedicar prazerosamente, seja para relaxar, divertir-se, ou para alargar o seu conhecimento e sua participação social espontânea, o livre exercício de sua capacidade criativa, após ter-se desembaraçado das suas obrigações de trabalho, familiares e sociais. (DUMAZEDIER apud TASCHNER, 2009, p. 78)

Esse conceito de lazer se alinha a própria origem etimológica da palavra *lazer*, que provém do latim *licere* e significa ser permitido, quer dizer, o lazer pressupõe a liberdade de uso do tempo livre (VARGAS e LISBOA, 2010).

Nesse segundo momento, assim como o consumo está submetido à lógica da produção, o lazer também é considerado e teorizado pelo viés produtivista. Não é à toa que a divisão entre o lazer e o trabalho penetrou no pensamento urbanístico moderno, compondo as proposições da Carta de Ate-

nas, que preconizava a divisão espacial das funções urbanas (habitação, trabalho, lazer e circulação) na cidade moderna.

A atividade turística se difunde com a ascensão da sociedade moderna no contexto do capitalismo industrial e das conquistas trabalhistas promovidas pelo Estado de bem-estar social (*Welfare State*). Os avanços tecnológicos foram responsáveis por viabilizar e facilitar os deslocamentos, com o advento de meios de transportes e meios de comunicações mais eficientes. Entretanto, é preciso destacar que o tempo livre foi, a princípio, prerrogativa das elites, somente com as reivindicações da classe assalariada é que se conquista o tempo para o lazer, que se converte em viagem turística.

Na lógica da indústria fordista, da produção e do consumo de massa, emerge o turismo de massa¹⁰, que acentua a contraposição entre o tempo do trabalho e o tempo do ócio, correspondendo respectivamente ao cotidiano e ao anticotidiano. Segundo Urry (2001, p. 17) *“o turismo é uma atividade de lazer, que pressupõe o seu oposto, isto é, um trabalho regulamentado e organizado”*.

O que confirma que o uso do tempo livre para o turismo pressupõe o trabalho é o fato de que as pessoas que não possuem remuneração (proveniente do trabalho), não têm condição de realizar os gastos necessários para a prática do turismo (hospedagem, alimentação, deslocamento, compras, etc.).

Assim, os desempregados possuidores de tempo desocupado – e não livre – nem remunerado podem fazer o turismo, apenas o lazer local. Entende-se o tempo livre, portanto como aquele vinculado ao trabalho, pois, se não houver o trabalho, o tempo não será livre, estará sempre desocupado (CORIOLANO e SILVA, 2005, p. 50).

A viagem e as práticas de turismo decorrentes do tempo livre, fomentado pela lógica da produção, surgiram quase como uma imposição. Não é somente o tempo do trabalho que se insere na lógica da produção, mas o tempo livre alimenta a reprodução do modo de produção capitalista, pois *“as leis do sistema (de produção) nunca entram de férias”* (BAUDRILLARD, 2008, p. 205).

Ainda assim, o trabalho importava mais que a atividade de lazer e de turismo, que cumpria uma função secundária e não compunha um mercado por excelência para os produtos industriais. Embora restasse ao lazer e às atividades turísticas uma posição econômica acessória, que se restringia, sobretudo, à elite que possuía dinheiro e tempo excedente para realizar viagens, desenvolve-se nos países desenvolvidos o turismo de massas, graças às condições oferecidas pelo *“Welfare State”*.

O apelo de consumo voltava-se mais para a aquisição da segunda moradia, de veraneio (praia ou campo), que respondia diretamente às alternativas do mercado imobiliário e à indústria de bens de consumo duráveis, que lucrariam grandemente com o preenchimento dos espaços vazios destas novas moradias (VARGAS, 1996, p. 41).

No terceiro momento, correspondente à pós-modernidade, as práticas sociais que envolvem o turismo transcenderam o turismo de massa, que antes estava vinculado à sociedade de massa e à produção de bens materiais padronizados. Atualmente caracteriza-se muito mais como uma atividade inserida no modo de *“produção flexível”*, onde prevalece a lógica do consumo, a flexibilidade e a segmentação das demandas e das ofertas turísticas, a busca de uma série de sensações que envolvem o consumo de bens imateriais, experiências intangíveis e serviços diferenciados.

¹⁰ Cruz (2001, p. 6) explicita as especificidades do turismo de massa ao afirmar que *“(...) é preciso reconhecer que ‘turismo de massa’ não significa ‘turismo das massas’, pelo simples fato de que as massas não fazem turismo. O turismo de massa é uma forma de organização do turismo que envolve o agenciamento da atividade bem como a interligação entre agenciamento, transporte e hospedagem, de modo a proporcionar o barateamento dos custos da viagem e permitir, conseqüentemente, que um grande número de pessoas viaje, Faz-se necessário lembrar, entretanto, que essa quantidade de pessoas que viaja está muito longe de corresponder ao total da população mundial e muito longe, portanto, de corresponder à massa da população do planeta”*.

O modelo de turismo de massa ou estandardizado, vigente há mais de quatro décadas, já não é o mais adequado para lograr a competitividade de empresas e de núcleos turísticos. Uma nova era do turismo está se consolidando, exigindo qualidade, espaço para o turismo personalizado, com exigência de sustentabilidade social e ambiental e de competitividade com qualidade e eficiência, sugerindo, assim, novas formas de fazer turismo (CORIOLANO e SILVA, 2005, p. 89-90).

Cada vez mais a relação entre o consumo, o lazer e o turismo tem na sua encruzilhada a questão do tempo, que constitui, juntamente com o espaço, uma mercadoria, confirma Baudrillard:

O tempo constitui uma mercadoria rara, preciosa e submetida às leis do valor de troca. É o que se constata a respeito do tempo de trabalho, porque se vende e se compra. Mas, o tempo livre, para ser consumido, tende cada vez mais a ser direta ou indiretamente comprado. (BAUDRILLARD, 2008, p. 107).

Desta forma, o valor de troca que se verifica no tempo do trabalho se transfere para o tempo livre. A racionalidade imposta ao tempo, assim como ao espaço, o torna fragmentado, mensurável, passível de ser comercializado, como qualquer outra mercadoria.

Embora as práticas que envolvam o turismo aparentemente se distanciem do trabalho enquanto prática proveniente das relações de produção, o uso e o significado do tempo livre na sociedade contemporânea se converte em tempo produtivo. Neste sentido, o tempo do ócio e do lazer, semelhante ao trabalho, alimenta as “*engrenagens produtivas*” da sociedade (PAIVA, 2007, p. 154).

Há a crença de que o lazer está alienado por estar subordinado ao tempo do trabalho, pois o tempo livre permite a

recomposição e a reconstituição da força de trabalho. Para Baudrillard esta alienação é mais profunda, porque não há a possibilidade de perder o tempo, no sentido de dispensá-lo.

Para Szmercsanyi (2004, p. 32), o lazer - e consequentemente o turismo – se afirmam como mercadoria na medida em que se torna “*fonte segura de lucro e envoltório inebriante do consumo-alienação*”. Essa alienação se evidencia na ausência do exercício pleno da liberdade de escolhas dos indivíduos, não só do tempo do negócio, como também do ócio.

Assim como nas demais práticas, o consumo verificado no lazer e no turismo constitui uma forma de distinção social, igualmente monopolizado pela criação de bens diferenciados.

Claro que, tanto entre os produtores como entre os consumidores do turismo ocorre uma estratificação socioeconômica muito grande. Por isto, os pacotes, os agentes e as áreas turísticas diferenciadas diversificam o setor e respondem às demandas sociais específicas: turismo popular, de massas, de elite, cultural, ecológico, de negócios, da terceira idade, esotérico, esportivo, náutico, entre outros. O que é comum a quase todos é que a produção do setor é – ao mesmo tempo – o consumo de seu produto, então, todo o tempo, o setor reinventa paisagens e práticas a serem consumidas pelo turismo. Novas vias de acesso, edificações, equipamentos coletivos, mercadorias, maior circulação de informações, de pessoas consumindo e recriando vorazmente as paisagens natural e historicamente constituídas (LUCHIARI, 2000, p. 114).

A flexibilidade nas práticas sociais do turismo se manifesta nessa segmentação da atividade, com a emergência das várias modalidades de turismo supracitadas em função da complexidade das demandas e tipos de consumidores, as-

sim como dos benefícios econômicos decorrentes da diversificação das ofertas. O turismo solidário ou comunitário é um exemplo desta busca por experiências singulares, se valendo de lugares antes excluídos da experiência turística, como favelas, vilas de pescadores, terras indígenas e quilombolas, entre outros. A flexibilidade se relaciona também ao tempo, conforme já foi mencionado, manifestando-se frequentemente no desmembramento do período de férias, favorecendo deslocamentos para destinos diversos.

O turismo contemporâneo, ou flexível, empregando-se uma analogia ao processo de acumulação atual, incorpora também os avanços tecnológicos de transportes e comunicação, facilitando a articulação entre os lugares.

Dentro da perspectiva histórica apresentada, já é possível inferir sobre a relação entre o turismo e as práticas econômicas, ou seja, como o turismo se insere no processo de produção, consumo e distribuição de bens materiais.

Uma primeira questão que se coloca na relação entre o turismo e as práticas econômicas se refere ao fato de que o turismo, para além das inúmeras práticas que comporta e articula, constitui também uma atividade econômica, com grande importância para a economia global e local, compondo um importante nicho de reprodução do processo de acumulação capitalista.

O turismo enquanto uma das principais manifestações da lógica do consumo se torna uma nova “*indústria motriz*”¹¹ (VARGAS, 1996). Considerar o turismo como uma “*indústria-motriz*” não significa qualificá-lo como atividade econômica pertencente ao setor secundário. Para Boullón (2002), o turismo pertence ao setor terciário, pois, embora reúna uma série de tipos de bens e serviços produzidos por outros setores, sua natureza se sustenta no consumo. No entanto, é inegável que o setor secundário serve à estruturação e dinamismo da

atividade turística e vice-versa, pois o turismo pode funcionar como atrativo para o incremento da indústria, constituindo, assim, uma relação de complementaridade.

A produção, o consumo e a distribuição verificada na atividade turística são visíveis em um primeiro momento na diversidade de bens, mercadorias e serviços, procedentes de diversos setores, que servem ao turismo (alimentação, transportes, hotelaria, cultura, artesanato, souvenirs, entre outros). Por outro lado, como o suporte espacial é imprescindível para o turismo, as práticas econômicas de produção, consumo e distribuição se verificam na transformação do espaço, que passa a ser produzido e consumido como mercadoria. A distribuição, no entanto, é de outra ordem, pois são os sujeitos que se deslocam e não a mercadoria espaço em si, muito embora, a imagem turística de um lugar seja passível de circular e conseqüentemente ser comercializada.

Enfim, o turismo se enquadra no conjunto de transformações gerais ocorridas nas práticas econômicas contemporâneas, caracterizada por uma maior flexibilidade e mobilidade do setor industrial em função da substituição do modelo fordista pela “*produção flexível*”, por uma tendência a desindustrialização e aumento e especialização do comércio e serviços no setor terciário. Esse alargamento do terciário inclui a atividade turística, que “*apresenta-se como um dos principais produtos de consumo resultante da globalização, que entre outros processos aumenta a atratividade e a visibilidade dos lugares*” (PAIVA, 2007, p. 153).

O turismo, na sua relação com as demais atividades econômicas, é uma atividade social que possibilita a reprodução do modo de produção capitalista, respaldado pelo processo de globalização que dilui as barreiras do espaço e do tempo, incorporando diversos lugares a essa lógica, mesmo que essas localidades não desempenhem nenhuma função no sistema produtivo industrial.

¹¹ Quanto a esse conceito de indústria motriz ver: Perroux, François. *L'Économie du XXème siècle*. Paris. Presses Universitaires de France. 1964.

A relação entre o turismo e as práticas políticas pode ser entendida na medida em que é possível inferir sobre as relações de poder que envolvem a atividade, sobretudo no papel desempenhado pelo Estado. Conforme foi destacado anteriormente as práticas políticas contemporâneas caracterizam-se pelo advento do neoliberalismo.

O receituário neoliberal incide no turismo na medida em que o mesmo, por sua dimensão espacial intrínseca, possibilita a absorção de novos territórios à lógica capitalista, favorecendo os fluxos de capitais (industriais, comerciais e financeiros) em escala global. Nesse sentido,

Toda empresa transnacional turística aspira alcançar um universo de consumidores e, para tal, adota, irradia e responde positivamente a expressões do pensamento neoliberal manifestado nas políticas econômicas de abertura absoluta do comércio internacional, a desregulação das relações internas, o ingresso ilimitado e estimulado de capitais externos (GALLERO, 2001, p.34).

A articulação entre o turismo e a questão espacial - nas suas mais variadas escalas - tem se transformado em um dos principais exemplos de penetração da variedade de iniciativas neoliberais nas políticas, no planejamento e na gestão públicas (BRENNER e THEODORE, 2002, p. 4), principalmente no que se refere à competitividade entre os lugares.

Isso significa que as políticas de turismo adotadas em muitos lugares se submetem aos interesses hegemônicos do capital e favorecem o poder político e econômico das elites globais e locais. Essa realidade revela uma participação preponderante do Estado e do mercado com seus interesses subjacentes, hegemonia política e econômica, respectivamente, como agentes produtores do espaço, minimizando a participação dos demais agentes sociais¹².

A população local e residente em comunidades mais modestas, formadas geralmente por nativos, embora constitua um agente produtor do espaço, tem uma participação restrita no processo de decisão relacionado à posse da propriedade e à utilização dos recursos naturais e turísticos, pois prevalecem, no processo de produção e consumo do espaço voltado para o turismo, os interesses do Estado e do mercado.

O discurso neoliberal invade as políticas públicas de turismo valendo-se do mito do desenvolvimento e do crescimento econômico e da diminuição dos desequilíbrios econômicos e da desigualdade social, mas na prática o que se verifica é o descompasso nos padrões de produção e consumo ligados ao turismo, à elevação das desigualdades em escala global, contrapondo interesses e valores assimétricos entre a população e os turistas e a informalidade dos empregos no setor.

Em síntese, a relação entre o turismo e as práticas políticas tem como ponto de interseção a incidência das novas atribuições do Estado no processo de acumulação, marcado principalmente pelo planejamento estratégico, que direciona políticas públicas que favorecem a atuação do mercado. Vainer (2002, p. 77), ao criticar o planejamento estratégico, identifica as diferenças com relação ao planejamento tradicional ao afirmar que a preocupação agora, contrária aos temas como crescimento desordenado, reprodução da força de trabalho, equipamentos e consumo coletivo, movimentos sociais urbanos, se direciona para a produtividade e a competitividade urbana, sendo o turismo uma das principais atividades nesse processo.

A diversidade cultural-ideológica das práticas sociais da contemporaneidade, ao contrário da modernidade, que se baseava em valores culturais mais padronizados consoantes a visão positivista, que pregava o domínio do progresso e da razão, incide em maior ou menor grau nos

¹² “Uma das alternativas hegemônicas que se confrontaria com os ideários neoliberais seria o desenvolvimento com base local que privilegiasse as iniciativas endógenas, fortalecendo a democracia e que minimizasse os efeitos de segregação socioespacial criados e aprofundados pelas relações capitalistas, que incentivasse à participação popular nos processos de decisão no que diz respeito à governança municipal e estimulasse a construção da autonomia daqueles que vivem nos diversos lugares” (TAVEIRA, e FONSECA, 2009, p. 5)

modos de vida e nas práticas cotidianas dos lugares e se expressa na variedade de formas e tipos de mercadorias produzidas de acordo com gostos específicos, ao mesmo tempo em que o consumo desses produtos, serviços e experiências diferenciados se torna uma prática homogênea. A própria cultura se transforma em algum gênero de mercadoria (HARVEY, 2005b).

David Harvey advoga que os artefatos e práticas culturais, assim como as características ambientais específicas dos lugares, são o melhor campo para se obter a “*renda monopolista*”. Harvey toma emprestado da linguagem da economia política o termo renda monopolista a fim de entender como os processos de globalização econômica se relacionam com as localidades e as formas culturais e define:

Toda a renda se baseia no poder monopolista dos proprietários privados de determinadas porções do planeta. A renda monopolista surge porque os atores sociais podem aumentar seu fluxo de renda por muito tempo, em virtude do controle exclusivo sobre algum item, direta ou indiretamente, comercializável, que é, em alguns aspectos, crucial, único e irreplicável. (HARVEY, 2005b, p. 28).

Os elementos de distinção, associados ao conceito de “*capital simbólico*” proposto por Pierre Bourdieu, sofisticados por Harvey como sendo “*capital simbólico coletivo*”, têm relação direta com o turismo, na medida em que o mesmo se vale das singularidades dos recursos turísticos a fim de transformá-los em atrativos.

O capital simbólico coletivo vinculado a nomes e lugares como Paris, Atenas, Nova York, Rio de Janeiro, Berlim e Roma é de grande importância, conferindo a tais lugares grandes vantagens econômicas em relação a, por exemplo, Baltimore, Liverpool, Essen, Lille e Glasgow. O problema para esses lugares citados em

segundo lugar é elevar seu quociente de capital simbólico e aumentar seus marcos de distinção, para melhor basear suas alegações relativas à singularidade geradora da renda monopolista (HARVEY, 2005b, p. 36).

No entanto, é importante destacar que o “*capital simbólico coletivo*” não depende única e exclusivamente da quantidade de recursos financeiros empregados na criação da renda monopolista, mas dos “*valores de autenticidade, singularidade e qualidades específicas irreplicáveis*” (HARVEY, 2005b, p. 37).

O turismo é uma prática social por excelência de emissão, transmissão e recepção de mensagens dos valores culturais e ideológicos, permitindo a troca constante de conteúdos simbólicos da cultura, da arte, da religião, do folclore, dos modos de vida, da culinária, da indumentária, da moda, etc... “*O turismo faz parte do mundo dos símbolos, ícones, idéias, sonhos e representações, pois é antes de tudo um conjunto de pré-concepções e percepções de imagens e valores de significado cultural*” (CORIOLANO e SILVA, 2005, p. 44). O espaço, contudo, se torna um dos principais meios de expressão dessas práticas cultural-ideológicas.

A análise ora apresentada sobre a relação entre o turismo e as práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas) revelam o caráter multifacetado da atividade turística e demonstram que não é possível proceder a um reducionismo, sobretudo econômico na conceituação e abordagem da atividade, que pressupõe a inter-relação dessas práticas sociais.

A complexidade de abordagem do turismo é tão evidente que, além de constituir o alvo de definições por parte de órgãos governamentais, é objeto de estudo de diversas áreas do conhecimento, mais ou menos segmentadas em duas linhas gerais de interpretação, a saber: uma mais técnica, ligada à Administração e Marketing e à Economia, e outra

de caráter mais humanístico, representada principalmente pela Geografia e pela Sociologia¹³. É importante destacar que o Turismo, tem se consolidado como área do conhecimento de caráter interdisciplinar, acolhendo contribuições múltiplas.

Nesse sentido, para dar conta teórica e metodologicamente da complexidade da atividade turística Beni (2006) propõe uma visão ampliada e sistêmica aplicada ao turismo, na medida em que, dentro de uma visão holística, introduz o conceito do Sistur (Sistema de Turismo).

Pela conceituação de sistema como um conjunto de procedimentos, doutrinas, idéias ou princípios logicamente ordenados e coesos, com intenção de descrever, explicar ou dirigir o funcionamento de um todo, tivemos em mente situar o Turismo, em toda a sua abrangência, complexidade e multicasualidade, em um esquema sintetizador dinâmico que demonstre as combinações multifacetadas de forças e energias, sempre em movimento, de modo a produzir um modelo referencial. Este deve ter a capacidade de retratar, até seus limites máximos a configuração que tenta assumir um fenômeno como o Turismo, tão sujeito a variáveis internas e externas que escapam, no momento da análise científica, a praticamente todo esforço de cristalização para se poder estudá-las, determiná-las e avaliá-las (BENI, 2006, p. 46).

No âmbito do organismo oficial, que é a Organização Mundial de Turismo (OMT), o turismo pode ser compreendido como *"as atividades que as pessoas realizam durante suas viagens e permanência em lugares distintos dos que vivem, por um período de tempo inferior a um ano consecutivo, com fins de lazer, negócios e outros."*

Para Cruz (2001), a definição adotada pela OMT é importante pois permite orientar os órgãos oficiais de turismo em

diversos lugares em relação ao planejamento e gestão da atividade. Essa definição, no entanto, atribui ao turismo o mesmo significado que viagem, independente da motivação do deslocamento. Ainda que essa definição do turismo seja aceita, ela não está isenta de contradições, principalmente no que se refere ao reducionismo pragmático dos índices estatísticos.

Percebe-se que, mais importante que estabelecer ou considerar uma determinada conceituação para a atividade turística, pois *"não há um conceito que atenda ou que consiga defini-lo a contento, por ser ele um fenômeno multifacetado"* (CORIOLANO e SILVA, 2005, p. 81e 82), é compreender sua relação com as diversas práticas sociais e constatar a impossibilidade de dispensar as suas idiosincrasias espaciais, ponto central da presente pesquisa.

1.4.2 - A PRODUÇÃO E O CONSUMO DO "ESPAÇO TURÍSTICO".

Conforme foi analisado anteriormente, o turismo é uma atividade abrangente, envolvendo diversas práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas), o que torna sua abordagem bastante complexa, uma vez que:

(...) os elementos complicadores ampliam-se ao abordar-se o turismo, não só como atividade econômica, mas sobretudo como fenômeno complexo, de natureza econômica, social, política e cultural, traduzindo-se em expressões territoriais e espaciais variadas e de naturezas distintas (RODRIGUES, 1997, p. 125).

O turismo representa e materializa a diluição das barreiras do espaço e do tempo na contemporaneidade e *"tem impulsionado transformações substantivas no espaço, não encontrando limites para a sua penetração"* (PAIVA, 2007, p. 155).

¹³ A presente pesquisa se alinha principalmente às contribuições teóricas da chamada *"Geografia do Turismo"*, precisamente pela ênfase que esta atribui às questões espaciais com destaque para a produção acadêmica de Rita de Cássia Cruz, Adyr Ballastreri Rodrigues, Ana Fani Carlos, Luzia Neide Menezes Teixeira Coriolano, Sylvio Bandeira de Mello e Silva, só para citar alguns. As contribuições do planejamento urbano, da arquitetura e do urbanismo na compreensão da atividade turística ainda são incipientes, uma das principais contribuições são as de Heliana Comin Vargas, que estuda o turismo na sua relação com o setor terciário e seus rebatimentos no território.

O uso indiscriminado do espaço pelo e para o turismo não reconhece distinção entre os ambientes rurais e urbanos, entre espaços naturais e culturais ou entre espaços reais e simulados. As diferentes repercussões espaciais do turismo podem ser consideradas com base nos deslocamentos necessários à prática do turismo, provocando transformações nos espaços emissores e receptores, e nos próprios espaços de deslocamento (CRUZ, 1999).

Essas transformações espaciais se relacionam com a natureza intrínseca do turismo.

Sem dúvida, a essência do processo turístico se encontra na permissividade de outras práticas ‘normais’ ou não, que rompem com as que se associam com a vida diária, o cotidiano imposto na esfera do trabalho e de sua reprodução associada, reproduzem outro cotidiano, distinto, temporal e em outros contextos espaciais. (NICOLAS, 2001, p. 41).

A produção e o consumo do “*espaço turístico*”, lastreado nas proposições teóricas supracitadas, constituem a síntese da inter-relação das práticas econômicas, políticas e cultural-ideológicas que envolvem a prática do turismo, analisadas anteriormente.

Entretanto, é necessário salientar que a produção e o consumo do “*espaço turístico*” inserem-se na produção e consumo do espaço, em geral verificado no processo de reprodução da acumulação capitalista. Neste sentido, a produção e o consumo do espaço - destinado ao turismo ou não - não se excluem enquanto uso e apropriação. A incidência espacial do turismo coincide com outras práticas sociais contemporâneas, com outros usos e apropriações espaciais, além das preexistências espaciais de herança histórica. O que qualifica o turismo como uma das atividades de maior repercussão espacial é o fato de que ele se apropria tanto das formações espaciais pré-capitalistas

(sítios arqueológicos, cidades históricas, monumentos), como dos espaços resultantes da lógica da produção (áreas centrais, indústrias, portos, etc.). A expressão espacial da atividade é tão genuína que “(...) *o turismo cria, transforma, e inclusive valoriza diferencialmente espaços que poderiam não ter nenhum ‘valor’ no contexto da lógica da produção*” (NICOLAS, 2001, p. 49).

Entretanto, não se pode negar as especificidades da relação entre turismo, produção e consumo do espaço. O argumento fundamental que confirma essas especificidades situa-se no fato de que “*nenhuma outra atividade consome, elementarmente, espaço, como faz o turismo. (...) Esse consumo se dá através do consumo de um conjunto de serviços, que dá suporte ao fazer turístico*” (CRUZ, 1999, p. 14).

O turismo representa uma produção não material que repercute no consumo não material, isto sugere que a produção e o consumo do “*espaço turístico*” são diferenciados e se particularizam na medida em que “*não se comercializa a terra, o recurso natural ou o local de qualidade singular, mas a mercadoria ou serviço produzido por meio de seu uso*” (HARVEY, 2005b, p. 28).

O consumo dos recursos utilizados pelo turismo não se dá de forma estrita, muita embora constitua uma atividade predatória, no qual o recurso turístico é ameaçado pelo seu próprio poder de atração.

O espaço-consumido não é forçosamente destruído, implica que a produção turística não obedece às leis da produção econômica tradicional: o turismo se cria e recria como valor de uso (e também de troca), sem que sua destruição seja obrigada, ainda que às vezes ocorra. (NICOLAS, 2001, p. 44).

Boullón (2002) para efeito de planejamento conceitua o “*espaço turístico*” como sendo:

Consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos que, não devemos esquecer, são a matéria-prima do turismo. Este elemento do patrimônio turístico, mais o empreendimento e a infraestrutura turísticas, são suficientes para definir o espaço turístico de qualquer país (BOULLÓN, 2002, p. 79).

No entanto, este conceito é restrito, pois confunde o conceito de “*espaço turístico*” com a noção de atrativo turístico. O conceito de “*espaço turístico*”, assim como o conceito geral de espaço, conforme foi dito anteriormente, não pode ter seu significado reduzido, pois constitui um conceito abstrato que pode ser desdobrado em outras categorias de análise espacial.

A visão ampla do conceito de “*espaço turístico*” refere-se à totalidade das interações sociais na sua relação dialética com o espaço. O lugar, que pode ser definido como “*a porção do espaço apropriável para a vida – apropriada através do corpo – dos sentidos*” (CARLOS, 1996, p. 20), constitui uma categoria de análise importante para se compreender os atributos e vocações da heterogeneidade do “*espaço turístico*”.

Outra categoria importante de análise espacial é a paisagem, que constitui “... *um conjunto heterogêneo de formas naturais e artificiais*” (SANTOS, 1988, p. 65) submetidos à percepção visual e, como tal, pertencente à esfera da cultura. As atividades relacionadas ao turismo potencializam o consumo de diferentes paisagens, inclusive com a comercialização da sua imagem correspondente.

O espaço mercadoria do turismo não se explica apenas pelo valor de uso e de troca, mas cada vez mais pelo valor simbólico, que possibilita expressar valores culturais e sociais e a segmentação dos gostos. Na condição de mercadoria, o espaço produzido e consumido para o turismo se assemelha ao ciclo de vida de um produto, caracterizado pe-

las fases de desenvolvimento, pico, estagnação e declínio. Essa evolução é determinada pela degradação do lugar em função da sua excessiva atratividade, pelo surgimento de outros lugares turísticos mais interessantes e por questões subjetivas, relacionadas aos interesses dos turistas.

O processo de produção/consumo no turismo se comparado a outras atividades possui algumas singularidades:

O turismo apresenta uma diferenciação em relação a outras atividades econômicas, já que o espaço de destino apresenta um papel fundamental para cada um dos agentes que intervêm nos processos de produção e consumo turísticos: os proprietários de solo, promotores de espaço, agentes do setor, os consumidores, os intermediários e finalmente a própria administração;

A espacialização do turismo envolve fatores específicos, diferenciados ou com protagonismos distintos em comparação com os fatores gerais que explicam a localização das atividades econômicas. A dialética entre turismo e espaço se manifesta em dois fatos: a) o recurso turístico transformado em produto turístico se consome onde se produz e por outro lado o consumidor turístico necessita se locomover para consumi-lo; b) o consumo e a produção turística se dão de forma simultânea; (PALOMEQUE, 2001 apud SANTOS, 2007).

A produção e o consumo do “*espaço turístico*” compreendem também a produção e o consumo simbólico da imagem dos lugares e atrativos turísticos, pois “*o espaço do turismo e do lazer são espaços visuais, presos ao mundo das imagens que impõem a redução e o simulacro*” (CARLOS, 1999b, p. 176). Na atualidade, o Estado é um dos principais agentes no processo de promoção da imagem turística dos lugares, através das estratégias do “*city marketing*”.

Por outro lado, a produção e o consumo do espaço têm sido condicionados pelo comportamento do consumidor no turismo, que se torna cada vez mais exigente e seletivo na escolha dos destinos e das viagens. Nesse sentido, o “*espaço turístico*” é determinado a partir do momento em que existe o interesse e a visitação a um determinado local pelas pessoas, ou seja, não depende exclusivamente da formatação de locais e produtos para o consumo, fruto da turistificação.

A localização, a acessibilidade e os atributos particulares de determinados lugares (naturais ou construídos) constituem insumos importantes para o turismo. As intervenções de infraestrutura, do desenho urbano e da arquitetura cumprem um papel fundamental na criação do atrativo turístico. Por outro lado, existem fatores que qualificam determinados lugares (naturais ou históricos) como atrativos turísticos “*independentemente da homogeneidade imprimida ao território através da evolução dos meios de transporte e comunicações, garante àquele lugar, geograficamente definido, condições privilegiadas únicas*” (VARGAS, 1998).

Aliás, o turismo não só estimula a criação de novas configurações urbanas e arquitetônicas, como se vale das existentes, inclusive as concebidas e erguidas dentro de contextos histórico-sociais absolutamente distintos no tempo e no espaço, quando a motivação da sua construção não guardava nenhuma relação com o turismo, pois tinham sua função relacionada à afirmação do poder político ou religioso, ao poder econômico ou mais recentemente à lógica da produção industrial e aos avanços tecnológicos.

Lefebvre ressalta a importância do *design* espacial no processo de reprodução do espaço. A importância que o autor atribui às formas espaciais e ao urbanismo poderia ser analisado, no caso do turismo, considerando que a produção do lugar ou atrativo turístico constitui uma estratégia de

valorização da mercadoria espaço, qualificando o “*espaço turístico*”. Some-se a isto o fato de que essas formas espaciais são instrumento político de controle social do Estado para promover seus interesses e das elites dominantes. A diferenciação espacial do espaço produzido para o turismo qualifica-o positivamente para o consumo e constitui simultaneamente uma forma de distinção social, repercutindo no quadro de segregação socioespacial.

Nessa perspectiva poderíamos afirmar que o caráter espetacular, único, irreproduzível das formas espaciais, seja natural ou construído, como conjuntos urbanos e arquitetônicos, históricos ou de formação recente, conformam um importante insumo para a atividade turística.

A segmentação da atividade turística é determinada pelas características específicas dos lugares a serem produzidos e consumidos. As diferenciações espaciais, manifestadas no lugar e na paisagem, tais como a atração exercida pelo clima, paisagens e ambientes naturais e construídos, sítios arqueológicos, entre outros, são determinantes para qualificar as modalidades e tipos de práticas do turismo, tais como o ecoturismo, o turismo rural, turismo urbano, turismo cultural, turismo de aventura, turismo religioso, turismo de sol e mar, entre outros, pois “*cada modalidade de turismo requer demandas espacializadas*” (CORIOLANO e SILVA, 2005, p. 107-108). Essa segmentação diferencia as formas de produção e consumo do “*espaço turístico*”.

As modalidades de turismo histórico, cultural, religioso e arqueológico, por exemplo, se relacionam principalmente com as preexistências ambientais e práticas sociais cotidianas e tradicionais transformadas em atrativos ou lugares turísticos. Na maioria desses casos, onde o atrativo já existe, as intervenções físicas são em menor intensidade e o lugar é muito mais ressignificado, que propriamente é construído ou produzido.

Entretanto, há outras modalidades em que se exigem intervenções mais significativas no espaço, onde a atratividade dos lugares por si só não permite o pleno desenvolvimento dos fluxos turísticos, como é o caso da modalidade de turismo de “*sol e mar*”, objeto de interesse da presente tese.

A produção e o consumo dos espaços litorâneos, que qualificam a modalidade de turismo de “*sol e mar*”, constituem um dos segmentos mais dinâmicos da atividade turística¹⁴, pois além do ambiente natural litorâneo e da variedade dos seus ecossistemas¹⁵ exercerem elevado poder de atração, possibilitam ainda o exercício de diversas práticas de lazer. Embora não se pretenda proceder a uma análise aprofundada do processo de valorização histórica do mar e das paisagens litorâneas¹⁶, é importante destacar alguns aspectos fundamentais desse processo e sua repercussão na caracterização da modalidade de turismo de “*sol e mar*” na contemporaneidade.

A valorização das paisagens litorâneas é um fenômeno relativamente recente, ao contrário do caráter repulsivo anteriormente associado ao mar.

Se para os povos da Antiguidade o mar era tenebroso, cheio de cóleras, satânico, o lugar onde se devoram as criaturas malditas, um lugar enigmático, as praias abismos naturais e a navegação um desafio à divindade, na modernidade descobre-se o prazer que o mar, os litorais e as praias podem proporcionar (CORIOLANO e SILVA, 2005, p. 121).

Por outro lado, historicamente, os espaços litorâneos cumpriam e mantêm funções econômicas importantes, relacionados às atividades portuárias, de marinha e de pesca. Note-se que essas atividades faziam parte das funções urbanas das cidades, muito embora mantivessem uma distância relativa do mar, quer dizer, a negação do mar pela cidade constitui uma estratégia de localização com o in-

tuito de se proteger de invasões de inimigos, ao mesmo tempo em que era dependente dele, pelos recursos que o espaço litorâneo oferecia na sobrevivência econômica da cidade e na possibilidade de expansão do seu domínio.

A princípio, a valorização moderna dos espaços litorâneos se deve aos benefícios terapêuticos atribuídos aos banhos de mar, aos passeios de barco e às estadas nas ilhas, prescrito pelos médicos imbuídos do espírito higienista a partir de meados do século XVIII na Europa. Dantas (2004) acrescenta a importância das atividades de natação para fins de exercício físico, embora restrito aos homens, e afirma que essas práticas sociais de uso e apropriação dos espaços litorâneos se restringiam sobretudo às elites, e por isso mesmo impactaram os modos de vida, difundindo como moda os usos das estações balneárias.

O processo de valorização do mar se deve também ao fato de que o litoral passa a ser objeto de interesse da ciência (geografia física, biologia, geologia) e da arte, precisamente a pintura romântica e até mesmo a realista, que inclui a paisagem litorânea em seus repertórios, suscitando o uso da praia.

No século XIX, se difunde na Europa, principalmente nos países mediterrâneos, as práticas de vilegiatura, que pressupõe um lazer praticado nas proximidades da cidade, no campo e na praia. Ambrozio (2005) ressalta, no entanto que a origem da vilegiatura é mais antiga e o termo descende de *villa*, sinônimo não somente de povoação, mas da casa italiana de campo da aristocracia do século XVI e XVII, isto é, o território da vilegiatura se identifica com a *villa* do ócio.

Para Dantas (2004), estudioso do processo da valorização do litoral, a maritimidade moderna consiste em novas formas de uso e apropriação do mar (banhos de mar terapêuticos, vilegiatura ou veraneio e turismo litorâneo), relacionadas

¹⁴ Muñoz apud Coriolano e Silva (2005) compara esse dinamismo alertando para o elevado estágio de ocupação da costa mediterrânea em função da atratividade exercida pelos espaços litorâneos, dando como exemplo o caso da Costa Azul, Costa Vasca e Alpes Marítimos que apresentam níveis de urbanização de 95%.

¹⁵ Os espaços litorâneos inclui a superfície marítima, a praia, a planície litorânea, as dunas, as falésias, os mangues, as fozes de bacias hidrográficas, as lagoas, enfim, um variado conjunto de formas espaciais.

¹⁶ Ver o trabalho do geógrafo Eustógio Dantas, “Maritimidade nos Trópicos: por uma geografia do litoral”, que analisa não somente a contribuição de outros autores que tratam do tema, mas apresenta as particularidades da maritimidade moderna verificada nos trópicos, especialmente no Nordeste.

a transformações de caráter social, econômico e simbólico engrenados pela modernidade, e contrapostas às práticas marítimas tradicionais (pesca artesanal, porto e marinha).

Essas formas de uso e apropriação dos espaços litorâneos (banhos de mar terapêuticos, vilegiatura e turismo), maximizaram enormemente a atratividade do litoral, que se tornou destino de muitas pessoas, conduzindo um processo intenso de transformação espacial.

No século XX, a produção e consumo dos espaços litorâneos que redundaram no uso e apropriação da orla marítima se justificam pela demanda que surgiu no contexto do turismo de massa dos países desenvolvidos pós segunda guerra. Essa realidade foi responsável pela ocupação intensiva da costa mediterrânea, principalmente na França, Itália, Grécia, Espanha e Portugal, motivada também pelas práticas de vilegiatura.

A partir da década de 1960 os territórios litorâneos de outros continentes passam a configurar como destinos turísticos internacionais, tais como o Caribe, o México, a Austrália, os Estados Unidos. Outras localizações mais periféricas são também referência em relação à atratividade do litoral, como Viña Del Mar (Chile), Mar del Plata (Argentina), Punta Del Este (Uruguai) e, no Brasil, o Rio de Janeiro.

O turismo de “*sol e mar*” consolida-se e associa-se ao desenvolvimento do turismo de massa pelo fato de concentrar um grande número de pessoas na mesma época e em um só lugar¹⁷. Essa concentração no tempo ocorre em função da sazonalidade, dependendo das condições favoráveis do clima para o exercício da modalidade de turismo de sol e mar.

A valorização do mar no Brasil se assemelha ao processo verificado nos países desenvolvidos, com a emergência da maritimidade moderna, embora apresente características

específicas em função do seu caráter periférico. Estas particularidades serão explicadas na análise sobre a valorização litorânea verificada em Fortaleza.

No atual estágio de globalização das práticas sociais, novos territórios buscam inserir-se nos fluxos do turismo internacional de “*sol e mar*”. O Brasil, pelas características do clima, pela extensão e diversidade ecológica da costa, apresenta potencialidades para o incremento desta modalidade, que tem sido incorporada nos discursos e nas políticas do Estado, nas suas mais variadas instâncias, para a promoção do desenvolvimento das cidades e regiões, com a implementação de ações e intervenções que favoreçam a penetração e a atuação do capital privado, em especial de origem internacional. Apesar dessas intenções, o Brasil ocupa uma posição ainda modesta dentro do turismo internacional. A modalidade de turismo de “*sol e mar*” se desenvolve no Brasil, em grande parte, relacionada às demandas nacionais e regionais. Os territórios privilegiados são principalmente o litoral do Rio de Janeiro face à vocação turística da cidade maravilhosa e a beleza natural das praias; o litoral de São Paulo, apropriado em sua maior parte pela vilegiatura praticada pela grande demanda proveniente da cidade de São Paulo; o litoral de Santa Catarina, que exerceu grande atratividade aos turistas argentinos e constitui um espaço altamente valorizado; e finalmente, o litoral nordestino.

O Nordeste se impõe como uma região com grande potencialidade para o desenvolvimento do turismo de “*sol e mar*” em função das suas características climáticas de sol e calor o ano todo, ao contrário dos outros territórios supracitados que estão subordinados à sazonalidade. A diversidade de paisagens litorâneas ao longo da extensa costa nordestina tem se convertido em insumo para a implementação de diversas ações do Estado que o enxergam como territórios prioritários e estratégicos no processo de acumulação con-

¹⁷ Segundo uma publicação do Ministério do Turismo do Brasil que trata do Turismo de Sol e Praia e estabelece diretrizes para fins de planejamento, gestão e mercado: “Cerca de 60 a 65% da demanda mundial de turistas busca sol e praia em função de climas tropicais ou mediterrâneos, o que gera uma concentração muito grande de visitantes nesses destinos, sejam eles nacionais, sejam internacionais”.

temporâneo e nas intenções de desenvolvimento.

Uma das principais contradições no processo de produção e consumo desses espaços litorâneos no Nordeste reside no fato de que essas intervenções se implantam em um quadro de desigualdade socioespacial de herança histórica, manifestadas entre outros aspectos no processo de urbanização das metrópoles e seus espaços litorâneos adjacentes. Enfim, a produção e o consumo do espaço ligado ao turismo envolvem diversos processos espaciais, em variadas escalas e com diferentes manifestações espaciais. Uma das principais manifestações espaciais da atividade turística é o processo de urbanização atrelado ao turismo de “*sol e mar*”, conforme será discutido em seguida. O Quadro Sinóptico adiante demonstra a relação dialética entre as práticas sociais e a produção e o consumo do espaço pelo/para o turismo.

1.4.3 - TURISMO E URBANIZAÇÃO

A compreensão da relação entre turismo e urbanização depende da distinção entre as especificidades relativas ao processo de urbanização de origem mais remota e ligada à lógica da produção industrial e o processo de urbanização contemporânea, conforme foi discutido anteriormente.

A atividade turística compõe uma das principais práticas sociais da contemporaneidade. No âmbito das práticas econômicas, ocupa uma posição destacada no processo de acumulação pós-industrial sob a égide do consumo. No âmbito das práticas políticas, sofre influências do ideário neoliberal nas políticas públicas específicas do setor, concebidas para favorecer os fluxos da atividade em escala global, criando assimetrias de poder entre diversos agentes (Estado, turistas, residentes). No âmbito cultural-ideológico, a atividade turística possibilita a emissão, transmissão e recepção de valores culturais e ideológicos, contribuindo

para a sua reprodução. O turismo interfere no processo de urbanização contemporânea na medida em que reforça as transformações funcionais, técnicas, estruturais, formais e estéticas da cidade contemporânea ligadas às práticas sociais supracitadas.

A cidade está na origem da relação entre o turismo e a urbanização, pois constitui desde muito tempo um atrativo para os viajantes, mesmo quando os interesses não eram necessariamente relacionados ao lazer. O turismo é um fenômeno eminentemente urbano. Este argumento se sustenta no fato de que a cidade constitui não somente o principal centro de emissão de turistas, como também um importante centro de recepção.

De modo geral, os fluxos de turistas são provenientes de áreas urbanas, onde se encontram as condições materiais, de infraestrutura, institucionais e trabalhistas que viabilizam o deslocamento dos sujeitos, somem-se a isso os fatores demográficos que aumentam a demanda por espaços de lazer e de férias.

A cidade constitui, por excelência, um importante atrativo turístico, pois materializa as diversas fases do processo de urbanização, que cristalizaram importantes artefatos culturais, ressemantizados e transformados em atrativos turísticos. As estruturas espaciais existentes e consolidadas na cidade histórica suscitam o desenvolvimento da atividade turística. Não se pode minimizar o poder de atração das áreas urbanizadas para a fluidez do turismo, não é à toa que as grandes metrópoles constituem grandes destinos turísticos mundiais.

A discussão acima revela que a urbanização gera turismo, mas o contrário também é verdade: o turismo induz a urbanização (HENRIQUES, 2003). Na atualidade, cada vez mais o turismo tem impulsionado a urbanização, seja na

**QUADRO SINÓPTICO
PRÁTICAS SOCIAIS DO TURISMO E PRODUÇÃO E CONSUMO DO ESPAÇO**

TURISMO	
PRÁTICAS ECONÔMICAS	<ul style="list-style-type: none"> - Importante atividade econômica na lógica do consumo – emblema da globalização - Uma nova “indústria motriz” - Pertencente ao setor terciário, embora articule os demais setores - Produção e consumo de bens, mercadorias, serviços e lugares - Distribuição: deslocamento dos sujeitos e menos das mercadorias. - Imperialismo e controle da produção e do mercado pelos países centrais - Turismo flexível - Trabalho: informalidade e tercerização - Atividade econômica suscitada pelo ócio e pelo lazer e não pelo trabalho.
PRÁTICAS POLÍTICAS	<ul style="list-style-type: none"> - Nicho de penetração das iniciativas neoliberais - Favorecimento do poder político e econômico das elites globais e locais - Papel preponderante do estado e do mercado - Inserido no planejamento estratégico - Assimetrias de poder, sobretudo entre turistas e residentes.
PRÁTICAS CULTURAL-IDEOLÓGICAS	<ul style="list-style-type: none"> - Renda monopolista dos lugares únicos - “Capital simbólico coletivo” – agrega valor de uso, de troca e de signo - Competição entre os lugares – imagem dos lugares - Cultura do consumo de bens intangíveis
PRÁTICAS SOCIOESPACIAIS – PRODUÇÃO E CONSUMO PELO/ PARA O TURISMO.	<ul style="list-style-type: none"> - Diluição das barreiras espaço/tempo - Uso indiscriminado do espaço - Transformação nos espaço emissores, receptores e nos deslocamentos - Inserção na produção e consumo do espaço em geral – coexistência com outras práticas socioespaciais - Potencializa o espaço como mercadoria, submetendo-o ao ciclo de vida do produto - Implicação na produção e consumo de imagens - As particularidades espaciais dos lugares produzidos e consumidos refletem na segmentação da atividade turística e vice-versa

Elaborado pelo autor.

cidade existente, seja em lugares devotados quase exclusivamente para o lazer.

A abrangência espacial do turismo pode ser percebida com base na hierarquia dos destinos turísticos, a saber:

1 – destinos metropolitanos de localização central com elevado volume de tráfego recíproco, atuando com área geradora e como destino principal. São centros de primeira grandeza bem integrados nas redes de transportes internacional e transcontinental;

2 – os destinos periféricos, com população mais reduzida, com menor importância em função de centro e com tendência para receber mais do que gerar turistas;

3 – destinos rurais periféricos, de caráter menos nodal, dependente de ambientes geograficamente mais amplos, com a combinação de caracterização paisagística, podendo ocorrer forte recebimento de turistas;

4- destinos de ambientes naturais bastantes distantes das áreas geradoras, pouco povoados e sujeitos a políticas administrativas rigorosas, como parques nacionais ou unidades de conservação outra (PEARCE apud CORIOLANO e SILVA, 2005, p. 104).

Patrick Mullins é o primeiro estudioso a cunhar a expressão “*tourism urbanization*”, título de um artigo de referência sobre o tema. Mullins (1991) identifica um processo peculiar de “*urbanização turística*”, que é fruto e emblema da pós-modernidade, e investiga como o turismo induz formas específicas de produção do espaço, ao analisar dois importantes polos turísticos litorâneos na Austrália (*Gold Coast and Sunshine Coast*). Os argumentos de Mullins em relação à emergência da “*urbanização turística*” fundamentam-se na contraposição de dois períodos históricos da urbanização, a saber: um primeiro relacionado ao consumo coletivo, resultando na suburbanização (1945-1971), e um segundo relacionado à constituição das cidades pós-modernas e do consumo do prazer, redundando no processo de “*gentrification*” (a partir de 1971).

Enquanto a urbanização ocidental emergiu no século XIX com base na produção e no comércio, as cidades turísticas evoluíram no final do século XX como sítios de consumo.

(...) Este consumo é para a alegria, o prazer, o relaxamento, a recreação, etc., e não é um consumo de necessidades básicas sob a forma de habitação, serviços de saúde, educação e assim por diante. Portanto, essas grandes cidades devem ser construídas por essa razão – e construídas para visitantes – o que é incomum na história da urbanização ocidental (MULLINS, 1991, p. 326).

Em artigo posterior, Mullins (2003) ratifica o conceito de “*urbanização turística*” como sendo “*o processo pelo qual as cidades e as cidades pequenas são construídas ou se re-desenvolvem explicitamente para os turistas*” (MULLINS, 2003, p. 126).

Mullins (1991) associa a “*urbanização turística*” com a cidade pós-moderna, signo do consumo. Para sustentar a sua tese de que a “*urbanização turística*” se baseia na ven-

da e consumo do prazer, elenca alguns processos que a caracteriza, a saber:

Espacialmente diferente, porque é socialmente diferente; simbolicamente distintiva, com símbolos urbanos agindo como atrativos para os turistas; distinguida pelo rápido crescimento da população e da força de trabalho; diferenciada por um sistema flexível de produção porque é parte do pós-fordismo; caracterizada por uma forma especial de atuação do Estado a qual é empreendedora no estilo, como é a cidade pós-moderna; distinguida por um consumo do prazer, costumeiro e de massa; diferenciada por uma população residente que é socialmente diferente, porque esta urbanização é socialmente diferente. (MULLINS, 1991, p. 331).

Entretanto, é necessário advertir que esse conjunto de características da urbanização, estimulada pelo turismo, depende das singularidades dos lugares, sobremaneira os seus recursos naturais e os processos relativos à urbanização pretérita.

Uma das principais contribuições de Mullins, ao tratar da relação entre turismo e urbanização, é o fato de contrapor o processo de urbanização, atrelado à industrialização centrada no trabalho e na produção, com este novo paradigma de urbanização de teor pós-moderno e sustentado no lazer e no consumo. Essa diferenciação é fundamental para a compreensão do processo de urbanização desencadeado pelo turismo, que se funda nas atividades de lazer e consumo.

Os estudos de Mullins sobre a costa australiana demonstram que esse tipo de “*urbanização turística*” possui estreita relação com a exploração do ambiente natural, nesse sentido muito semelhante ao processo de urbanização relacionado ao turismo de “*sol e mar*”, objeto de estudo da presente tese, na qual a paisagem litorânea e seus atrativos

naturais são insumos para o desenvolvimento da atividade turística. Entretanto, não é somente o ambiente natural que gera um processo de urbanização centrado no consumo, mas as características históricas, culturais e singulares dos lugares também contribuem para esse processo.

Entretanto, na análise de Mullins, o sentido de “*urbanização turística*”¹⁸ conota uma ideia de produção e consumo do espaço com finalidades essencialmente e exclusivamente turísticas, relegando a um segundo plano os impactos da atividade turística na produção e consumo do espaço nas cidades tradicionais já consolidadas, bem como a incidência e coexistência de outras práticas socioespaciais atuando em conjunto com o turismo no processo de urbanização. A própria fragmentação verificada no processo de urbanização contemporânea demonstra a possibilidade de convivência de diversas dinâmicas socioespaciais (industriais, terciárias, turísticas) no processo de estruturação urbana.

A urbanização atrelada ao turismo não ocorre apenas onde há a expansão do tecido urbano, mas na reformulação do tecido tradicional existente, histórico, corresponde ao processo de “*gentrification*” assinalado por Mullins como sendo uma das características da cidade pós-moderna.

David Gladstone (1998), em artigo intitulado “*Tourism Urbanization in the United States*”, analisa as especificidades desse processo nos Estados Unidos, se valendo da análise de Mullins e comparando com o fenômeno verificado na Austrália.

O autor classifica dois tipos de “*urbanização turística*” nos Estados Unidos: um tipo relacionado e especializado em “*sun, sand and sea*”, equivalente à modalidade de turismo de “*sol e mar*” e outro relacionado ao alto capital intensivo aplicado em atrações turísticas, verificados em casos como Atlantic City, Las Vegas, Reno e Orlando.

Gladstone levanta uma questão que é particularmente distinta no caso dos Estados Unidos, em relação aos estudos de Mullins, que são as cidades que possuem sua urbanização atrelada à existência de grandes atrativos turísticos como é o caso dos cassinos e hotéis em *Las Vegas* e a *Disney World* em Orlando, espaços artificiais, diferentes da urbanização resultante do turismo “*sea, sand e sea*”, que possuem sua atratividade vinculada aos recursos naturais.

Gladstone distingue que as “*leisure cities*” se referem à urbanização ligada à modalidade de turismo de “*sol e mar*” e aos atrativos naturais, caracterizando-se também pelo fenômeno das residências secundárias; ao passo que as “*touristic metropolis*” correspondem a um tipo de urbanização muito peculiar americana associado ao entretenimento dos cassinos, parques temáticos, mega-hotéis, enfim, grandes atrações turísticas.

E embora a “*leisure cities*” tenha a sua parcela de atrações turísticas construídas, a ressonância simbólica destas cidades deriva muito mais do seu meio ambiente natural que de alguma atração construída (GLADSTONE, 1998, p. 19-20).

Tanto na análise de Mullins como de Gladstone, o turismo de “*sol e mar*” tem um papel fundamental na articulação entre turismo e urbanização, semelhante ao argumento apresentado nessa pesquisa, que pretende explicitar tais especificidades em relação à Região Metropolitana de Fortaleza.

Considerando a urbanização como um processo e a cidade como uma forma espacial, conclui-se que a urbanização atrelada ao turismo não gera exclusivamente cidades turísticas, mas fragmentos no tecido urbano voltados para a fluidez da atividade turística, pois conforme foi salientado anteriormente a produção e consumo do “*espaço turístico*” se inserem na produção do espaço na sua totalidade.

¹⁸ O processo de urbanização turística será empregado (sem aspas) nesta tese para designar tanto os impactos sobre a cidade existente como aos lugares voltados exclusivamente para o turismo e “*urbanização turística*” (com aspas) nos termos utilizados por Mullins.

A urbanização vinculada ao turismo contribui para que a função, a forma e a estrutura das cidades contemporâneas estejam submetidas à lógica do consumo, incluindo o consumo do próprio espaço, manifestando-se tanto nos lugares como na articulação entre os lugares (rede urbana) em escalas variadas.

A atividade turística suscita os processos de concentração e desconcentração urbana característicos da urbanização contemporânea. A concentração se revela geralmente em metrópoles nacionais e regionais, que podem ser consideradas turísticas por atraírem uma maior quantidade de turistas e de origem mais distante, por funcionarem como um ponto de articulação entre o espaço regional/nacional e o internacional em função da infraestrutura instalada (transportes e comunicações) e dos equipamentos (hoteleria, serviços, comércio, etc.). Por outro lado, a desconcentração se manifesta em lugares onde há uma especialização maior da atividade turística, geralmente sob a influência das metrópoles, sobretudo ao longo dos espaços onde há uma maior diferenciação do ambiente natural, como áreas litorâneas ou serranas por exemplo.

A atividade turística tem uma abrangência econômica significativa, pois articula desde os setores mais modernos da produção até modos de produção considerados arcaicos, como a manufatura e o artesanato, repercutindo nas atividades de comércio e serviços, dirigidos para o consumo turístico e compondo a diferenciação espacial dos lugares.

Assim como a cidade industrial necessitou de uma reestruturação espacial para o seu desenvolvimento, as cidades contemporâneas têm passado por transformações substantivas para favorecer a fluidez do consumo de bens e serviços e do próprio espaço como mercadoria. O turismo potencializa as transformações voltadas para o consumo na cidade contemporânea, onde se verifica:

- uma exploração diferenciada dos recursos naturais, frequentemente considerados como “*a galinha dos ovos de ouro*”, uma vez que na lógica da produção a preocupação em preservar os recursos naturais era ignorada; em tese, na lógica do turismo esses recursos naturais são conservados por constituírem insumo para reprodução da atividade. Essas questões são as prerrogativas para a defesa do turismo sustentável, muito embora não seja garantia de preservação da natureza.
- as novas tecnologias favorecem intervenções no território a fim de facilitar a fluidez da atividade turística, seja na infraestrutura de transportes, que viabiliza os deslocamentos em maior quantidade e rapidez, seja a infraestrutura de comunicação, que favorece a circulação das imagens dos lugares como produtos altamente valorizados no mercado global.

A ressonância desses pressupostos teóricos acerca do processo de urbanização turística no Brasil se fez sentir principalmente nos estudos de Silva (1997), Luchiari (1998) e Mascarenhas (2004), que estabeleceram associações entre os conceitos de Mullins e experiências empíricas da urbanização em lugares turísticos, identificando algumas especificidades desse processo no Brasil.

Silva (1997) se vale dos estudos de Mullins, em conjunto com as análises teóricas dos aspectos locais da atividade turística. O autor admite que a relação entre o turismo e a urbanização tem desdobramentos maiores nas cidades ou lugares predominantemente turísticos e repercussões menos contundentes nas cidades estabelecidas com base na grande diversificação de funções (industrial, terciária).

Para Silva:

(...) é possível propor que a cidade turística seja entendida como um tipo particular de dinâmica da lo-

calidade central, já que se baseia no consumo e utilização de bens e serviços turísticos, expressando, em muitos casos, uma tendência à periferização e provocando diversificadas articulações inter-setoriais e inter-regionais (SILVA, 1991, p. 331).

Essa abordagem contribui para analisar os processos de metropolização desencadeados pelo turismo, pelo lazer e pela recreação, objeto de estudo dessa tese, possibilitando inferir sobre os processos de fragmentação, concentração e desconcentração. Percebe-se que as práticas socioespaciais do turismo incidem tanto nas metrópoles multifuncionais historicamente consolidadas, como na expansão da mancha urbana pelo território metropolitano, principalmente na faixa litorânea, acarretando em um espraiamento linear, processo verificado em Fortaleza.

Luchiari (1998) acrescenta alguns aspectos que demonstram as especificidades da “*urbanização turística*”, tais como:

- o consumo prevalece sobre a produção, a produção permanece, mas é orientada para o consumo turístico;
- a mão-de-obra concentra-se na construção civil e no setor de serviços: do próprio setor de turismo, dos transportes, comunicação, etc.;
- há uma valorização estética da paisagem da cidade (natural e/ou construída), e utilização de estratégias de marketing na produção de cartões postais;
- há uma revalorização no uso do solo urbano, intensificando a especulação imobiliária e o processo de segregação residencial;
- há um crescimento acelerado da população e da força de trabalho, impulsionado por fluxos migratórios;
- no caso das cidades com “*vocação natural*” para o turismo (litorâneas, serranas, etc.) os postos de trabalho possuem ofertas sazonais;
- a atividade turística promove empregos, mas, na maioria dos casos, para uma mão-de-obra qualificada vinda de fora, e sazonal, com contratos de trabalhos precários.

Essa reflexão teórica possibilita relacionar a urbanização turística não somente com as práticas do turismo, mas com o fenômeno urbano da residência secundária, que reflete as práticas de lazer e recreação local, e a dinâmica imobiliária no território metropolitano. Outro aspecto relevante a ser considerado no processo de urbanização ligado ao turismo e ao lazer se refere à dinâmica populacional e demográfica, bem como à composição dos empregos formais e informais relacionados à atividade.

Em síntese, o processo de urbanização turística compreende:

- o impacto da atividade turística no processo de urbanização de metrópoles ou cidades existentes ou de áreas próximas, seja com o uso ou apropriação das preexistências espaciais, seja com a construção e devoção de áreas exclusivas para o lazer turístico, configurando os “*territórios turistificados*”, favorecendo a expansão da urbanização,
- a urbanização precária decorrente dos empregos formais e informais gerados pela atividade turística e no conjunto da cadeia produtiva que articula, que estimula também a migração.
- a provisão de infraestrutura de transportes, terminais aéreos, marítimos, fluviais e rodoviários e sistema viário, além das redes de comunicações, essenciais para garantir a acessibilidade e mobilidade necessárias aos

fluxos turísticos;

- o processo de reabilitação urbana de áreas históricas ou degradadas, ressignificando os lugares através do processo de “*gentrification*”.
- a implementação de equipamentos culturais, que concentram funções híbridas e de grande impacto na tessitura urbana, como os centros culturais, os “*novos museus*”, teatros, entre outros;
- criação de ícones urbanos e arquitetônicos, valendo-se dos pressupostos do desenho urbano e arquitetura contemporâneos, impactando a construção da imagem da cidade e a sua veiculação no mercado turístico global;
- a construção de centros de convenções, que alimentam os fluxos turísticos na baixa estação, em função da sazonalidade e incrementam o turismo de eventos;
- a articulação do turismo ao mercado imobiliário e à construção de novas tipologias de segundas residências;
- a estruturação de rede de hotelaria nas suas mais variadas modalidades (hotéis, pousadas, flats, *resorts*, albergues, etc.) e dos serviços, em lugares privilegiados, agregando comércio e serviços avançados com atividade de entretenimento, cultura e gastronomia;
- a criação de áreas de preservação e conservação urbana e natural, através da institucionalização de sítios históricos e áreas de preservação e conservação ambiental, apostando na capacidade destes atrativos turísticos de características espaciais particulares;
- e, finalmente, a promoção de eventos de escala internacional, nacional e local, de caráter esportivo ou cultural,

que mobilizam muitas das manifestações supracitadas.

A urbanização turística ocorre geralmente em torno de centros urbanos capazes de viabilizar os fluxos turísticos e dotados de certos atributos favoráveis ao desenvolvimento da atividade, entretanto, é possível que algumas manifestações espaciais do turismo ocorram em lugares que não possuem uma vocação turística significativa, uma vez que o turismo:

É uma atividade que não depende mais exclusivamente da vocação natural da região, pois pode ser construída artificialmente pelo poder econômico e político através da criação de parques temáticos, de uma natureza artificial, de uma autenticidade histórica reinventada para saborearmos costumes, hábitos e tradições sociais que foram perdidas na corrida frenética dos lugares para obter um papel no processo de globalização contemporâneo (LUCHIARI, 2000, p. 105).

Sendo assim, a atividade turística não está subordinada a uma localização determinada e restritiva. Embora a cidade seja uma das bases territoriais mais importantes, o turismo se vale indistintamente dos lugares (urbanos ou rurais) para se reproduzir.

O uso indiscriminado do espaço pelo consumo turístico contribuiu para inserir os lugares periféricos nos fluxos globais da atividade, inclusive os que cumpriam uma função pouco significativa na lógica industrial. Essa realidade ratifica o processo de urbanização desigual verificado na acumulação industrial e caracteriza o turismo periférico.

Assim como o mito da industrialização foi utilizado ideologicamente para promover o desenvolvimento material das regiões e países periféricos, quando na realidade se tratava de uma forma de ampliar e reproduzir o processo de acumulação, o turismo tem se apropriado de um discurso ideológi-

co semelhante ao apostar na sua capacidade de promover o desenvolvimento, agora adjetivado como sustentável.

O incremento da atividade turística em países periféricos sustenta a acumulação contemporânea, pois permite a penetração do capital estrangeiro em diversas atividades relacionadas ao turismo como redes de hotelaria e *resorts*, construção civil e negócios imobiliários. A urbanização dependente se manifesta no processo de produção, consumo, uso e apropriação diferenciados do espaço destinados aos turistas e aos residentes. O caráter seletivo e especializado intrínseco da atividade turística reforça o seu caráter excludente, na medida em que se produz um espaço fragmentado e heterogêneo em relação aos lugares não turísticos, ao mesmo tempo em que busca no interior da sua forma e estrutura uma homogeneidade espacial, marcada pelo confinamento espacial e pela privatização.

É evidente que esse processo de urbanização desigual contemporâneo não pode ser atribuído exclusivamente à atividade turística, pois se relaciona com outras práticas sociais e tem raízes na urbanização pretérita.

Os aspetos da urbanização ora discutidos e as manifestações espaciais da atividade turística têm uma abrangência geral e serão particularizados em função do objeto de estudo da tese, enfatizando o papel do turismo no processo de estruturação da Região Metropolitana de Fortaleza.

1.5 - DESDOBRAMENTOS DO REFERENCIAL TEÓRICO

A reflexão conceitual transdisciplinar, ora apresentada acerca da relação entre turismo, produção e consumo do espaço e seus desdobramentos no processo de urbanização turística constitui um lastro teórico relevante na compreensão do papel do turismo no processo de urbanização verificado na Região Metropolitana de Fortaleza, pois possibilita articular os impactos das determinações globais às especificidades locais. Os pressupostos teóricos sobre a dialética socioespacial possibilitam também contextualizar historicamente as heranças da urbanização pretérita, a fim de identificar o ponto de inflexão no processo de urbanização com o advento do turismo.

A presente pesquisa, sobre o papel do turismo no processo de urbanização em curso na metrópole de Fortaleza, se sustenta na articulação do lastro teórico à realidade empírica do fenômeno, a fim de fortalecer os argumentos da tese.

Enfim, a interface entre a teoria e prática na compreensão do processo de urbanização turística na Região Metropolitana de Fortaleza, constitui, de fato, a produção de conhecimento sobre a cidade e como consequência a possibilidade de contribuir para transformá-la.

CAPÍTULO 2

PRODUÇÃO DO ESPAÇO E FUNDAMENTOS DA URBANIZAÇÃO NO CEARÁ.

2.1 – A URBANIZAÇÃO PRETÉRITA NO CEARÁ: AS ORIGENS DAS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS.

Os fatores de expansão e hegemonia urbana de Fortaleza estão intimamente relacionados aos ciclos históricos do Ceará, que envolvem as variadas relações entre o espaço e as práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas). Nesse sentido, a periodização adotada valoriza a evolução da relação entre o espaço e as práticas sociais no Ceará como lastro para a compreensão do papel do turismo no processo contemporâneo de urbanização da RMF. Não se pode prescindir de uma análise espacial sem uma periodização, uma vez que o território sintetiza historicamente as relações dialéticas entre espaço e sociedade, que só pode ser plenamente compreendidas com base na análise da sua origem e evolução.

A análise histórica se presta à explicação dos processos contemporâneos na medida em que é possível inferir sobre as permanências no território de dinâmicas socioespaciais pretéritas, uma vez que a urbanização se realiza sobre espaços pré-produzidos em função de práticas socioespaciais distintas no tempo. A periodização da urbanização, no entanto, possui um caráter cumulativo, pois não se trata de ciclos finitos e precisamente demarcados, já que se materializa concretamente e impõe resistências às novas dinâmicas.

O espaço presente, assim, condensa em si cristalizações de trabalho social passado, de diferentes mo-

mentos históricos, que se configuram no presente em potenciais alavancas ou obstáculos ao seu desenvolvimento futuro, em razão da desigualdade histórica e geográfica de desenvolvimento de diferentes espaços e da tensão gerada pela simultaneidade e coexistência espacial de formas produtivas de diferentes tempos históricos (LIMONAD, 1993, p. 67).

Um dos aspectos principais do processo histórico da urbanização do Ceará se refere às redes de comunicações que se desenvolveram ao longo do tempo a fim de viabilizar os fluxos econômicos no Ceará. Destacam-se os rios e os caminhos do boi no período da pecuária; as ferrovias e o porto no ciclo do algodão; as rodovias nacionais e estaduais no ciclo da industrialização e da unificação do mercado nacional. Um dos objetivos de resgatar os fundamentos históricos da urbanização do Ceará, em função do processo de articulação e da integração produtiva relativos aos mercados nacional e internacional, é compreender quais são as bases socioespaciais em que a atividade turística se insere e quais as novas redes de comunicação que se estabelecem e quais as mudanças espaciais que ela provoca no território metropolitano.

2.1.1 - A “CIVILIZAÇÃO DO COURO” E A OCUPAÇÃO DO CEARÁ: FORTALEZA À MARGEM.

Uma das peculiaridades no processo de povoamento do território cearense se refere ao retardamento face ao que aconteceu em outras Capitâneas. As primeiras investidas de fixação no Ceará ocorreram no início do século XVII

por motivações ligadas à defesa do território contra os invasores holandeses e franceses e não redundaram em consequências econômicas significativas. Essa precária forma de ocupação e posse do território coincidiu com os conflitos entre os colonizadores e as populações nativas, marcadas pela violência no processo de dominação e pelas tentativas de catequização dos índios. Essas práticas de colonização não repercutiram em intervenções duradouras no território, se resumiam a frágeis fortificações em pontos isolados da costa cearense¹⁹, não caracterizando, propriamente, um processo de urbanização.

No princípio do processo de colonização portuguesa no Brasil, após a incisiva e breve exploração do pau-brasil, o Nordeste brasileiro protagonizou as relações econômicas mantidas entre a Metrópole e a Colônia, inseridas nas demandas do mercado internacional e do capitalismo mercantil emergente. A exploração da cultura da cana-de-açúcar na Zona da Mata e, posteriormente, a pecuária extensiva na retaguarda como atividade subsidiária produziram, respectivamente, uma rede de cidades com poucos núcleos na faixa litorânea, que assumiam o papel de administração, comercialização e distribuição da produção canavieira e uma rarefeita ocupação do interior, pontuado por escassos entrepostos comerciais, face ao caráter extensivo e de baixa produtividade da atividade criatória, ambas as atividades associadas à agricultura de subsistência.

É importante destacar nesse período o papel da Igreja tanto na ocupação do território, como na formação cultural do Brasil. Com a incumbência de propagar a Política Contrarreformista no Novo Mundo, houve grande penetração dessa instituição nas diversas esferas sociais do Brasil Colônia, com a chegada de várias ordens religiosas, a começar com os jesuítas, ainda no século XVI, envolvidos com a militância de catequização dos nativos e com a fundação de vários aldeamentos e vilas indígenas²⁰. Em contraponto

à dispersão no território e à falta de integração, as ações da Igreja conferiam certa unidade cultural ao Brasil.

A atividade econômica da pecuária extensiva, tipicamente sertaneja, foi responsável por instituir práticas sociais distintas, caracterizadas por novas relações de trabalho, de clientelismo, de miscigenação, moldando traços culturais específicos. A “Civilização do Couro”²¹ distingue-se da sociedade açucareira que se desenvolve na zona litorânea.

Revela-se pelos hábitos dos boiadeiros, pelos hábitos dos vaqueiros e pelo espaço das fazendas de gado. Revela-se pela própria tecnologia do couro, pela manufatura do mesmo. Revela-se pela presença do couro nas portas das cabanas, na cama, no local dos partos, nas cordas, nos vasilhames para armazenar água, nos depósitos de comida. A mala, a mochila para alimentar cavalos, a bainha das facas, os surrões e a roupa de se entrar no mato eram feitos de couro (JUCÁ NETO, 2000, p. 3).

A integração do Ceará ao sistema econômico colonial ligado à cultura canavieira se concretizou apenas no século XVIII com a pecuária extensiva, após a penetração no sertão proveniente do litoral de Pernambuco e da Bahia, definindo, respectivamente, os territórios que seriam denominados por Capistrano de Abreu de “*Sertão de Fora*” e “*Sertão de Dentro*” (Figura 01). A ocupação do Ceará operou-se do sertão em direção ao litoral, diferentemente do que ocorreu na Zona da Mata nordestina, que se extingue no ponto de inflexão da costa brasileira, precisamente no Rio Grande do Norte.

Alguns condicionantes naturais dificultaram a integração do espaço cearense à dinâmica econômica, como as serras que definem os seus limites (oeste e sul) e a inserção quase total (93%) do seu território no semiárido, impossibilitando-o de competir economicamente com Pernambuco e

¹⁹ Como foi o caso dos fortins de São Tiago na foz do Rio Ceará e o de São Sebastião na foz do Rio Jaguaribe, em consequência da expedição de Pero Coelho de Sousa em 1603. Entre 1621 e 1631, Martim Soares Moreno, o “guerreiro branco”, mitificado por José de Alencar no romance “Iracema”, constrói o Forte de São Sebastião e a ermida de Nossa Senhora do Amparo próximo à foz do Rio Ceará. Os holandeses tomam posse do forte lusitano e se estabelecem no litoral entre 1637 e 1649 após serem dizimados pelos índios. Uma segunda tentativa de ocupação dos holandeses se verificou com a fundação do Forte de Schoonenborch na margem esquerda do Riacho Pajeú, origem da cidade de Fortaleza, até 1654, quando Portugal restabelece o domínio “em consequência da rendição ajustada no Recife” (CASTRO, 1983, p. 300).

²⁰ “Sem que se tenha explicação para o fato, no Ceará não foram construídos conventos. A única ordem religiosa a tentar instalar-se na Capitania foi a dos jesuítas, limitando, porém, suas realizações a simples hospícios, levantadas quase às vésperas da expulsão dos padres, em 1759” (CASTRO, 1983, p. 303).

²¹ Termo cunhado por Capistrano de Abreu (1976).

Bahia no plantio da cana-de-açúcar²², uma vez que naquela época os imperativos naturais exerciam influência preponderante no desenvolvimento das atividades econômicas.

A atividade criatória assumiu peculiaridades caracterizadas “*pela escassez de mão-de-obra escrava, pois como a atividade de criação de gado era itinerante, não era possível o trabalho escravo nos moldes da atividade açucareira*” (PAIVA, 2005, p. 30) e pela vasta utilização do território e consequente dispersão, que por sua vez não contribuía para concentração de pessoas e riquezas. As poucas aglomerações têm origem a partir das fazendas, capelas e escassos entrepostos comerciais que surgem em lugares estratégicos como pontos de interseção, margens dos caminhos de circulação do gado e pontos de pouso.

Lima (2008) identifica dois momentos no desenvolvimento da pecuária no Ceará. O primeiro refere-se ao transporte do gado a pé que, devido às perdas do rebanho rumo aos centros consumidores do litoral nordestino, colocava o Ceará em desvantagem em relação ao Rio Grande do Norte e à Paraíba, mais próximos das feiras onde o gado era comercializado. No segundo momento, na segunda metade do século XVIII, o autor identifica avanços na superação dos problemas decorrentes do transporte do gado, caracterizado pelo advento do processo de salga da carne, espécie de beneficiamento e consequente utilização da carne de charque, que evitava a degeneração e solucionava o problema da desvalorização da mercadoria em razão da perda de peso do gado em decorrência das grandes distâncias percorridas.

Isso traz mudanças substanciais, do ponto de vista tanto econômico – gera-se mais excedente, com a venda, além da carne, de couros e solas-, quanto urbano, devido à expansão e diversificação das atividades, graças às oficinas, que transformam e comercializam a produção das fazendas, fixando mais, com isso, a população que se dedica ao comércio (LIMA, 2008, p. 129).

Em síntese: a princípio o gado é transportado a pé para Pernambuco e vizinhanças pelos “*caminhos das boiadas*” e pelos leitos dos rios. Após o advento das charqueadas, as boiadas eram encaminhadas para pontos do litoral cearense na foz dos rios onde passavam pelo processo da salga e eram transportados por barcos em direção aos centros consumidores.

A divisão do trabalho no mercado interno produz espaços com atribuições distintas dentro do território, como áreas de criação, de salga e de comercialização (JUCÁ NETO, 2000). As condições favoráveis do litoral para a salga da carne, devido à abundância de salinas, beneficiaram o desenvolvimento de aglomerações urbanas litorâneas, como foi o caso da antiga Vila de Santa Cruz do Aracati (1748). As aglomerações surgem principalmente ao longo dos vales dos rios e seus afluentes, sobretudo no Vale do Rio Acaraú e no Vale do Rio Jaguaribe.

Devido aos longos caminhos a serem percorridos pelo gado e pelos vaqueiros, surgem locais de repouso e pontos de abastecimento (vendas, ranchos e bodegas), constituindo a gênese dos entrepostos comerciais e posteriormente aglomerações urbanas.

A passagem da condição de fazendas ligadas à pecuária, local de pouso, para a condição de pequenos núcleos, para a condição de vila e posteriormente cidades, segue a lógica do ressurgimento das cidades medievais através do desenvolvimento de uma atividade comercial e artesanal (JUCÁ NETO, 2000, p. 6).

No Nordeste, os fluxos de circulação do gado se encontravam no Ceará, favorecendo a circulação de pessoas e mercadorias em escala regional. A rede de caminhos do boi no Ceará possuía como vias de comunicação principais: a Estrada Geral do Jaguaribe, que fazia ligação entre Icó e Aracati; a Estrada Nova das Boiadas, que partia do Rio

²² A Região do Cariri no sul do Ceará produzia a cana-de-açúcar, mas tal atividade se voltava para a produção de rapadura, não se inseria no mercado internacional.

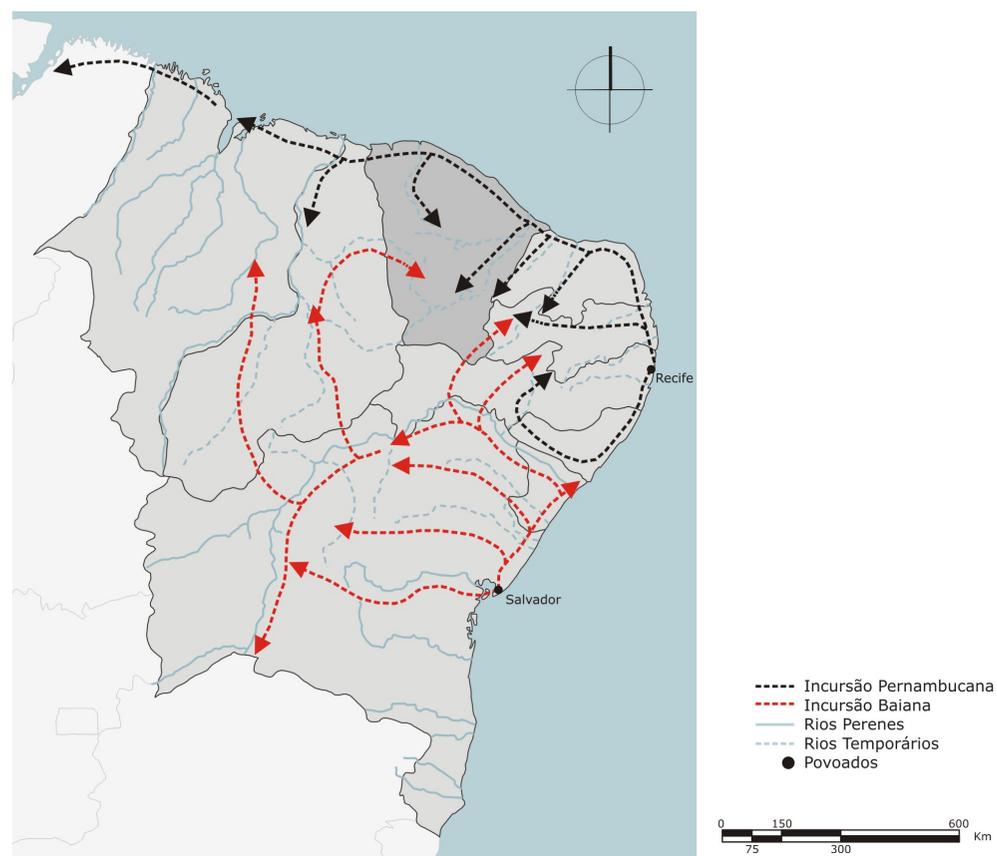


Figura 1: Mapa do Nordeste - Ocupação dos Sertões

Fonte: JUCÁ NETO, 2007

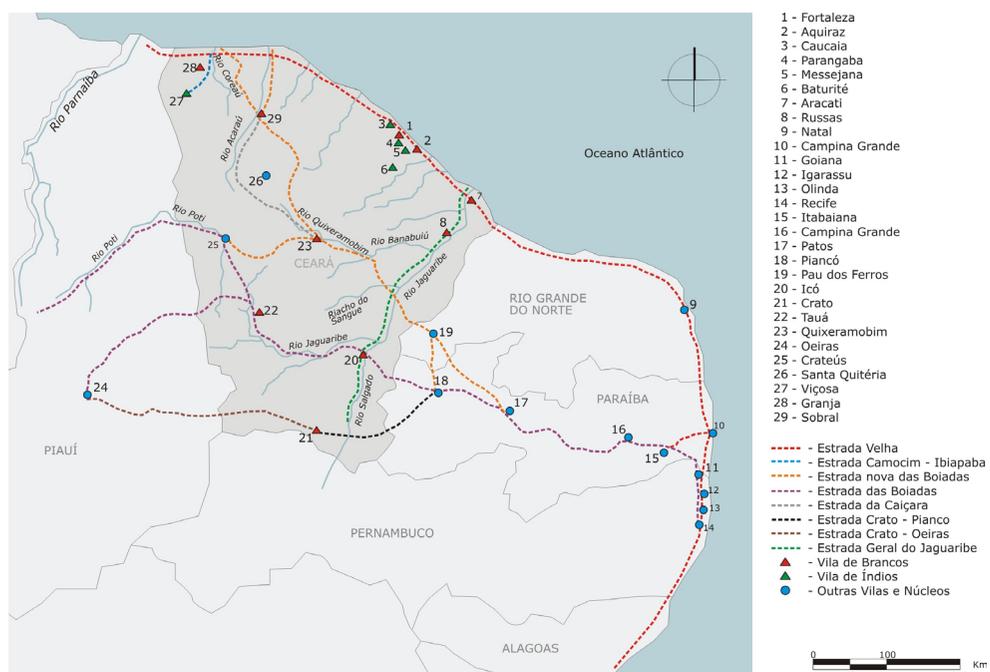


Figura 2: Mapa Ceará - Caminho das Boiadas - Séc. XVIII

Fonte: JUCÁ NETO, 2007

Grande e alcançava o Jaguaribe até Quixeramobim, bifurcando para Crateús e Sobral; e a Estrada das Boiadas, que partia do Icó e alcançava o médio Parnaíba (Figura 02).

As novas vilas balizam o interior da Capitania, espalhada por todos os recantos dos sertões. Icó, no médio Jaguaribe (1738) e o Aracati, à foz do rio (1748). “Vila de índios”, como Soure (Caucaia), Arronches (Parangaba) e Messejana, próximas da Fortaleza, além da Vila Viçosa, no alto da serra da Ibiapaba (todas em 1759) e de Montemor-o-novo (Baturité, 1764), não muito longe da capital. O Crato no sul (1764), Sobral, nos sertões do Acaracu (1773) e a Granja, ao pé da serra da Ibiapaba, um tanto perto do mar (1776). Finalmente, São João do Príncipe (Tauá), nos Inhamuns, e São Bernardo das Russas, no médio Jaguaribe, ambas do mesmo ano (1801) (CASTRO, 1983, p. 300).

Fortaleza aparece como coadjuvante nesse quadro econômico, pois os fatores que contribuíram para a sua origem e formação estão relacionados principalmente a sua função de polo defensivo, em razão da luta entre portugueses e holandeses e das tentativas de expulsão dos franceses do Maranhão a partir do século XVII. O núcleo urbano emerge de forma espontânea como um povoado secundário, sem destaque regional, ao contrário das principais vilas ligadas à atividade pecuária, como Aracati (litoral), Icó e Sobral (sertão)²³. A construção da capela dedicada a Nossa Senhora da Assunção (1654) e a reconstrução (1660-1698) do antigo forte construído pelos holandeses à margem do Riacho Pajeú configuram os marcos da origem da cidade. Em 1726, a Coroa Portuguesa elevou o povoado à condição de “*Vila da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção*”, chamada também de Vila do Forte, compartilhando com a Vila de Aquiraz (1713) o espaço do poder, sedes da Capitania do Ceará e da Ouvidoria, respectivamente. Embora tenham sido as primeiras vilas do Ceará, permaneceram alheias à dinâmica socioeconômica da pecuária²⁴.

Fatores de ordem política cooperaram também para um processo mais ordenado de ocupação dos sertões brasileiros no contexto da política pombalina, que com um poder mais centralizado atuou na criação de vilas, intervindo inclusive no traçado urbano, através das Cartas Régias, contribuindo em certa medida para o povoamento do Ceará.

Na segunda metade do século XVIII, como etapa do programa político e econômico de reestruturação do Estado Português, o Marquês de Pombal implantou uma série de ações, visando a estabelecer a integridade e a defesa da hegemonia da Coroa em todos os seus territórios. Na América Portuguesa, foram inúmeras as ações, entre as quais, incrementou o programa de instalação de vilas para procurar anular a dispersão reinante, ocupando e povoando definitivamente o território brasileiro (JUCÁ NETO, 2009, 83).

A repercussão dessas práticas políticas no Ceará redundou também na elevação de diversas aldeias de índios à condição de vilas, onde podemos destacar principalmente as vilas no entorno de Fortaleza, que atualmente constituem ou municípios metropolitanos, como é o caso da Vila Real do Soure (1759), atual Caucaia, ou distritos da cidade, como é o caso da Vila Real de Arronches (1759), e Vila Real de Messejana (1758), atuais bairros de Parangaba e Messejana, respectivamente.

A situação da rede urbana cearense, uma das manifestações da urbanização do período colonial, se encontra delineada somente no início do século XIX (Figura 03). As conexões existentes entre Fortaleza e as demais vilas localizadas no interior e no próprio litoral se justifica em função do seu papel político, administrativo e militar. Naquele momento, a sua função se identifica, guardado o distanciamento no tempo e as especificidades locais, com os atributos da “*cidade política*” teorizada por Lefebvre, isto é, funções administrativas e militares (exceto religiosas), conforme

²³ Cabe destacar também a cidade do Crato, que possuía função agrícola, sobretudo o plantio da cana-de-açúcar, mas voltada para a produção de rapadura.

²⁴ Para Jucá Neto (2009:87) “*Até os primeiros anos do século XIX, com exceção de Aquiraz (1713) e Fortaleza (1726), localizadas no litoral, as demais vilas de branco fundadas no território cearense localizavam-se em pontos estratégicos para a circulação do gado nas estradas das boiadas. Tratamos de Icó (1736), Aracati (1748), Sobral (1773), Granja (1776), Quixeramobim (1789), Russas (1801) e Tauá (1802)*”.

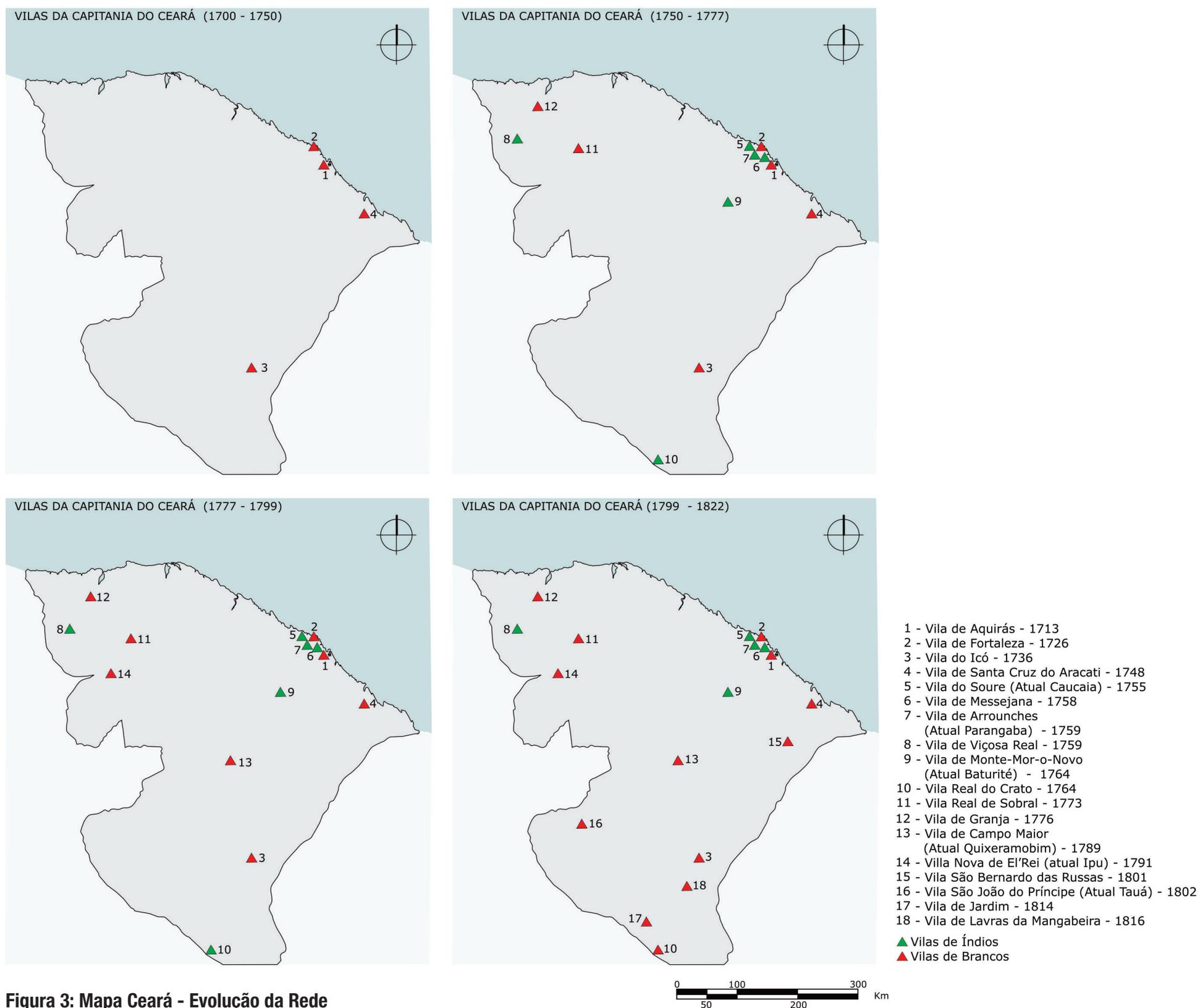


Figura 3: Mapa Ceará - Evolução da Rede Urbana - Séculos XVIII e XIX

Fonte: JUCÁ NETO, 2007



Capitania do Ceará

- ▲ Vilas de Brancos
- 1 - Vila de Aquiraz
- 2 - Vila de Fortaleza
- 3 - Vila do Icó
- 4 - Vila do Aracati
- 5 - Vila de Sobral
- 6 - Vila de Granja
- 7 - Vila de Campo Maior
- 8 - Vila de São Bernardo das Russas
- 9 - Vila de São João do Príncipe
- 10 - Vila do Crato
- 11 - Vila do Jardim

- ▲ Vilas de Índios
- 12 - Vila do Soure
- 13 - Vila de Messejana
- 14 - Vila de Arrouches
- 15 - Vila Viçosa
- 16 - Vila de Monte Mor-o-Novo

- Povoados
- 17 - Pov. Cascavel
- 18 - Pov. de Monte Mor-o-Velho
- 19 - Pov. de Guaiúba
- 20 - Pov. de Maranguape
- 21 - Pov. de Siuiapé
- 22 - Pov. dos Itans
- 23 - Pov. de Canindé
- 24 - Pov. de Santa Cruz
- 25 - Pov. do Trairi
- 26 - Pov. de São José
- 27 - Pov. de São Bento d'Amontada
- 28 - Pov. de Stª Quitéria
- 29 - Pov. da Boa Vista
- 30 - Pov. da Beruoca
- 31 - Pov. de Santo Antônio
- 32 - Pov. de São Benedito
- 33 - Pov. de Ibusassú
- 34 - Pov. Baiapina
- 35 - Pov. da Vila Nova d'Elrey
- 36 - Pov. da Lapa
- 37 - Pov. de São Gonçalo
- 38 - Pov. da Boa Viagem
- 39 - Pov. de Santa Rita
- 40 - Pov. de Mombaga
- 41 - Pov. de Quixadá
- 42 - Pov. da Barra do Sitiá
- 43 - Pov. do Livramento
- 44 - Pov. de São João
- 45 - Pov. do Tabuleira d'areia
- 46 - Pov. do Frade
- 47 - Pov. de Santa Rosa
- 48 - Pov. do Queixosó
- 49 - Pov. de Santo Antônio
- 50 - Pov. de S. Cosme e Damião

- 51 - Pov. do Saco da Orelha
- 52 - Pov. da Teilha
- 53 - Pov. do Poço do Mato
- 54 - Pov. de S. Vicente das Lavras
- 55 - Pov. de Umari
- 56 - Pov. de São Mateus
- 57 - Pov. das Flores
- 58 - Pov. de Arneirós
- 59 - Pov. de Cocossi
- 60 - Pov. da Cruz
- 61 - Pov. do Brejo Grande
- 62 - Pov. da Barbalha
- 63 - Pov. de Missão Velha
- 64 - Pov. dos Milagres
- 65 - Brejo de Santa Rosa
- 66 - Brejo da Porteiros
- 67 - Córrego do Ramalho
- 68 - Pov. da Catinga dos Goes
- 69 - Pov. do Jiqui
- 70 - Pov. da Montamba
- 71 - Pov. de Almofala
- 72 - Pov. da Barra do Acaraú
- 73 - Pov. do Pará

Outras Capitancias

- ▲ Vilas
- 71 - Vila da Parnaíba
- 72 - Vila de Marvão
- 73 - Vila de Porto Alegre

- Povoados
- 74 - Pov. das Piranhas
- 75 - Pov. de Santa Luzia
- 76 - Pov. do Inxú
- 77 - Pov. de S. João
- 78 - Pov. do Pau dos Ferros
- 79 - Pov. do S. Dos Martin
- 80 - Pov. do Apodi
- 81 - Pov. de Santa Luzia

— Limite territorial dos termos

----- Estradas coloniais

Figura 4: Mapa Ceará - Estradas Coloniais - 1818

Fonte: JUCÁ NETO, 2007



foi destacado no capítulo 01.

Os caminhos e articulações que se originam em Fortaleza em função do seu papel administrativo compõem, juntamente com os fluxos ligados à pecuária extensiva, a rede urbana colonial cearense (Figura 04).

De Fortaleza, saía a estrada geral – a Estrada Velha de Capistrano - à beira mar passando pela vila de Messejana, pela vila de Aquiraz, pelo povoado de Casca-vel, pela vila do Aracati e pelo povoado de Montamba em direção às Capitânicas do Rio Grande do Norte e Pernambuco. Saía também a estrada para vila do Soure, seguindo em direção a Sobral, Granja, Parnaíba e alcançando o Maranhão. Outra estrada seguia em direção ao Canindé; e mais uma em direção à vila de Monte-mór o Novo da América, passando pela povoação de Guaiúba. Uma última ligava a vila de Fortaleza à vila de Arronches (JUCÁ NETO, 2009, p. 96).

O resgate e a compreensão histórica desses caminhos e articulações regionais e locais relacionados à Fortaleza se justificam em função da sua ressonância no quadro espacial contemporâneo. O atual território metropolitano teve como um dos principais elementos estruturantes as preexistências espaciais das vias que ligavam Fortaleza a outros pontos da rede urbana cearense. Esses caminhos de origem remota constituem o lastro que definiu tanto o traçado radioconcêntrico de Fortaleza, como os eixos de expansão do território metropolitano.

A primeira indicação desses eixos estruturantes na cartografia urbana de Fortaleza encontra-se na “*Planta da Villa*”, do engenheiro militar Silva Paulet, de 1813 (Figura 05).

A Planta de Silva Paulet indica-os contornando de Leste para Oeste: Picada d’Mocuripe, Estrada da Crusinha, Estrada do Laga Mar do Cocó, Estrada

d’Messejana (duas saídas), Estrada do Tauape, Estrada d’monte Mor, Estrada d’Arronches e Estrada d’Soure. Surpreendentemente, não há referências à saída para a Barra do Ceará, aliás acrescentada no mapa de Schwartzmann e de Martius sob o título de Estrada da Jacarecanga (neste último mapa, uma das duas saídas para a Messejana, mostradas por Paulet, acha-se transformada em Estrada da Precabura) (CASTRO, 1977, p. 47)

Das estradas supracitadas, algumas possuem apenas abrangência local e outras apresentam articulações mais distantes como é o caso da Estrada d’Messejana, Estrada d’Monte Mor e Estrada d’Soure.

Os impactos das práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas) da “*Civilização do Couro*” no processo de urbanização do Ceará, transcendem o século XVIII. Sendo assim, o retardamento e o caráter secundário do Ceará no contexto colonial conduzem a uma periodização menos restrita em relação ao processo de colonização e urbanização de outros núcleos urbanos coloniais, embora todos possuam sua existência dependente da atividade primária.

Alguns pontos principais podem ser elencados para caracterizar o processo de urbanização do território cearense no que se refere à formação da rede urbana, a saber: o retardamento da ocupação em relação às outras Províncias; a precedência do sertão em relação ao litoral; a inserção periférica em função da atividade da pecuária ser subsidiária da atividade primaz da cana-de-açúcar, a inexistência de uma cidade central, mas uma rede de cidades com níveis de importância e funções relativamente equânimes, conforme pode ser visto na Tabela 01; e o fato de Fortaleza, embora cumprisse funções político-administrativas e militares, estar à margem da dinâmica socioespacial da pecuária.

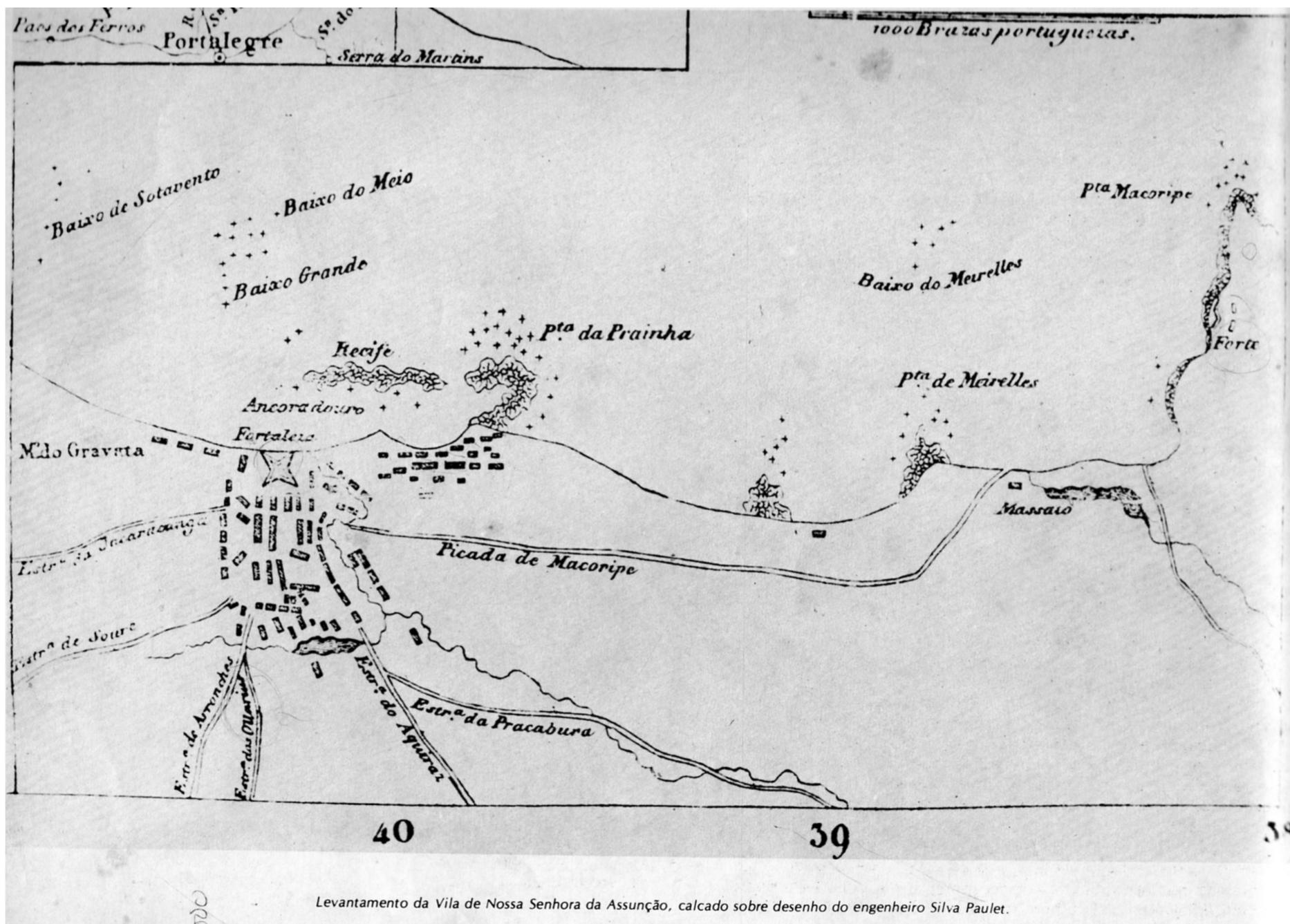


Figura 5: Planta do Porto da Villa da Fortaleza - Silva Paulet - 1813

Fonte: CASTRO, 1977

Tabela 01

Hierarquia urbana do Ceará com função de Vila ou Povoado no final do século XVIII

Vila ou Povoado	Nível	Função Básica
Aracati	1º	Comercial/administrativo/serviços
Icó	1º	Comercial/administrativo/serviços
Sobral	1º	Comercial/administrativo/serviços
Crato	1º	Comercial/administrativo/industrial
Camocim (1)	2º	Comercial/industrial
Acaraú	2º	Comercial/industrial
Quixeramobim	2º	Comercial/serviços básicos
Fortaleza	3º	Administrativa
Aquiraz	3º	Administrativa
Granja	3º	Industrial

Fonte: SUDEC (Superintendência de Desenvolvimento do Estado do Ceará), 1975. In: LIMA, 2008

(1) Não havia a vila do Camocim. Os saladeiros localizam-se em Granja, mas precisamente no lugar denominado “Oficinas”.

(2) Acaraú era somente o porto e as instalações da indústria da charque, não era vila.

2.1.2 - O “OURO BRANCO” E A HEGEMONIA DE FORTALEZA NO CONTROLE DA REDE URBANA CEARENSE.

A urbanização verificada em Fortaleza ao longo do século XIX e início do século XX caracterizou-se pelo papel hegemônico que a Cidade assumiu no controle da rede urbana cearense, que, por seu turno, provocaram transformações socioespaciais significativas na sua função, forma e estrutura. Esse quadro de mudanças no processo de urbanização relaciona-se com o cenário econômico, político e cultural-ideológico da passagem do capitalismo mercantil para o capitalismo industrial associado à situação periférica do Ceará no plano internacional e nacional, conforme será analisado na sequência.

Ainda no século XVIII, o Nordeste passou a assumir uma posição econômica secundária, a partir da ascensão do ciclo de mineração e a consequente mudança da capital do país para o Rio de Janeiro, situação estratégica reforçada

posteriormente pelo ciclo do café. É importante destacar que a emergência de um novo ciclo econômico não significava substituição, pois o ciclo anterior, embora enfraquecido, permanecia²⁵.

No plano nacional, o desenrolar dos fatos históricos do início do século XIX que culminaram na independência do Brasil não foram suficientes para transformar a estrutura socioeconômica brasileira:

Mantinha-se a primazia da produção monocultural de exportação de produtos primários baseada em latifúndios e trabalho escravo e totalmente voltada para os mercados externos, sem orientar-se para a formação e o fortalecimento de um mercado nacional, o que se refletiu na manutenção de regiões isoladas no território (SCHIFFER, 2004, p. 80).

A cultura cafeeira, que se iniciou no Rio de Janeiro e se expandiu para Minas Gerais e São Paulo a partir da segunda metade do século XIX, contribuiu para a hegemonia econômica do estado de São Paulo e “*seu controle no processo de acumulação nacional*” (SCHIFFER, 1989, p. 81). Além da Lei das Terras de 1850, a substituição do trabalho escravo pelo trabalho assalariado impulsionou o estágio de acumulação extensiva no Brasil.

A expressão territorial dessa nova ordem era viabilizada, sobretudo, pelos portos e estradas de ferro a serviço da economia agroexportadora voltada para o estrangeiro com ausência de integração nacional, ao mesmo tempo em que se produzia uma relativa integração no plano político e cultural (SANTOS e SILVEIRA, 2003), caracterizando o “*Brasil Arquipélago*”, uma estrutura insular na qual cada região desempenhava uma função específica no fornecimento de matéria-prima para o mercado internacional. Acrescente-se a essa realidade o desenvolvimento urbano relativo no fim do século XIX de várias capitais regionais,

²⁵ Nestor Goulart assumiu a periodização dos ciclos para tratar da evolução urbana do Brasil nos primeiros três séculos. No entanto, essa adoção se refere ao ciclo hegemônico (ciclo da cana-de-açúcar ou da mineração).

inclusive no Nordeste, estimulado também pela inserção como consumidor no mercado de produtos industrializados advindos da Europa.

No Ceará, o ciclo do gado atenuou seu dinamismo²⁶ em função da falência da indústria do charque, ameaçada pelas secas persistentes e pela concorrência com a pecuária que se desenvolvia no Rio Grande do Sul, que por sua vez, passou a abastecer as demandas das aglomerações à época ainda do surgimento da atividade mineradora. (LIMA, 2008, p. 130).

Na passagem do século XVIII para o XIX, além dessas mudanças nas práticas econômicas, outros fatores contribuíram para a reestruturação econômica e espacial do Ceará. Do ponto de vista político, a autonomia da Capitania do Ceará em relação ao Governo da Capitania de Pernambuco, em 1799, e, posteriormente, a abertura dos portos em 1808 contribuíram para fortalecer a atividade agroexportadora do algodão, que inaugurou um novo ciclo econômico no Ceará e o início da hegemonia de Fortaleza no controle da rede urbana cearense.

(...) o Ceará se insere na mundialização do capitalismo em sua fase monopolista como produtor de matéria-prima e consumidor de produtos importados, semelhante a outros estados do Brasil. Nesta perspectiva, Fortaleza na condição de cidade litorânea é revelada como importante núcleo urbano a fim de viabilizar a atividade de exportação, através, a princípio, da implantação do porto e, posteriormente, com o advento das ferrovias (PAIVA, 2005, p. 31).

O algodão, o “*ouro branco*”, insere-se como atividade econômica no Ceará ainda no século XVIII e adquire a primazia da economia cearense após a falência da pecuária decorrente, entre outros fatores, da seca de 1792-1794. Assim, o ciclo do algodão se justifica em função das de-

mandas do mercado externo, nesse caso, desenvolve-se no contexto dos primórdios da Revolução Industrial, por intermédio do fornecimento de matéria-prima para a emergente indústria têxtil inglesa. No entanto, é importante destacar que as relações comerciais nesse novo contexto prescindiram de intermediários e se voltaram diretamente para o estrangeiro, diferente do que ocorreu com a pecuária extensiva que se direcionava para o mercado interno e subsidiava a cultura canavieira hegemônica, esta sim com relações comerciais internacionais.

As relações de comércio exterior no Ceará iniciaram-se em 1809 e, durante a primeira metade do século XIX, se ampliaram as áreas de plantio do algodão, que foram implantadas a partir do século anterior na Serra de Uruburetama e se expandiram no século XIX para as serras de Baturité, Meruoca, Pereiro e Aratanha (Figura 06). Devido às oscilações de preço, à concorrência com o algodão norte-americano e aos conflitos políticos ligados à Independência (1822) e à Confederação do Equador (1824-1826), os impactos econômicos da atividade agroexportadora na primeira metade do século XIX foram insuficientes para uma reestruturação territorial mais significativa, muito embora se iniciasse um processo de acumulação onde se incorporava o uso mais intensivo de mão-de-obra, um incremento da agricultura de subsistência com repercussão no aumento populacional da Capitania – 61.408 habitantes em 1872 e 125.818 em 1808 (LEMENHE, 1991, p. 57).

A partir do início da segunda metade do século XIX, novos fatores contribuíram para o fortalecimento da economia cearense e conseqüentemente para uma transformação espacial mais efetiva em escala regional e urbana, como a introdução de uma nova espécie de algodão, aumentando o valor do produto exportado; a inauguração da indústria de beneficiamento e a Guerra da Secessão nos Estados Unidos, que interrompeu sua produção e favoreceu a ex-

²⁶ Para Lemenhe (1991), esse quadro de decadência da pecuária relaciona-se com dois períodos de seca: (1777 e 1778) e (1790 a 1793).

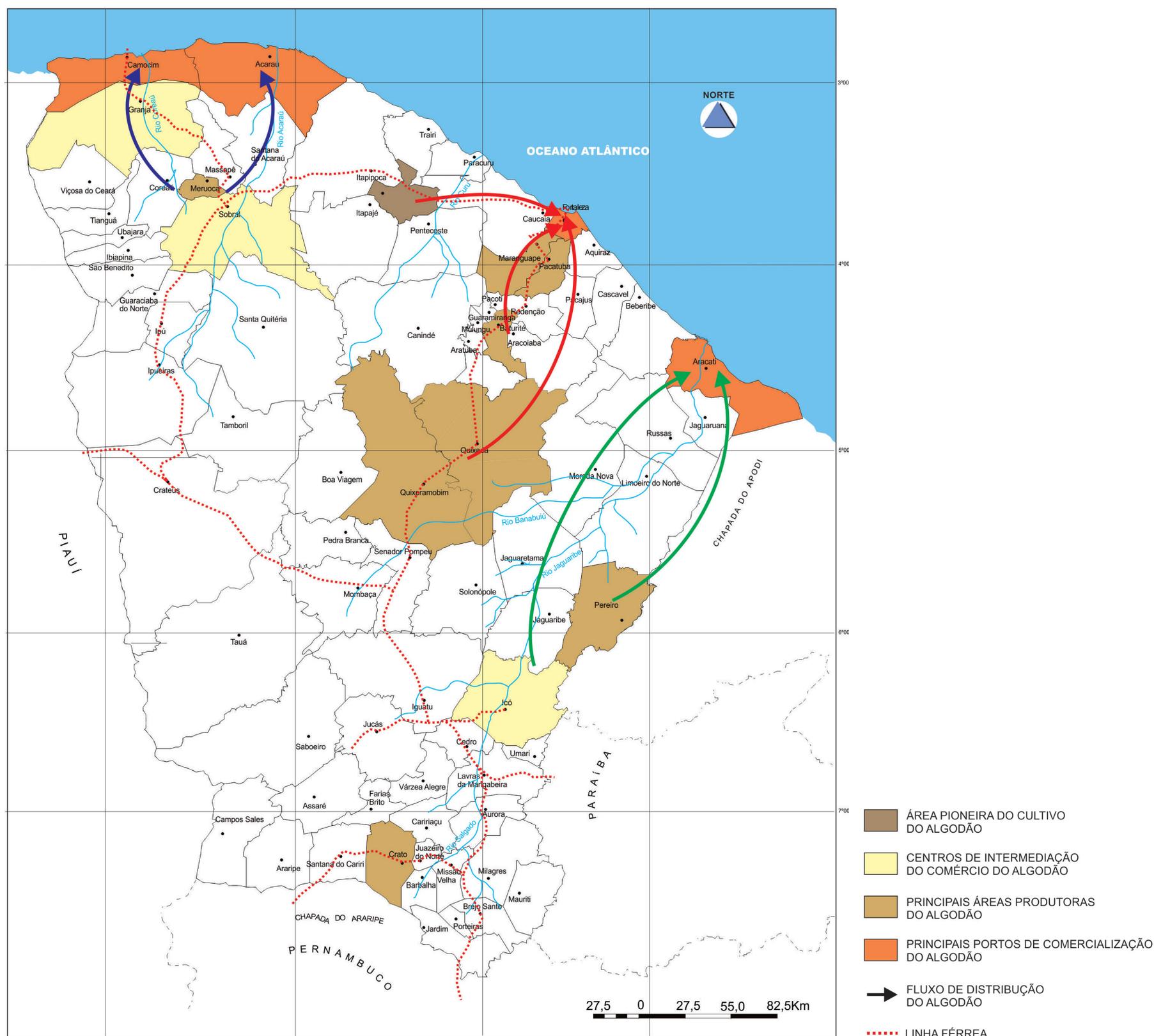


Figura 6: Mapa Ceará - Dinâmica Algodão - Final do séc. XIX / Início do Séc XX

Fonte: Mapa elaborado pelo autor com base em LEITE (1994)

pansão da cultura algodoeira em outros centros produtores (LIMA, 2008).

O Ceará se revela território indicado para o plantio do algodão suplantando a produção das vizinhas províncias do Maranhão e de Pernambuco. A fibra longa do algodão cearense adquire alto valor despertando interesse entre os importadores europeus (CASTRO, 1982, p. 44)

Ao longo do século XIX, pouco a pouco, a hierarquia urbana no Ceará sob o comando de Fortaleza se reestrutura com o advento da cultura do algodão. Esse processo é reforçado pelo fato de que, inicialmente, a cultura algodoeira se desenvolve geograficamente nas proximidades da Vila do Forte.

Segundo Lima (2008), outros fatores além da cultura do algodão, que liderou a economia cearense entre os séculos XIX e meados do século XX, foram responsáveis pelo surgimento de aglomerações urbanas e pela estruturação do território cearense, a saber: a exportação de outros produtos agrícolas como o café²⁷ e a cera da carnaúba; as intervenções de obras contra a seca, com a construção dos açudes²⁸, barragens e estradas, como resposta às calamidades provocadas pela seca; e os fluxos de peregrinação²⁹ relacionados à religiosidade dos sertanejos.

A cultura do algodão ensejou o surgimento da indústria têxtil no Ceará ainda no final do século XIX. O quadro industrial do Ceará no início do século XX apresentava-se de forma bem modesta, ligado, sobretudo, ao beneficiamento de produtos agrícolas, à manufatura e a atividades rudimentares de tecelagem conforme será explicitado posteriormente.

O fator preponderante para o início da hegemonia de Fortaleza na segunda metade do século XIX, além do fato de ser

a sede administrativa, que se valia do prestígio do poder político para obter benefícios econômicos, foi a instalação do porto e da ferrovia, responsáveis pela viabilização da exportação do algodão, transformando a Cidade em importante entreposto comercial. Nessa lógica, os avanços da técnica, a via férrea (trem) e o porto (navio a vapor), proporcionaram a reestruturação socioespacial da rede urbana cearense.

Neste período, o desenvolvimento urbano, principalmente de Fortaleza, está ainda atrelado à produção que se opera no ambiente rural, muito embora sua produção tenha motivações ligadas à industrialização em nível internacional.

O porto associado à Estrada de Ferro de Baturité³⁰, no contexto da produção algodoeira, foram elementos estimulantes para elevação da importância de Fortaleza e para a gênese do seu caráter metropolitano. Para Villaça (1998) o binômio porto-ferrovia seriam elementos essenciais na estruturação da “*metrópole litorânea*”, como é o caso de Fortaleza.

O porto passa a marcar um ponto de encontro entre dois sistemas de transporte. O conjunto porto-ferrovia assume então dupla determinação no espaço urbano da metrópole litorânea. Marca de um lado, o local que se tornaria o centro da cidade e, de outro, o eixo, ou os eixos ao longo dos quais foram implantados as primeiras indústrias e armazéns (VILLAÇA: 1998, p. 131).

Este corredor de exportação foi definitivo para garantir a supremacia de Fortaleza como polo urbano dominante em detrimento das demais cidades do interior e do litoral, redefinindo a rede urbana cearense.

A origem do porto de Fortaleza remonta à construção de um trapiche na Prainha, sítio localizado na faixa litorânea defronte à Cidade, em 1805. Com o passar do tempo,

²⁷ O café se desenvolve nas zonas de serra devido ao clima mais favorável, sobretudo no Maciço de Baturité (Guaramiranga, Pacoti, Baturité) e com menos pujança na Serra da Ibiapaba

²⁸ O primeiro açude construído no Ceará foi iniciado ainda no período imperial com o intuito de minimizar as consequências das secas. O açude foi terminado em 1909, já sob a administração da Inspectoria de Obras Contrás as Secas.

²⁹ Como é o caso de Canindé (São Francisco) e Juazeiro do Norte (Padre Cícero)

³⁰ Estrada de Ferro de Baturité (1891-1909); Rede de Viação Cearense (1909-1975); RFFSA (1975-1997); CFN – Companhia ferroviária do Nordeste (1997-2009)

outros trapiches foram construídos, como foi o caso do trapiche do Ellery em 1844 e um terceiro construído por Fernando Hitzshky em 1857. Uma estrutura mais moderna só foi projetada em 1870 e construída parcialmente no início do século XX (Figura 07). Tratava-se da Ponte Metálica, construída em estrutura de ferro e piso de madeira, que teve suas obras iniciadas em 1902 e foi inaugurada em 1906. Devido ao desgaste da estrutura metálica, a ponte foi reconstruída em concreto e renomeada como Viaduto Moreira da Rocha. A estrutura portuária de Fortaleza sempre foi considerada precária, o que levou à iniciativa, na década de 1920, da construção de outra ponte, conhecida como “*Ponte dos Ingleses*”, que embora sua construção tenha sido iniciada, nunca foi concluída.

A instalação do porto na cidade e o uso da faixa litorânea implicaram em um zoneamento no qual a praia e o mar possuíam seus usos ligados às atividades portuárias e às de pesca.

A Estrada de Ferro de Baturité partiu de Fortaleza em 1872, passou por Baturité em 1882 e chegou ao Crato em 1926. Em 1909, quando atingiu a localidade de Acopiara, esta linha férrea foi juntada com a Estrada de Ferro de Sobral e surgiu a Rede de Viação Cearense, que, em 1915, passou para a administração federal.

A antiga Estrada de Ferro de Sobral³¹ teve seu primeiro trecho, em 1882, criado entre Sobral e Camocim, no Norte do Estado e atingiu seu ponto máximo em 1932 em Oiticica no Piauí. A união de Fortaleza a Sobral pela via férrea acontece somente em 1950 através da Estrada de Ferro de Itapipoca.

A linha férrea promoveu o desenvolvimento dos lugares onde atravessava (Figura 08). Os antigos caminhos coloniais também foram utilizados para o escoamento da produ-

ção agroexportadora.

Ao longo destes eixos de circulação da atividade primário-exportadora se desenvolvem núcleos urbanos distintos, criando uma dinâmica entre o espaço de produção (sertão) e o espaço de distribuição e consumo (mar), materializando um cenário no qual a capital assume o papel hegemônico (PAIVA, 2005, p. 32).

No século XIX, várias vilas criadas no século anterior são elevadas à condição de cidades e, no final do século XIX, a rede urbana já se encontrava reestruturada e diferente da situação encontrada no final do século XVIII (Tabela 02). As cidades que possuíam relevância no contexto da pecuária extensiva se articularam à cultura do algodão ou mantiveram seus status de entrepostos comerciais. O destaque é Fortaleza que passa a cumprir funções comerciais, de serviço e portuárias, para além do seu papel administrativo. (Tabela 03).

Tabela 02

Vilas do Ceará promovidas à cidade por data de elevação 1823 a 1858

Cidade	Data de Elevação
Fortaleza	1823
Sobral	1841
Icó	1842
Aracati	1842
Crato	1843
Quixeramobim	1856
Baturité	1858

Fonte: SUDEC (Superintendência de Desenvolvimento do Estado do Ceará), 1975. In: LIMA, 2008

³¹ Rede de Viação Cearense (1917-1975); RFFSA (1975-1997); Metrofor (1997-2005)

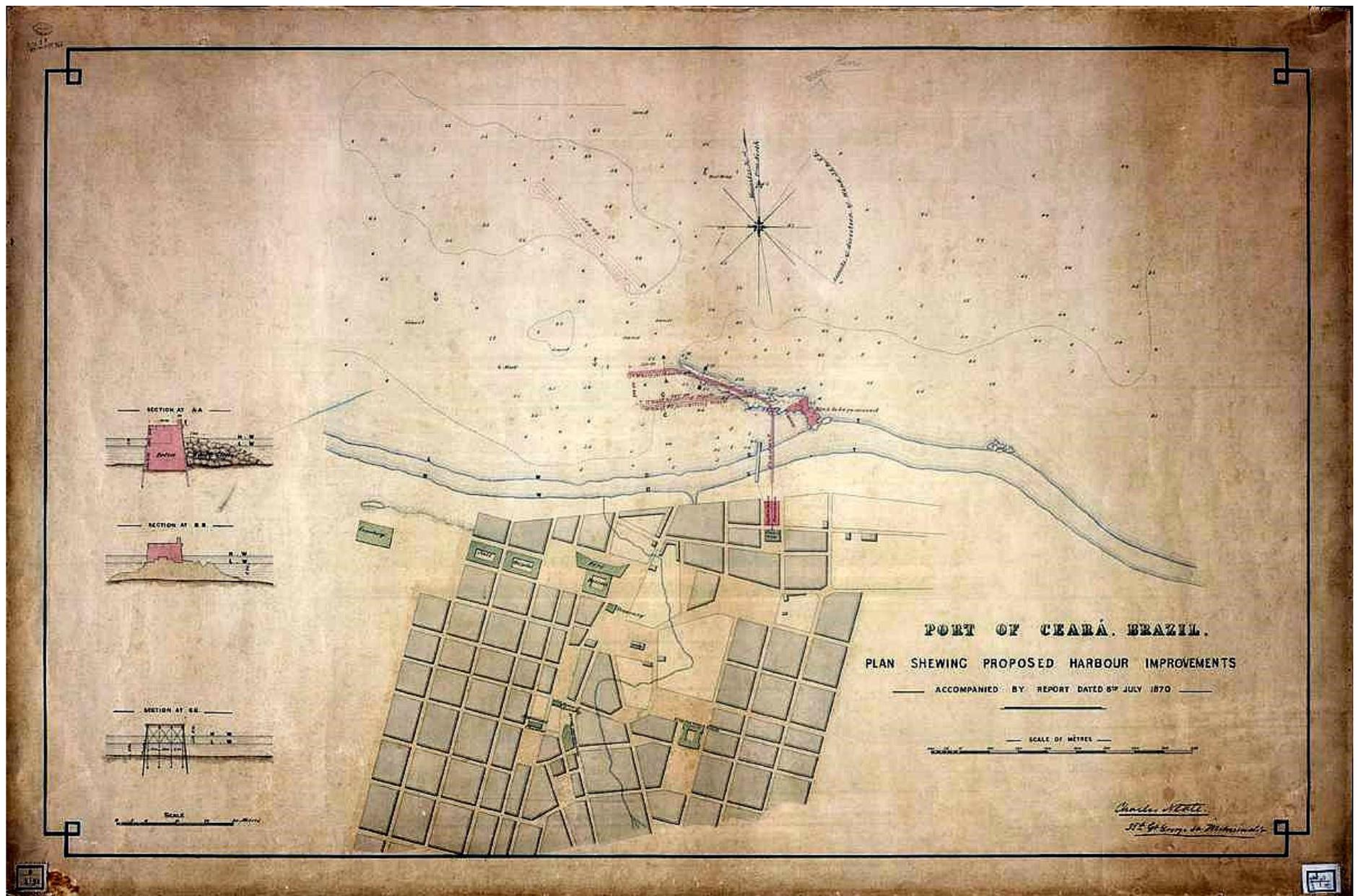


Figura 7: Mapa Fortaleza - Projeto Porto do Ceará - 1870

Fonte: Janja, 1924

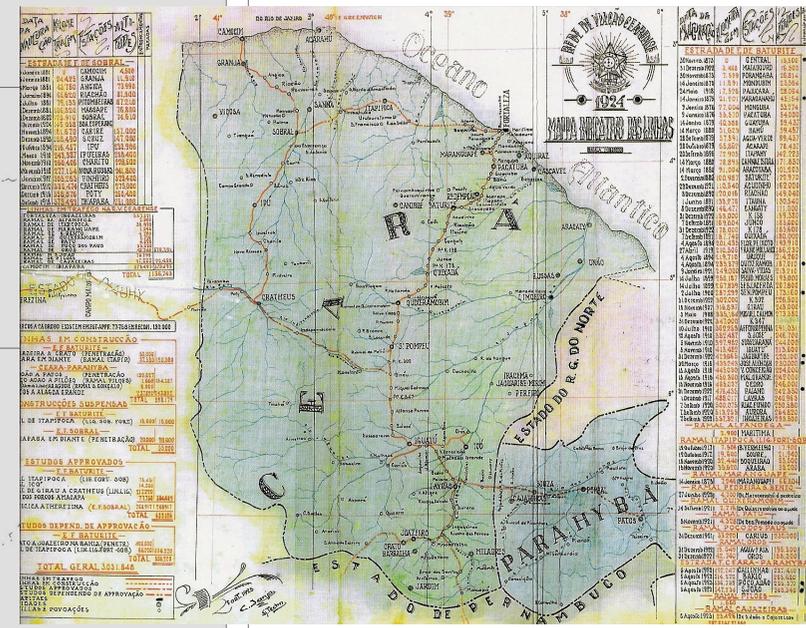
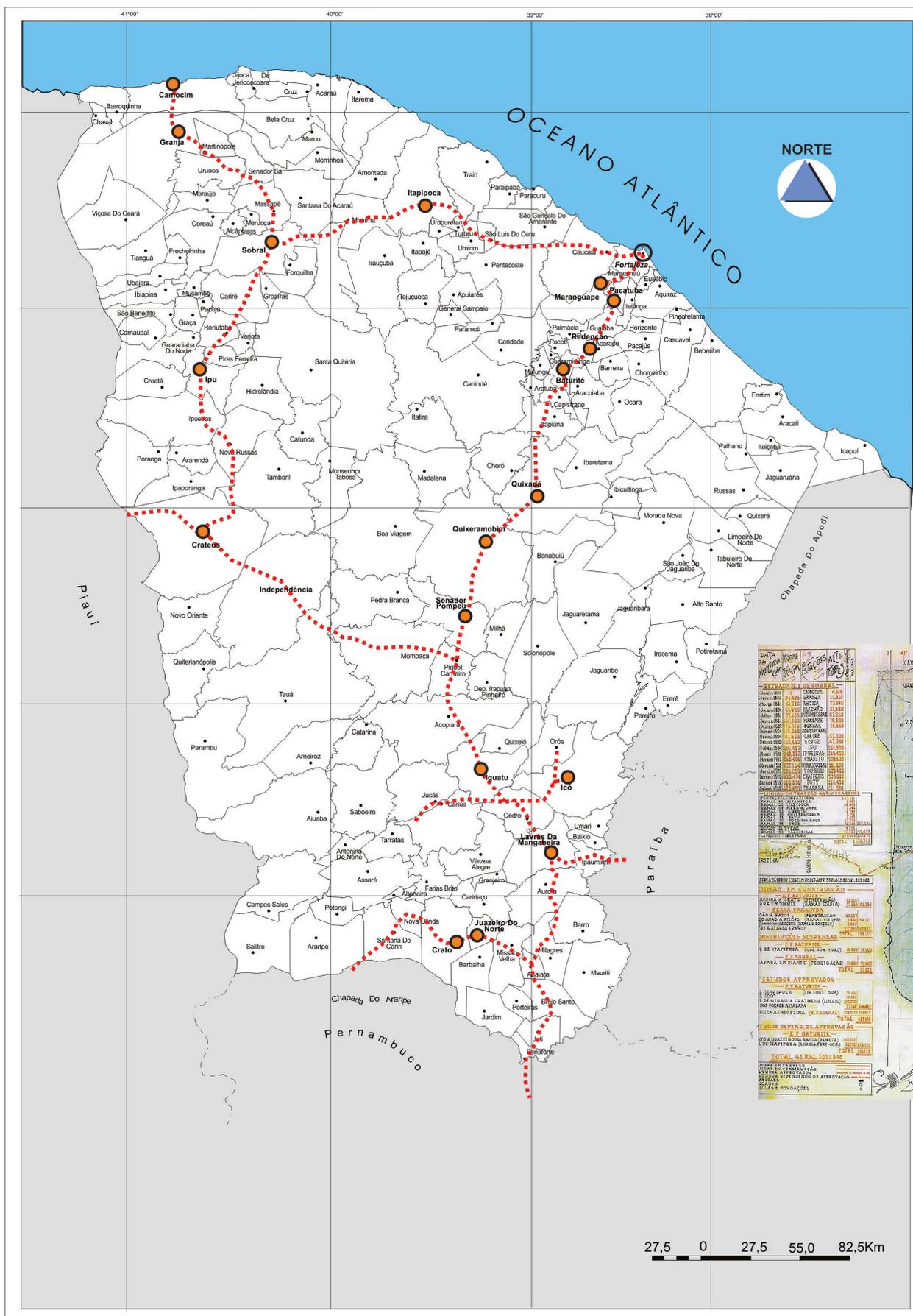


Figura 8: Mapa Ceará - Linhas Férreas 1924
 Fonte: Mapa elaborado pelo autor com base em Janja, 1924

Tabela 03

Hierarquia urbana do Ceará com função de Vila ou Povoado no final do século XIX

Vila ou Povoado	Nível	Atividades Básicas
Fortaleza	1º	Administrativo/comercial/serviços/portuária
Sobral	1º	Administrativo/industrial/comercial/serviços
Aracati	1º	Administrativo/comercial/serviços/portuária
Icó	1º	Administrativo/comercial/serviços
Crato	1º	Administrativo/industrial/comercial/serviços
Quixeramobim	2º	Industrial/comercial/serviços
Acaraú	2º	Comercial/portuária
Granja	3º	Industrial/comercial
Baturité	3º	Industrial/comercial
Aquiraz	3º	Serviços
Camocim	3º	Portuária

Fonte: SUDEC (Superintendência de Desenvolvimento do Estado do Ceará), 1975

O conjunto porto-ferrovia reforçava o caráter mercantil de Fortaleza, beneficiado pela sua função administrativa, nesse sentido é possível estabelecer uma relativa comparação com as funções da “*cidade mercantil*”, ou seja, a cidade realiza a mercantilização e o beneficiamento de matérias-primas e produtos agrícolas, a produção e consumo de produtos artesanais e atividades comerciais, serviços e portuárias. A cidade no final do século XIX desponta e usufrui das conquistas da sua inserção periférica na sociedade industrial emergente.

(...) a pavimentação urbana em pedra tosca, desde 1857, o serviço de águas (Ceará Water Works Co.

LTD) em 1863, ainda que restrito à escavações de poços e não à adução do líquido; a iluminação pública e domiciliar a gás (Ceará Gás Co. Ltd.) 1865; a ferrovia, com destino a Baturité, em 1872 (lançamento dos primeiros trilhos); os bondes puxados a burros, em 1880; o telégrafo para o vizinho Rio Grande do Norte, em 1878 e, para o Rio de Janeiro em 1881, a telefonia comercial, em 1891 (ainda que usada particularmente desde 1882) (CASTRO, 1982, p. 54-55)

O incremento do papel de Fortaleza na rede urbana no século XIX se revela conseqüentemente no quadro demográfico da Capital, que na segunda metade do século já começa a exercer grande atratividade, gerando grandes fluxos migratórios. Conforme a Tabela 04, em 1800, Fortaleza contava com uma população de 3.000 habitantes, passando para 16.000 habitantes em 1863 e 21.372 em 1872, chegando em 1900 a 48.369 e em um período de vinte anos passou para 78.536 habitantes.

Tabela 04

Crescimento Populacional da Cidade de Fortaleza (1800-1930)

ANOS	POPULAÇÃO
1800	3.000
1863	16.000
1872	21.372
1890	40.902
1900	48.369
1920	78.536
1930	-

Fonte: Censos Demográficos/IBGE In: LEMENHE, 1991

No século XIX, a primazia econômica e urbana de Fortaleza no território cearense se deu em detrimento de Aracati, devido entre outros aspectos à inviabilidade do seu porto em acolher navios maiores, sobretudo após o advento do navio a vapor, e de Icó, enormemente prejudicada pelas secas periódicas. Na primeira metade do século XX, Fortaleza rivalizou com Sobral tal condição, uma vez que a

segunda também se beneficiou com a construção de uma linha férrea, a Sobral-Camocim em 1882, viabilizando a exportação de produtos e atendendo ao mercado interno do norte do Estado. Com a construção, em 1949, da BR 222 e da via férrea Fortaleza-Sobral, Sobral diminuiu o seu poder de atração. (Figura 09)

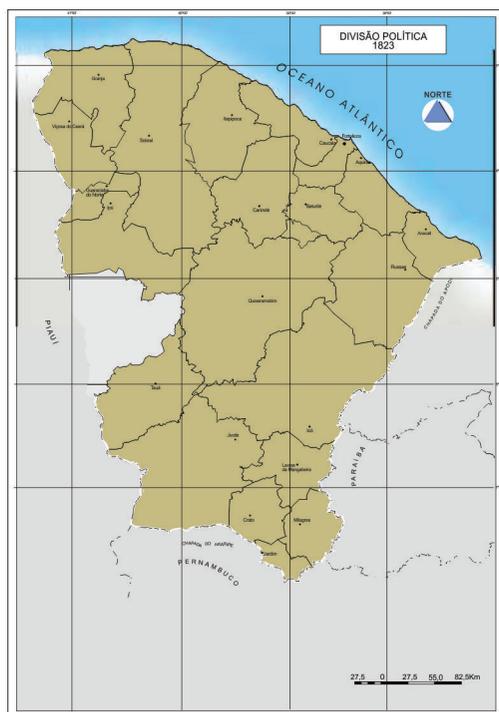
Na “*Planta da Cidade de Fortaleza e Sobúrbios*” de 1875, de Adolfo Herbster (Figura 10), verifica-se um ajustamento dos caminhos ou estradas de penetração à malha ortogonal proposta pelo plano. Essas estradas se transformaram atualmente nos principais corredores de circulação viária e de transporte do tecido urbano e metropolitano. No início do século XX, os caminhos se reduzem basicamente às estradas do Arronches, do Soure e de Aquiraz, que se transformaram respectivamente nas Avenidas João Pessoa, BR 222 e a BR 116, atualmente importantes eixos de expansão metropolitana.

Os eixos estruturantes correspondem às estradas que comunicavam o sertão ao litoral, responsáveis pelo fluxo de mercadorias, iniciado antes mesmo do ciclo do algodão, quando Fortaleza cumpria apenas uma função política na rede urbana. Esses caminhos seriam favoráveis também aos fluxos de pessoas, representados principalmente pelo processo migratório campo-cidade induzido pelas consequências das calamidades provocadas pela seca.

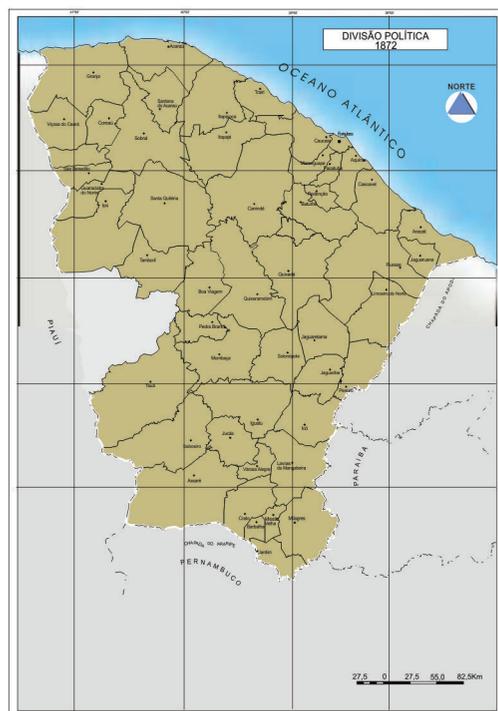
A existência da via férrea no espaço da cidade também foi marcante na definição da estrutura metropolitana, ao delimitar a localização das primeiras indústrias, ao definir limites e barreiras no tecido urbano e marcar um caminho de ocupação e, mais recentemente, ao favorecer a mobilidade metropolitana com a utilização da via férrea para o transporte de passageiros.

Outro aspecto a ser destacado em relação à permanência, no traçado da cidade e da sua expansão metropolitana, destes caminhos históricos é o fato de que eles possuem um direcionamento que articula o sertão ao litoral, pois a dinâmica econômica não favorece a existência de caminhos paralelos à linha da costa e próximos ao litoral, uma vez que os usos litorâneos, à época, não possuíam importância significativa e se restringiam à atividade portuária e de pesca.

Enfim, vale salientar alguns aspectos que caracterizam o processo de urbanização do território cearense neste período e as mudanças em relação à rede urbana, a saber: a inserção da produção agroexportadora do algodão, embora periférica, no comércio internacional sem a intermediação política e econômica de Pernambuco; o urbano ser subordinado à dinâmica das atividades rurais localizadas no interior; a supremacia de uma cidade central, a partir da hegemonia de Fortaleza que passa a acumular funções políticas e mercantis em detrimento das demais, sendo o ponto de ligação com o exterior; e as transformações espaciais operadas na Capital em razão desta dinâmica socioespacial, criando as bases para a expansão urbana e metropolitana ao longo destes eixos de penetração (estradas e ferrovias).



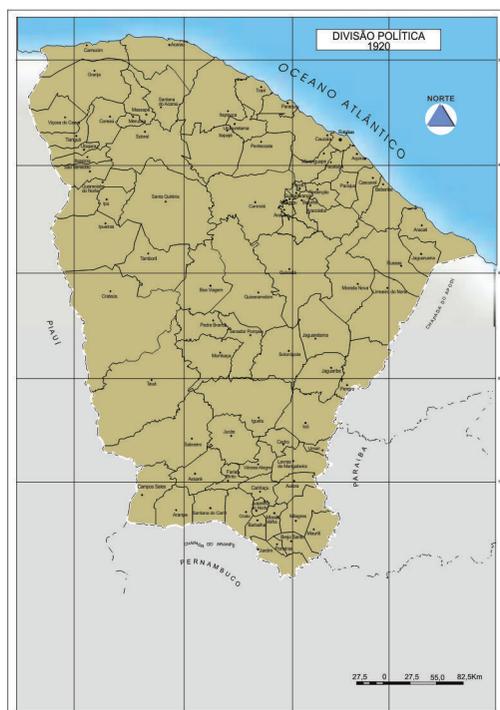
1823



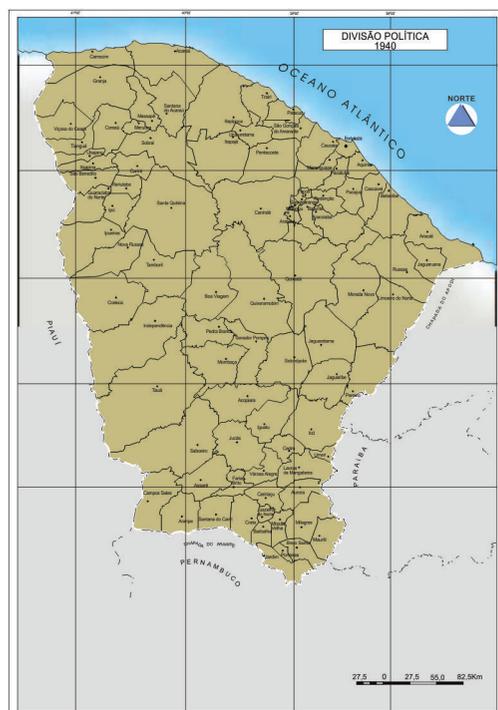
1872



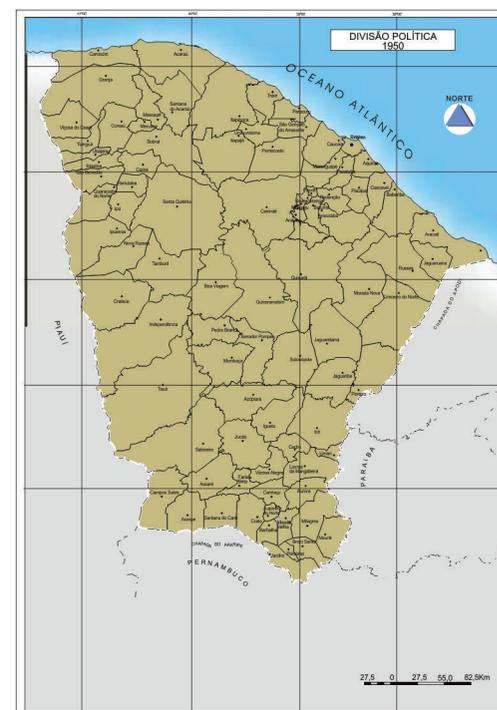
1890/1900



1920



1940



1950

Figura 9: Evolução Territorial do Ceará - 1823 / 1950

Fonte: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE

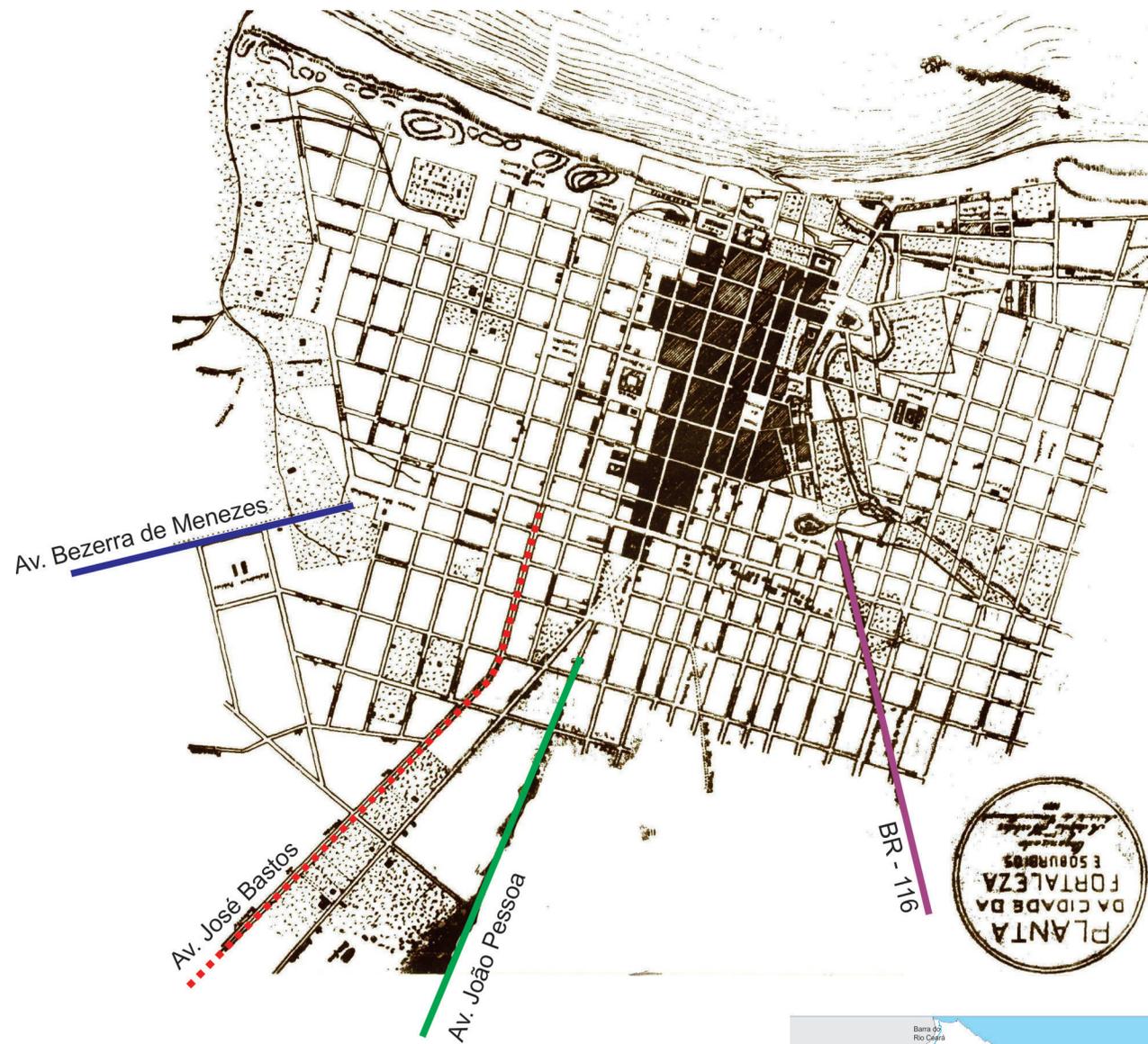
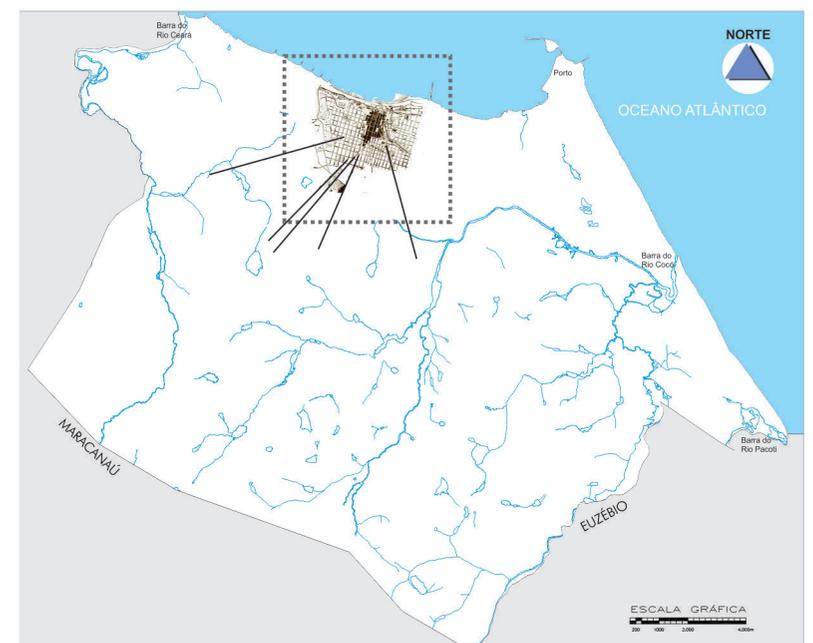


Figura 10: "Planta da Cidade de Fortaleza e Sobúrbios" - Adolf Hebster 1875

Fonte: CASTRO, 1977



2.2 - A INDUSTRIALIZAÇÃO E A UNIFICAÇÃO DO MERCADO NACIONAL: A GÊNESE DO PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DE FORTALEZA.

A urbanização de Fortaleza e seu papel destacado em relação à rede urbana cearense se efetiva com o advento do processo de industrialização que se instaura no Brasil na primeira metade do século XX, no qual a Cidade está articulada como centro regional e se intensifica na segunda metade do século XX com o advento primeiramente das políticas industriais da SUDENE e em seguida com o processo recente de industrialização e o advento do turismo. A ênfase da análise deste subcapítulo recai sobre o início do processo de metropolização de Fortaleza atrelado ao contexto da industrialização, inclusive seus impactos contemporâneos, uma vez que constitui uma referência em relação ao processo de urbanização atrelada ao turismo, constituindo, assim, a base para distinguir as permanências e rupturas em relação à urbanização.

2.2.1 - A UNIFICAÇÃO DO MERCADO NACIONAL VIA INDUSTRIALIZAÇÃO.

O processo de industrialização no Brasil, que tem início no primeiro governo Vargas, contribuiu “*para a perda do dinamismo da economia regional*” (DIAS, 1999, p. 843). A configuração territorial de independência das regiões no relacionamento com os centros consumidores do exterior foi substituída pouco a pouco pela criação de uma hierarquia nacional, que implicou em novas condições de dependência, reforçadas também no plano político pela centralização do poder pretendida pelo Estado Novo.

Desta forma, na divisão internacional do trabalho competia aos países da periferia desse sistema a especialização como economias primário-exportadoras,

incapazes de promover o desenvolvimento industrial em razão da sua posição ‘subordinada’, caracterizada pelas crescentes desvantagens nas relações de troca com os países industrializados (OLIVEIRA e SOUSA, 2006, p. 107).

Verificam-se duas fases no processo de industrialização no Brasil, a saber:

- Uma primeira entre 1920 e 1960, marcada pelo investimento concentrado em São Paulo, justificado em certa medida pelas condições favoráveis de acumulação do capital industrial criadas pelo ciclo econômico do café. Nessa primeira fase optou-se pelo modelo de substituição de importações voltadas para o mercado interno, cabendo aos demais centros urbanos regionais o papel de entreposto comercial.
- Uma segunda fase a partir de 1960, marcada pela tentativa de descentralização dos investimentos e pela penetração de capital estrangeiro no país. A estratégia da desconcentração era uma forma de combater as disparidades regionais, no entanto, consistia em um paradoxo, uma vez que os grandes investimentos se concentravam ainda em São Paulo.

Em síntese, esta ‘*desconcentração concentrada*’ não chegou a descaracterizar a preponderância do Sudeste como núcleo do processo de acumulação capitalista no Brasil, não alterando, portanto, a configuração da divisão regional do trabalho (OLIVEIRA E SOUSA, 2006, p. 115).

O papel do Estado foi fundamental neste primeiro impulso de industrialização, pois era necessário criar condições institucionais mínimas para a reprodução do processo de acumulação, a saber: a reestruturação do sistema financeiro; a expansão da Previdência Social; a criação de leis

trabalhistas; a quebra de barreiras alfandegárias e a instituição do salário mínimo, uma versão arranjada do *Welfare State* implementado nos países desenvolvidos.

A criação de infraestrutura também foi fundamental para viabilizar a industrialização, como a construção de estradas ligando o sudeste ao resto do país. A criação de um complexo industrial de base com empresas estatais, como a Companhia Siderúrgica Nacional, a Vale do Rio Doce, a Companhia Hidroelétrica do São Francisco.

A questão regional até então não se colocava como um problema, uma vez que havia uma autonomia no ciclo da reprodução do capital no contexto do “*Brasil Arquipélago*”. A questão regional aflorou na medida em que foi incorporado pelo mercado nacional como condição essencial para expansão do capital.

A partir do início da industrialização, anuncia-se um esboço de integração e unificação do mercado nacional, viabilizada pela efetivação dos sistemas de transportes. Essa etapa inaugurou o princípio de uma rede urbana nacional e a emergência de São Paulo como centro hegemônico e a supremacia regional do Sudeste.

As antigas metrópoles costeiras foram, desse modo, reduzindo sua polarização frente às suas áreas tradicionais de influência, pois, de um lado, o novo sistema de transporte induzia os deslocamentos para São Paulo e Rio de Janeiro e, de outro, essas metrópoles regionais litorâneas tornaram-se incapazes de fornecer bens e serviços às suas regiões. Por essa razão os núcleos urbanos mais recentes ligaram-se a São Paulo. O antigo tipo de hierarquia desmoronou para dar origem a novas formas de dependência entre São Paulo e esses centros regionais e metrópoles incompletas (SANTOS e SILVEIRA, 2003, p. 46).

Após a Segunda Guerra Mundial, a expansão do capitalismo se verifica através da incorporação dos países subdesenvolvidos à lógica da produção, estabelecendo como modelo de desenvolvimento econômico a atividade industrial. Do ponto de vista ideológico, a extinção da dependência econômica dos países subdesenvolvidos estava atrelada ao nível de industrialização da economia, premissa que alimentou amplamente o planejamento estatal no Brasil. Conforme foi discutido no capítulo 01, o mito do desenvolvimento via industrialização constitui uma falácia, uma vez que a industrialização se estabelece, mas os níveis de desenvolvimento não, ratificando a assertiva de Milton Santos que o Brasil constitui um “*país subdesenvolvido industrializado*” (SANTOS, 2003, p. 51).

Devido às heranças do processo de acumulação no Brasil, historicamente dependente das determinações do processo de acumulação internacional, e à consequente fragilidade do país frente ao novo modelo, o crescimento econômico via industrialização acentuou os níveis de dependência em relação aos países desenvolvidos, uma vez que a industrialização efetivou-se às custas da tecnologia e capital estrangeiros, alocados seletivamente e estrategicamente em setores altamente lucrativos, principalmente por intermédio da penetração das multinacionais.

A consolidação da industrialização no Sudeste, sobretudo em São Paulo, “*polo dominante do mercado unificado nacional*” (SCHIFFER, 2004) resultou na transferência da dependência econômica em escala internacional para escala nacional, pois o deslocamento do excedente para a origem do investimento ocorreu também dentro do território, reproduzindo a ordem global e agravando as disparidades regionais historicamente cristalizadas. A dependência econômica se fundamenta essencialmente na natureza do subdesenvolvimento, que:

(...) consiste no resultado sistemático de políticas estruturadas e deliberadas de exploração onde os investimentos estrangeiros e exógenos, ao invés de promover um crescimento econômico doméstico de forma distribuída, causam uma transferência de riquezas produzidas no lugar onde o investimento foi realizado, para o local de origem do investimento (PEQUENO, 2001, p. 10).

No caso específico brasileiro, o processo de acumulação se distingue pela existência de uma sociedade de elite (econômica e política) que emperra o processo de generalização da forma-mercadoria. Deák, (2004) qualifica este processo como “*acumulação entravada*”, conceituando-a como a “*base material da reprodução da sociedade de elite no Brasil*”, e acrescenta que se trata de “*uma reprodução ampliada, em que parte do excedente produzido anualmente é incorporado à produção -acumulada, enquanto outra parte é expatriada*”.

A “*industrialização pesada*” se efetiva e tem como objetivo “*incrementar a fabricação de bens de consumo e de produção*” (SCHIFFER, 2004, p. 89), caracterizando-se pela penetração de firmas estrangeiras, enormes desigualdades de renda e empobrecimento galopante. A consequência dessa suposta maturidade industrial foi o agravamento das disparidades regionais no território brasileiro, pois “*esse estágio da industrialização significou uma concentração de capital e atividades produtivas justamente onde já estava implantado o maior parque industrial do país*” (SCHIFFER, 2004, p. 89).

2.2.2 – AS DESIGUALDADES REGIONAIS E AS POLÍTICAS INDUSTRIAIS DA SUDENE NO NORDESTE.

A articulação da Região Nordeste ao mercado nacional aconteceu no contexto das mudanças no processo de acumulação no Brasil pós-crise de 1929, que determinou a passagem de uma economia de base agroexportadora e rural para a industrial e urbana. Esse novo padrão de acumulação, que adotava a industrialização com paradigma de desenvolvimento carecia, conforme foi analisado anteriormente, de uma integração do mercado nacional.

Embora o estímulo à industrialização fosse concentrado, precisamente em São Paulo, provocando consequentemente um maior avanço da urbanização, as demais regiões do país deveriam estar articuladas à lógica industrial, tanto como fornecedores de matérias-primas, como consumidores dos produtos industrializados. A antiga autonomia das regiões na manutenção de relações comerciais com o mercado externo foi substituída por uma hierarquia nacional.

A Região Nordeste, como um todo, sofreu fortes impactos nesta nova dinâmica econômica. A articulação ao mercado nacional provocou a diminuição do dinamismo econômico de diversos estados do Nordeste, principalmente porque as relações comerciais internacionais cessaram. O papel de complementaridade exercido por diversos estados do Nordeste no cenário da primeira fase da industrialização brasileira não mudou muito o modo de produção na Região, permanecendo uma indústria rudimentar para fins de beneficiamento dos produtos agrícolas ou matérias-primas. Nesse sentido, “*o Nordeste é um exemplo, no Brasil, da permanência do capital mercantil de origem fundiária controlando a produção em pleno bojo do processo de industrialização da economia brasileira*” (CLEMENTINO, 1990, p. 105).

No período pré-SUDENE no Nordeste, entre as décadas de 1920 e 1950, a urbanização foi condicionada pela herança da base agroexportadora, pela indústria rudimentar, pela permanência do capital comercial de origem fundiária e pelo processo migratório. A urbanização se relaciona também com as oportunidades de trabalho nas capitais face às dificuldades encontradas no campo, fomentadas pelos empregos públicos e pelo setor terciário, favorecendo um relativo dinamismo urbano. É importante ressaltar que, no Nordeste, o Estado tem um papel significativo no nível de renda e no emprego público, justificando em grande medida o processo de urbanização das capitais estaduais.

No imediato pós 2ª Guerra, a urbanização no Nordeste carregava as marcas da urbanização pretérita, onde a cidade constituía simultaneamente a sede do poder político e administrativo e o entreposto comercial e financeiro, especialmente das atividades econômicas primárias exportadoras. A urbanização, embora rarefeita, antecede a industrialização localizada no território. O incremento do comércio e dos serviços é dependente da industrialização alheia, verificada no Sudeste, qualificando as capitais como polos terciários.

Em síntese, nesta primeira fase do processo de industrialização, entre 1920 e 1960, na qual existe uma concentração de investimentos em São Paulo, cabe às demais regiões um esforço de complementaridade no processo de unificação do mercado nacional.

A partir da década de 1950, no contexto de integração e hierarquização do mercado nacional, surgem ações do Governo Federal com o intuito de atenuar as disparidades regionais. No caso do Nordeste, as desigualdades se exacerbam devido ao problema recorrente da seca, que maximizava as dificuldades da agricultura, inclusive de subsistência, e resultavam nos baixos índices de renda e no alto

fluxo migratório, em escala regional e nacional.

Nesse contexto, foi criada em 1959 a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE – que teve sua gênese pautada nos estudos do Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste - GTDN (1956), sob a liderança de Celso Furtado. Concomitante à criação da agência de desenvolvimento regional foi criado o Banco do Nordeste do Brasil – BNB.

Um documento do GTDN realizou um diagnóstico sobre a região e identificou como uma das principais causas das desigualdades regionais as heranças da economia agroexportadora do açúcar e demais atividades econômicas derivadas. Em síntese, as bases da agricultura (monocultura, latifúndio e conseqüentemente a alta concentração de renda) dificultaram a formação de um mercado interno e a passagem da economia de exportação para economia industrial (FURTADO, 1959, p. 15). O declínio da cultura do açúcar e das demais culturas, dentro da já citada organização territorial insular, transferiu as relações de dependência do plano internacional para o plano nacional. Os produtos agrícolas eram direcionados ao polo centro-sul, acompanhado de uma irrisória produção industrial.

A análise de Santos e Silveira (2003) sobre a região Nordeste se debruça também na herança colonial de uma economia agroexportadora com base no latifúndio, no trabalho humano intensivo, resultando, na visão dos autores, numa urbanização inexpressiva.

O Nordeste (...) é uma área de povoamento antigo, onde a constituição do meio mecanizado se deu de forma pontual e pouco densa e onde a respectiva circulação de pessoas, produtos, informação, ordens e dinheiro eram precários, tanto em razão do tipo e da natureza das atividades (sobretudo uma agricultura pouco intensa) como em virtude da propriedade. Ali-

cerçada, sobretudo, no trabalho, essa agricultura evidencia baixos índices de mecanização se comparada com a Região Concentrada e Centro-Oeste (SANTOS E SILVEIRA, 2003, p. 271).

Ainda segundo Furtado (1959, p. 16), “*a complexidade da questão se agrava se levamos em conta um elemento específico do problema nordestino – a aridez de grande parte do território e as secas*”. O autor do documento coloca como elemento-chave do problema do Nordeste a incompatibilidade do sistema econômico com o meio, confirmando a importância das questões naturais no estudo regional, pois “*(...) existe na região semiárida do Nordeste um dos casos mais flagrantes de divórcio entre o homem e a meio, entre o sistema de vida da população e as características mesológicas e ecológicas da região*” (FURTADO, 1959, p. 18).

O plano de ação do documento do GTDN, com o intuito de criar o tão ambicioso projeto de equilíbrio regional, se fundamentava, em primeiro lugar, na adaptação do sistema econômico agrícola ao meio, propondo a produção de plantas xerófilas no “*Polígono das Secas*”, reestruturando a pecuária e deslocando as fronteiras agrícolas; em segundo lugar, na relocação dos excedentes populacionais do campo na cidade, através de uma terceira frente de ação, a indústria, assimilando o pressuposto de que o desenvolvimento se sustentava na industrialização.

Os incentivos fiscais foram os principais instrumentos para atração de investimentos no setor industrial, conduzindo uma política de desenvolvimento econômico industrial dependente, com a criação de empresas filiais, com matriz no centro-sul, concentrando o centro de decisões e o excedente (PAIVA, 2005, p. 36).

A política industrial da SUDENE se fundamentava nos incentivos fiscais e financeiros e tinha como um dos principais instrumentos a Lei 34/18, que estabelecia a dedução

de imposto de renda de pessoas jurídicas e físicas investidos em empreendimentos industriais no Nordeste, política compensatória que foi transformada posteriormente no Fundo de Investimento do Nordeste (FINOR).

Malgrado o aumento da produtividade industrial, os índices quantitativos não correspondiam aos resultados qualitativos esperados. As ações da SUDENE foram insuficientes para promover a mudança pretendida. O problema da estiagem, longe de ser resolvido, ainda sustenta a chamada “*indústria da seca*”, favorecendo grupos políticos regionais e criando um círculo vicioso de assistencialismo do Estado. O incremento das atividades agropecuárias ficou restrito às áreas do Baixo São Francisco, através da agricultura irrigada. O complexo industrial, embora tenha sido implantado, obedece aos interesses do centro-sul, já que o capital produtivo industrial das empresas filiais, que representam maior produção, não tem vínculo com a economia regional, ao contrário do capital restrito das empresas regionais (DIAS, 1999, p. 249).

A industrialização que se implementou no Nordeste pela SUDENE, que conforme os objetivos propostos buscava acolher a mão-de-obra excedente, funcionou como uma espécie de expansão da industrialização verificada no Sudeste. Os incentivos fiscais e financeiros, na verdade, criaram oportunidades para a instalação, em sua grande maioria, de indústrias filiais que enxergavam melhores possibilidades de acumulação do capital no Nordeste. Nesse sentido, o objetivo original, pautado no desenvolvimento regional escandalizou as diferenças entre as regiões brasileiras.

O que se verifica em certo momento na economia do Nordeste é a perda da importância das cidades do interior na economia regional, uma vez que os investimentos se direcionam exclusivamente para as capitais, reforçando o seu papel de polos econômicos no Nordeste. Embora com

capacidade de geração de emprego limitados, a indústria foi capaz de criar novas categorias de emprego e novas espacialidades localizadas nestes polos.

Nesse novo quadro industrial, diferente do anterior no que se referem ao nível de modernização, as ligações com o mercado nacional são mais efetivas, muito embora possuam ainda um caráter de complementaridade.

A industrialização se verificou de forma complementar e dependente em relação à região dinâmica (OLIVEIRA e SOUSA, 2006). Sob o impulso do processo de desconcentração industrial verificado no território e impulsionado pelas ações da SUDENE e do planejamento dos governos estaduais, o Nordeste conheceu relativo processo de industrialização, sobretudo os estados da Bahia, Pernambuco e Ceará. Para Bernal (2004, p. 67), “*no entanto, a estrutura industrial só mudaria substancialmente em direção à produção de bens de consumo intermediário e de bens de capitais nos dois primeiros estados*”.

2.2.3 – O PROCESSO HISTÓRICO DE INDUSTRIALIZAÇÃO NO CEARÁ

Baseado nas questões levantadas acima acerca da repercussão das fases de industrialização brasileira no Nordeste pretende-se analisar as condições particulares em que se verificou este processo no Ceará, identificando os seus impactos na urbanização de Fortaleza.

Amora (2007) estabelece uma periodização no processo de industrialização no Ceará, fundamentada na divisão internacional e nacional do trabalho, a saber: do final do século XIX até os anos 1950; o segundo, dos anos sessenta até meados dos anos 1980; e de meados dos anos 1980 até a atualidade. Este subcapítulo compreende uma análise dos dois primeiros períodos, que correspondem aos primórdios

da industrialização no Ceará e ao período relacionado às políticas industriais da SUDENE. O terceiro período correspondente à contemporaneidade será tratado mais adiante.

É recorrente nas análises sobre a industrialização no Ceará remontar ao período colonial, identificando as atividades artesanais e de manufatura no contexto da “*Civilização do Couro*”, como processos de produção industrial. No entanto, a análise ora apresentada estabelece como marco do processo de industrialização no Ceará, as atividades fabris suscitadas principalmente com a cotonicultura (algodão), que se relacionam, embora de forma marginal, com o desenvolvimento industrial internacional, apresentando também a utilização de meios técnicos mais avançados no processo de produção. Trata-se, sobretudo, do processo de beneficiamento do algodão e da produção de tecidos e redes, confirma Amora, ao caracterizar o primeiro período de industrialização no Ceará:

O primeiro período caracteriza-se pela implantação das primeiras indústrias, sobretudo têxteis (beneficiamento de algodão e produção de tecidos), de óleos vegetais (caroços de algodão, oiticica e mamona), além de couros e peles. O surgimento dessas primeiras indústrias explica-se pela presença de matéria-prima de origem agrícola e pecuária, com destaque para a produção expressiva do algodão no Ceará (AMORA, 2007, p. 371).

É importante que se ressalte que esta industrialização possui um caráter rudimentar, bem como o seu desenvolvimento é dependente da produção agrícola. Sendo assim, a origem e desenvolvimento dessa fase do processo de industrialização se inserem de forma secundária no ciclo hegemônico do algodão e da primazia da atividade primária, que até 1960 representava 45,7% do PIB do Ceará³² (LIMA, 2008). De fato, a atividade agroexportadora promoveu a dinâmica do setor secundário (indústrias) e do

³² Em 1970, a participação do setor primário no PIB do Ceará passou para 17,46%, decaindo substancialmente para 6,19 em 2000.

setor terciário (comércio exterior e local e serviços) no cenário econômico cearense do período em questão.

O perfil da industrialização se fundava basicamente na transformação de matérias-primas com predominância do capital local e, embora Fortaleza concentrasse a grande maioria de estabelecimentos industriais, outras cidades como Sobral e Aracati também possuíam indústrias, não existindo um desequilíbrio absurdo entre os núcleos urbanos. Um relativo equilíbrio da rede urbana pode ser verificado na distribuição de usinas de beneficiamento no Ceará na metade dos anos 1950 (Tabela 05). A localização da maioria das indústrias em Fortaleza se justifica pela lógica de concentração atrelada à exportação do algodão, da qual a indústria é coadjuvante, relacionada à existência da ferrovia e do porto, do comércio e serviços mais desenvolvidos, além do fato de ser a capital político-administrativa.

Tabela 05

Usinas de beneficiamento de algodão no Ceará por municípios na metade dos anos 1950

Município	No. de usinas
Fortaleza	7
Maranguape	4
Sobral	6
Nova Russas	3
Quixadá	5
Quixeramobim	5
Senador Pompeu	4
Acopiara	4
Cedro	3
Crato	3
Juazeiro do Norte	3
Lavras da Mangabeira	4
Missão Velha	4

Fonte: LIMA, 2008

Além das atividades ligadas à produção de fiação e tecelagem, destacam-se no quadro de produção industrial do Ceará a produção de óleos vegetais³³, de cigarros e de pes-

cados em conserva, as usinas de beneficiamento do caroço do algodão em vários municípios, além de oficinas de fabricação de calçados, móveis e outros artigos de consumo interno, de olarias, marmorarias e muitos outros pequenos estabelecimentos artesanais.

As oscilações do mercado interno e externo do algodão que perduraram por toda a primeira metade do século XX, além dos períodos de estiagem não foram suficientes para subtrair a importância da atividade agrícola do algodão e da indústria têxtil de fios e redes no Ceará. Devido ao circuito de caminhos (ferroviário e rodoviário) que convergia para Fortaleza (Figura 11), a maioria dos estabelecimentos industriais de beneficiamento do algodão se concentrava na Capital. A atividade industrial se desenvolveu espontaneamente na porção oeste da cidade, ao longo principalmente do eixo da Av. Francisco Sá, nas proximidades da via férrea. A instalação dessas indústrias marcou o zoneamento da cidade: a zona oeste com concentração de indústrias e atração de um contingente de trabalhadores e ocupação popular; a zona central, que reunia o comércio e os serviços (privados e públicos) (Figuras 12, 13,14), e a zona leste que, representada pela Aldeota, se constituía um locus privilegiado das classes mais abastadas. A construção do porto do Mucuripe em fins da década de 1940 e o processo de atividades que atrai também constituem elementos significativos no zoneamento da Cidade a esta época. (Figuras 15,16)

Esse primeiro período da industrialização no Ceará tem uma repercussão espacial concentrada em Fortaleza, sem impactos metropolitanos. Os municípios vizinhos à Fortaleza inserem-se na dinâmica socioespacial de integração entre o interior (sertão) e a capital (litoral) por intermédio dos eixos de penetração históricos da cidade. Note-se que a ocupação litorânea é praticamente inexistente, principalmente por que as sedes dos municípios vizinhos à Fortaleza - que conformarão a região metropolitana - se localizam

³³ Com destaque para a Brasil Oiticica e a Companhia Industrial de Algodão e Óleos (Cidao).

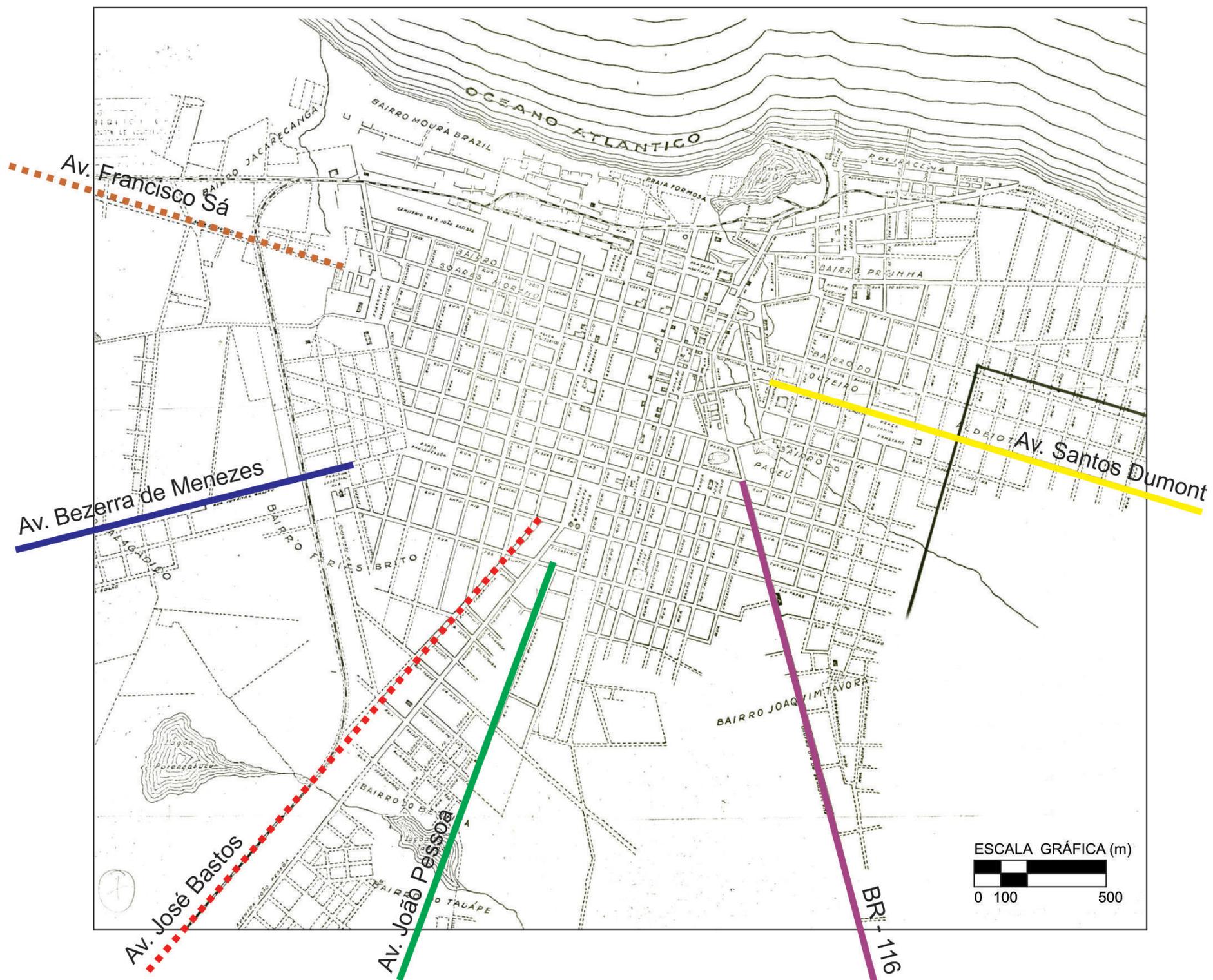


Figura 11: Mapa Fortaleza - Planta Cadastral - Raimundo Girão 1933

Fonte: CASTRO, 1977



Figura 12: Vista Aérea Fortaleza - 1936
Fonte: Arquivo Nirez



Figura 13: Vista Aérea Litoral de Fortaleza - Década de 1930
Fonte: Arquivo Nirez



Figura 14: Vista Aérea Porto de Fortaleza - Década de 1930
Fonte: Arquivo Nirez



Figura 15: Vista Aérea da Construção do Porto do Mucuripe - Década de 1940

Fonte: Arquivo Nirez



Figura 16: Vista Aérea do Porto do Mucuripe - Década de 1960

Fonte: Postal Edicard

relativamente distantes da costa.

A crise da indústria têxtil inicia-se no final dos anos 1950 e início de 1960, em função da concorrência inter-regional, da tentativa de unificação do mercado nacional com a industrialização e da falta de investimentos na modernização da produção, muito embora a produção agrícola do algodão tenha persistido até o início da década de 1970.

É possível inferir, com base nesta análise do primeiro período da industrialização no Ceará, que a importância de Fortaleza em relação à rede urbana cearense e a sua urbanização são expressão não propriamente da industrialização – que neste período era rudimentar –, mas da crescente polarização que a cidade exercia em sua área de influência como centro regional terciário que pouco a pouco se integrava ao mercado nacional, em função da industrialização verificada no Sudeste. Some-se a isto, a atratividade exercida pela Capital aos imigrantes fugidos das secas periódicas, além do quadro de empregos públicos. A Tabela 06 abaixo demonstra o crescimento acelerado da população no período correspondente a 1920 e 1960, com destaque para o aumento da população no período entre 1950 e 1960, que passa de 270.169 para 514.813 habitantes.

Tabela 06
Crescimento Populacional
da Cidade de Fortaleza (1920-1960)

ANOS	POPULAÇÃO
1920	78.536
1930	-
1940	180.185
1950	270.169
1960	514.813

Fonte: Censos Demográficos/IBGE In: LEMENHE, 1991

O aumento substantivo da população entre 1950 e 1960 revela o início de um processo mais efetivo de urbanização, em que se expande principalmente no sentido oeste

e sudoeste (Figura 17) a ocupação de áreas residenciais menos abastadas, demonstra a segregação socioespacial emergente e o processo de urbanização desigual, refluxo da industrialização nacional e da macrocefalia urbana de Fortaleza concentrando pessoas e atividades. (Figuras 18,19)

O segundo período da industrialização no Ceará, compreendido entre os anos de 1960 e meados de 1980, se relaciona com o advento da SUDENE. A política industrial preconizada pela SUDENE se voltou seletivamente para a Bahia, Pernambuco e Ceará, e tinha como premissa, além da implantação de indústrias mais modernas, a reversão do quadro de atraso das indústrias tradicionais, marcada pela obsolescência do maquinário e até mesmo das relações de trabalho.

As especificidades dos impactos dessas políticas industriais no quadro econômico do Ceará nesse período se sustentam na manutenção e relativa modernização dos setores tradicionais relacionados à indústria têxtil e ao beneficiamento de produtos agrícolas, embora tenha se iniciado a diversificação de certos produtos, confirma Bernal:

No caso do Ceará, não teria havido maiores alterações na estrutura industrial, predominando ainda hoje atividades tradicionais que utilizaram matérias-primas locais, do gênero alimentar, vestuário e têxtil. Por outro lado, o gênero alimentar teria sido responsável pela diversificação industrial, surgindo ramos mais dinâmicos como metalúrgica, química e materiais não metálicos, que vão alterar a composição setorial com indústrias novas no ramo de bens de consumo duráveis, a exemplo da fabricação de fogões e botijões a gás (BERNAL, 2004, p. 67).

Outra especificidade do Ceará em relação ao desenvolvimento industrial no período deveu-se basicamente à ini-

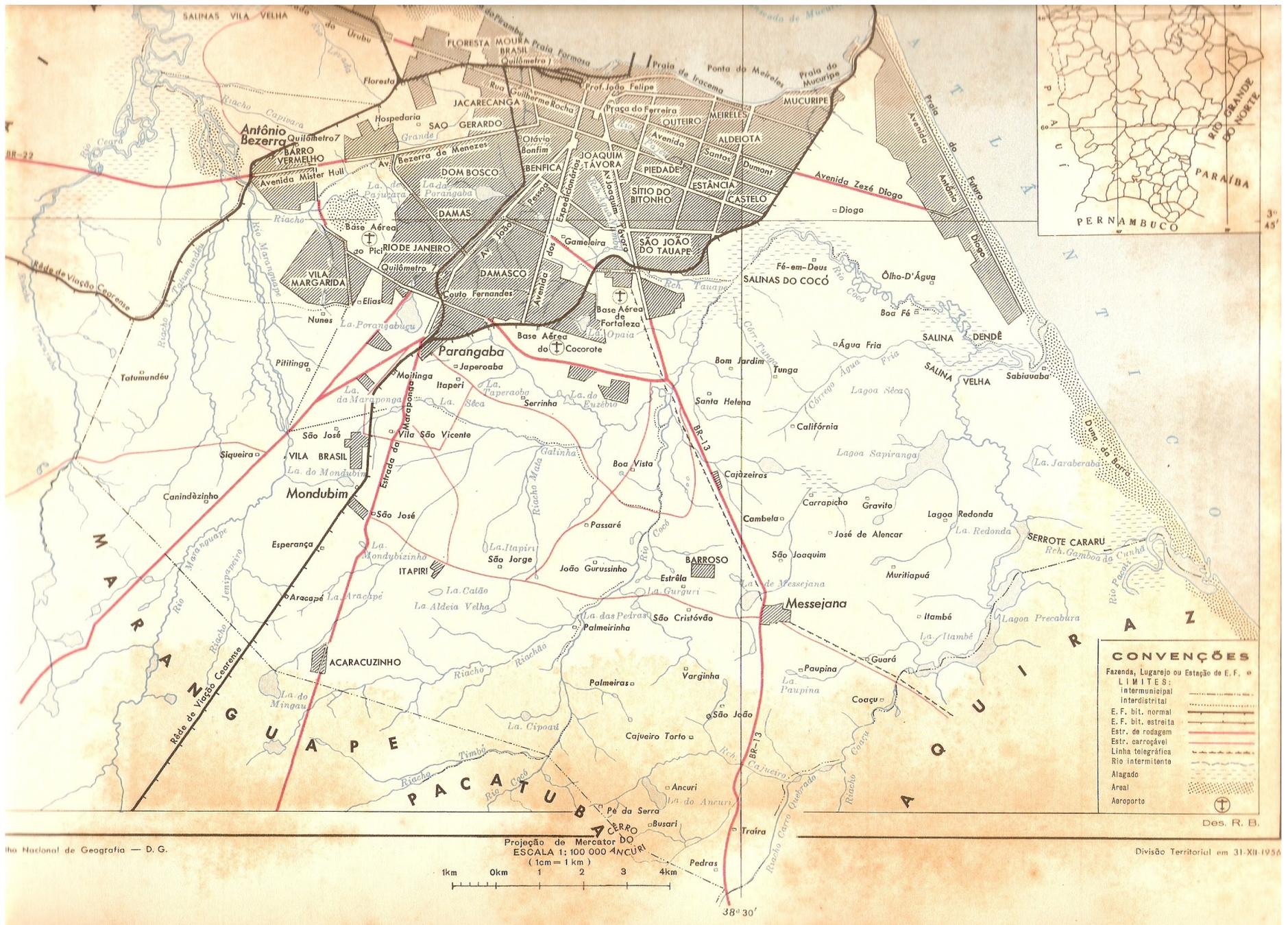


Figura 17: Mapa Fortaleza - Planta Divisão Territorial - IBGE 1956

Fonte: IBGE, 1956



Figura 18: Vista Aérea do Centro de Fortaleza - Década de 1950

Fonte: Enciclopédia dos Municípios Brasileiros / IBGE / 1959



Vista parcial aérea da cidade

Figura 19: Vista Aérea de Fortaleza - Década de 1950

Fonte: Enciclopédia dos Municípios Brasileiros / IBGE / 1959

ciativa privada local, diferente do que ocorreu na Bahia e em Pernambuco, que sediaram uma maior quantidade de empresas de capital nacional. Os investimentos industriais nestes três principais polos regionais do Nordeste foram desiguais. Fortaleza teve desvantagens no incremento do seu complexo industrial devido a alguns fatores locais, como a ausência de infraestrutura, a insuficiência no fornecimento de energia, a precariedade da estrutura de transportes (portuária e rodoviária) e comunicações, bem como a maior distância do polo dominante.

Com o advento da SUDENE e baseado nas suas proposições desenvolvimentistas se inaugurou o planejamento estatal no Ceará. As estratégias assimilavam os pressupostos do desenvolvimento via industrialização, como forma de superar o caráter rudimentar e manufatureiro da indústria do período anterior. A industrialização funcionaria como uma saída estratégica de combate ao quadro de desigualdade e atraso, provocados pela vulnerabilidade das atividades econômicas da pecuária e do algodão, que eram, por sua vez, amplamente condicionadas pelas vicissitudes da natureza, devido às secas periódicas, e pelas oscilações do comércio nacional e internacional.

O modelo de desenvolvimento econômico pretendido inseria-se nos planejamentos governamentais do Estado, à moda das articulações que desembocaram na criação da SUDENE. Nesse caminho, o PLAMEG I – Plano de Metas Governamentais – (1963-1966), instituído pelo governador Virgílio Távora, criou o aparato institucional necessário à implantação deste novo modelo de desenvolvimento, entre eles: a Superintendência do Desenvolvimento Econômico e Cultural do Ceará (SUDEC), a Companhia de Desenvolvimento do Ceará (CODEC) e o Banco do Estado do Ceará (BEC) (LIMA, 2004, p. 314). O Fundo de Desenvolvimento Industrial (FDI) também foi outro instrumento criado pelo Governo Estadual para incrementar a atividade industrial³⁴.

Com o PLAMEG I, inicia-se o processo de industrialização moderna do Ceará, subsidiado pelo fornecimento de energia do CHESF (1965) e pelas obras de infraestrutura com a reforma do porto do Mucuripe e a implantação do I Distrito Industrial do Ceará em Maracanaú, até aquele momento distrito de Maranguape, município vizinho à Fortaleza. Embora algumas indústrias tenham sido implantadas no interior, sua localização obedecia à lógica da concentração na Capital, confirmando a rede de cidades desequilibrada e dando continuidade ao processo de macrocefalia. A discreta industrialização e a crise do algodão provocaram a migração e um excedente de mão-de-obra na cidade e com grande repercussão na urbanização.

Contribuiu também, do ponto de vista institucional, para o desenvolvimento dessa fase da industrialização a criação da Universidade Federal do Ceará, em 1955, e o próprio BNB, sediado em Fortaleza, que se empenhou nos estudos e na capacitação de mão-de-obra, além de proporcionar a emergência de uma classe média formada não somente por comerciantes, mas por profissionais liberais.

Diversos planos governamentais³⁵ sucederam o PLAMEG I e foram concebidos de acordo com o contexto político e econômico local e nacional até meados da década de 1980. A maioria dos planos ratificava a atividade industrial e a implementação de infraestrutura para viabilizá-las, como a chave para o crescimento econômico. Os planos lançaram ações complementares e secundárias em relação às políticas regionais, sob o comando da agência nacional de desenvolvimento, no caso, a SUDENE. O processo é caracterizado quase sempre pelo discurso tecnocrático, abarrotado de diagnósticos econômico-sociais e a implantação se realiza através da atração de investimentos com os subsídios dos incentivos fiscais. Vale salientar que o período histórico em questão corresponde ao regime ditatorial militar, sendo esta fase identificada no Ceará como a “era

³⁴ “O FDI foi criado pela lei nº 10.367 de 07 de dezembro de 1979, no governo Virgílio Távora. Tinha como objetivo complementar o sistema de incentivos regionais para o desenvolvimento industrial em todo o estado do Ceará de modo a assegurar às empresas industriais consideradas fundamentais para crescimento econômico do estado, nas modalidades de incentivos para implantação, funcionamento, realocização, ampliação ou recuperação, sob a forma de subscrição de ações, participações societárias e empréstimos” (TENORIO et alli, 2004).

³⁵ PLAIG – Plano de Ação Integrada do Governo - (1967-1971), governo Plácido Castelo; - PLAGEC – Plano de Governo do Estado do Ceará - (1971-1975), governo César Cals; PLANDECE – Plano Quinquenal de Desenvolvimento do Estado do Ceará - (1975-1979), governo Adauto Bezerra; - PLAMEG II – 2º. Plano de Metas Governamentais - (1979-1983), governo Virgílio Távora; - PLANED – Plano Estadual de Desenvolvimento - (1983-1986), governo Gonzaga Mota.

do coronéis”, uma vez que os governadores à época eram militares, todos indicados ao cargo pelos presidentes da época.

Ao mesmo tempo em que a estrutura industrial do Ceará manteve-se ligada às atividades tradicionais que utilizavam matérias-primas locais, do gênero alimentar, vestuário e têxtil, ampliou-se até meados da década de 1980 a participação do setor na composição do PIB. Neste período de implementação das políticas da SUDENE (1959) até meados da década de 1980, o PIB cresceu de 10,3% para 26,8%, ao passo que o setor primário declinou de 34,0% para 14,6% (Ver Tabela 09) (BERNAL, 2004). Este quadro quantitativo revela uma crescente industrialização no Ceará, mais ainda fortemente concentrada em Fortaleza. Com base nestes dados, é possível inferir também a representatividade do setor terciário, ratificando a vocação da cidade para as atividades de comércio e serviços.

Os complexos ou distritos industriais, outra estratégia criada pelos estados para atrair indústrias, além dos incentivos fiscais e financeiros, foram implantados principalmente nas áreas metropolitanas das capitais em função das vantagens locacionais, sobretudo a proximidade com rodovias, portos e aeroportos e a oferta de serviços existentes.

No caso específico de Fortaleza, a implantação do Distrito Industrial, localizado em Maracanaú, ainda na década de 1960, não conseguiu lograr êxito nos seus primeiros dez anos de existência em função da precariedade da infraestrutura e das vantagens oferecidas pelo polo industrial da Francisco Sá, já tradicionalmente consolidado em Fortaleza, atraindo as primeiras indústrias que se valeram dos incentivos fiscais da SUDENE. Embora o desenvolvimento do Distrito Industrial tenha ocorrido de forma retardada em relação à política industrial pretendida, a sua implementação foi responsável pela gênese do processo de metropo-

lização de Fortaleza na década de 1970, associada tanto à presença da indústria como aos conjuntos habitacionais que surgiram nas proximidades, favorecendo a oferta de mão-de-obra.

O fortalecimento da classe média, suscitado pela industrialização e a ratificação do papel terciário desempenhado por Fortaleza, possibilitou a difusão, a partir da década de 1970, das práticas de lazer e recreação ligadas ao veraneio marítimo e a aquisição da segunda residência com impactos significativos nos municípios vizinhos à Fortaleza. O uso e a apropriação destes espaços litorâneos para fins de lazer, viabilizados pela mobilidade ocasionada pelo uso do automóvel, constituem outro fator gerador do caráter metropolitano de Fortaleza, a partir da expansão do tecido metropolitano. O início destas dinâmicas metropolitanas coincide com a institucionalização das regiões metropolitanas do Brasil, que inclui a capital cearense, questão que será tratada detalhadamente.

Avaliando esse período, percebe-se que a política da SUDENE enseja uma relativa industrialização e modernização, mas não reduz as desigualdades sociais em escala nacional e regional, pois produz um desenvolvimento restritivo, contraditório e desigual. Em síntese, a inserção do Ceará no processo de industrialização revela um processo duplamente dependente. Primeiro porque a implementação da indústria é incipiente, complementar e subordinada ao esforço de unificação do mercado nacional; segundo porque a industrialização brasileira se insere de forma periférica no processo global de acumulação do capital. Percebe-se também o efeito retardado dos impactos da lógica da produção fordista em escala internacional tanto em relação ao Brasil, como em relação ao Nordeste e ao Ceará.

A urbanização verificada em Fortaleza neste período se justifica em função de dois processos combinados: o pri-

meiro relativo às políticas industriais da SUDENE que redundaram na implantação de indústrias na escala intraurbana e de forma mais precária no Distrito Industrial, mas não foram suficientes para absorver o ritmo de crescimento da população, decorrente do excedente de mão-de-obra existente, e a imigração constante proveniente do campo; o outro se refere ao processo de industrialização verificado no Brasil, que reforçou o papel das metrópoles regionais como polos terciários.

Sendo assim, o processo de urbanização de Fortaleza não possui vínculo apenas com a industrialização local, mas também com a repercussão da industrialização nacional, na medida em que o refluxo do desenvolvimento industrial do Sudeste contribuiu para a ampliação do setor terciário nos centros regionais (PAIVA, 2005).

Nestes termos, embora de forma marginal, Fortaleza se articula à lógica da produção fordista hegemônica, tendo o seu processo de metropolização identificado com o conceito da “*cidade industrial*”, não porque é o lócus privilegiado da instalação da indústria, mas porque se insere em uma rede urbana hierárquica nacional sob a égide da industrialização comandada pelo Sudeste. O caráter da urbanização desigual verificada em Fortaleza se justifica pela coexistência destas condicionantes de origem e escala global com a manutenção das práticas socioespaciais cristalizadas do passado relacionada à realidade local.

A Tabela 07 abaixo demonstra que a população de Fortaleza entre a década de 1960 e fins da década de 1980 triplicou, confirmando os efeitos da hiperurbanização provocados pela industrialização nos países periféricos, que embora possuam uma industrialização rarefeita, apresentam altos níveis de crescimento populacional, caracterizando a urbanização desigual. O crescimento da mancha urbana de Fortaleza, contextualizado com o território metropolitano,

pode ser verificado na Figura 20, onde se percebe um desenvolvimento ao longo dos eixos viários, principalmente no sentido oeste, sul e sudoeste, áreas de ocupação das classes menos favorecidas e, a partir da década de 1970, já se verifica uma ocupação mais efetiva nas áreas litorâneas.

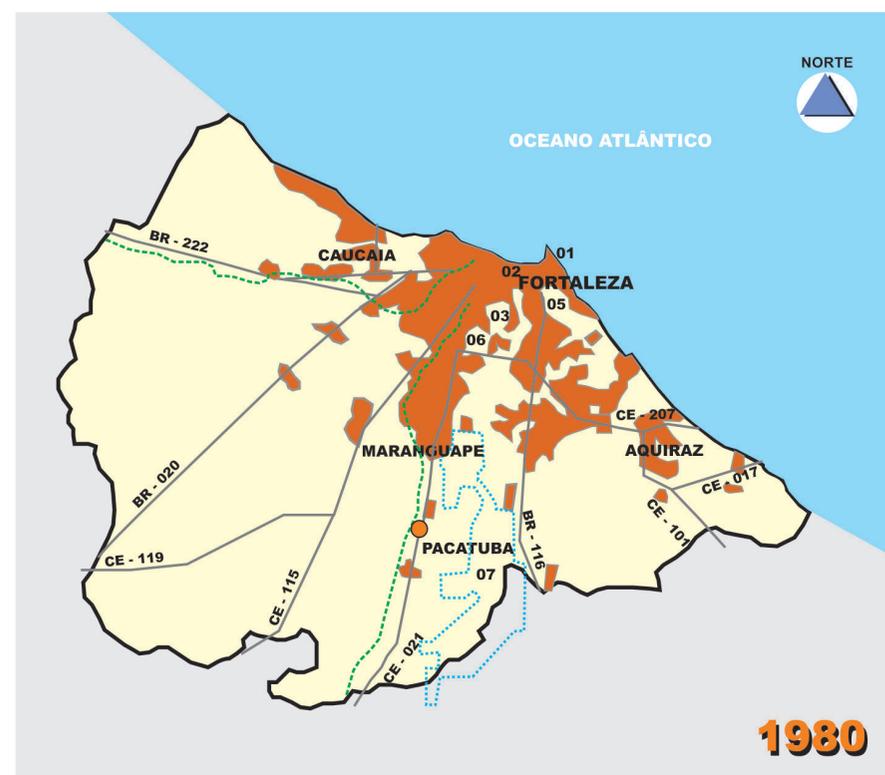
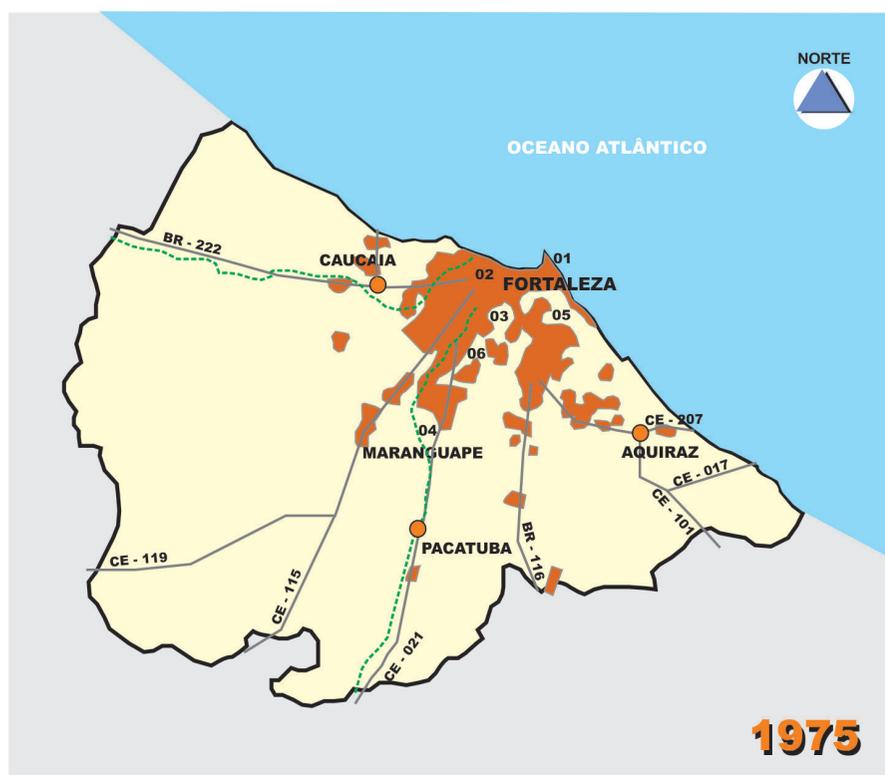
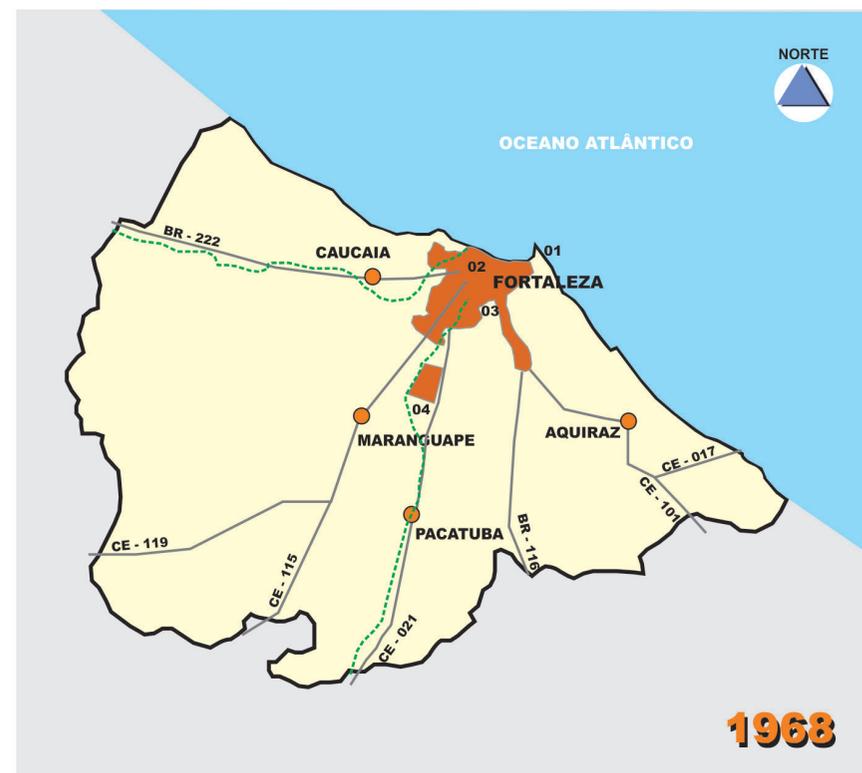
Tabela 07
Crescimento Populacional
da Cidade de Fortaleza (1960-1991)

ANOS	POPULAÇÃO
1960	514.813
1970	857.980
1980	1.308.919
1991	1.768.637

Fonte: Censos Demográficos/IBGE In: Lemenhe, 1991

2.2.4 – REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA: DE FATO OU DE DIREITO?

As repercussões do processo de industrialização no Ceará decorrentes da unificação do mercado nacional, face à industrialização localizada no Sudeste, e o reforço do caráter terciário dos centros urbanos regionais e da implementação das políticas industriais da SUDENE, colaboraram para o início do caráter metropolitano de Fortaleza na década de 1970. Os desdobramentos desse processo coincidiram com a oficialização da Região Metropolitana de Fortaleza, antes mesmo que a realidade metropolitana se apresentasse com algo plenamente materializado. Na verdade, no início da década de 1970, apenas se esboçavam algumas tendências de expansão do tecido urbano para além de Fortaleza, representados pela implementação do Distrito Industrial de Maracanaú, seguido da construção de conjuntos habitacionais e pela ocupação de trechos da faixa litorânea dos municípios vizinhos com o fenômeno das segundas residências para as práticas de veraneio (Figura 20).



LEGENDA

- ÁREAS URBANAS
- RODOVIAS
- VIA FÉRREA
- 01 - PORTO DO MUCURIBE
- 02 - FORTE NOSSA SENHORA DE ASSUNÇÃO
- 03 - AEROPORTO
- 04 - PRIMEIRO DISTRITO INDUSTRIAL
- 05 - CENTRO DE CONVENÇÕES
- 06 - ESTÁDIO CASTELÃO
- 07 - SISTEMAS RIACHÃO / PACOTI

Figura 20: Mapa Fortaleza e RMF – Evolução da Mancha Urbana – 1932-1980

Fonte: AUMEF

Nesse sentido, é preciso distinguir as especificidades tanto do processo de instituição legal da RMF, como da condição metropolitana de fato de Fortaleza no período compreendido entre o início da década de 1970 e fins da década de 1980.

Antes de dar continuidade a esta análise se faz necessário apresentar uma breve conceituação acerca do fenômeno da metropolização em geral e as especificidades desse processo no Brasil.

A metropolização³⁶ pode ser compreendida em linhas gerais como um processo de urbanização em escala regional que envolve a articulação de vários núcleos urbanos sob o comando de um deles³⁷, estreitando seus vínculos socioespaciais através da intensificação dos deslocamentos dos habitantes entre um núcleo e outro e de dinâmicas de produção, distribuição e consumo em escala ampliada.

Uma das manifestações mais evidentes da metropolização é o processo simultâneo de centralização e descentralização das funções urbanas no território metropolitano. A centralização se expressa em dois níveis, a saber: no papel que a metrópole ou a região metropolitana como um todo desempenha em relação a sua área de influência (estado, região ou país e até mesmo o mundo), centralizando as atividades administrativas, de comércio e serviços e industriais, implicando na concentração da população; e no caráter de comando do núcleo central em relação ao demais na escala intrarregional.

A descentralização ocorre na escala metropolitana quando há um crescimento e distribuição de certas funções urbanas fora dos limites da cidade primaz, ao longo principalmente dos eixos de circulação, pelo qual se intensifica a mobilidade de pessoas e os fluxos de transportes e comunicações. A descentralização se manifesta especialmente

no surgimento de áreas periféricas voltadas sobremaneira para a instalação de indústrias e habitação³⁸.

O processo de metropolização³⁹ não corresponde apenas ao crescimento da população representado por uma extensão em área, mas também ao acréscimo de densidade populacional, provocados tanto pela ocupação de áreas rurais ou pouco ocupadas, como pela verticalização de áreas urbanizadas. Nesses termos, a definição legal de uma região metropolitana tende a ser imprecisa em função da dificuldade de mensurar a intensidade dos fluxos metropolitanos, além do fato de esta delimitação ser movida em muitos casos por interesses políticos.

A metropolização é uma implicação da complexidade verificada na urbanização, e com tal refere-se a um processo, que não representa simplesmente o crescimento da população ou da densidade demográfica em uma determinada cidade, mas a “(...)difusão no espaço das atividades, das funções e dos grupos, e sua interdependência segundo uma dinâmica social amplamente independente da ligação geográfica...”⁴⁰ (CASTELLS, 2009, p. 53), pois “a organização interna da metrópole implica uma interdependência hierarquizada das diferentes atividades” (CASTELLS, 2009, p. 54).

O processo de metropolização contemporâneo do espaço insere-se no fenômeno da “*implosão-explosão*” teorizado por Levebvre para caracterizar a disseminação e hegemonia do urbano sobre o espaço.

O estágio contemporâneo da metropolização se caracteriza em linhas gerais pela fragmentação e concentração simultâneas das funções urbanas no território. Atualmente, a contiguidade física não constitui a condição essencial para caracterizar a metropolização. Esse fenômeno promove um processo de urbanização extensiva como já

³⁶ Para Reis Filho, a metropolização constitui: “(...) a configuração de constelações de núcleos urbanos, tendo sempre por origem e centro um núcleo de maior importância, a partir da qual se desenvolve o processo e seu resultado é tal que, para o conjunto do sistema social, as várias aglomerações passam a atuar como um único núcleo urbano” (REIS FILHO, 1971, p. 5).

³⁷ A origem semântica de metrópole (metropolis (*meter* = mãe, ventre, pólis = cidade) deriva justamente desta sua capacidade de comando e centralidade, quer dizer, metrópole se confunde com o conceito de “*ciudades-mães*”. “Historicamente, desde os tempos pré-modernos são os interlocutores privilegiados de outras cidades que elas controlam, dominam e as integram aos seus movimentos e suas redes de trocas, as quais elas emitem serviços raros, ou mesmo estratégicos, contra prestações ou bens mais banais, conhecidos com menor valor” (DI MÉO, 2008, p. 2)

³⁸ Reis Filho caracteriza as transformações na estrutura urbana decorrentes da metropolização no que se refere à concentração populacional e à intensificação da circulação de pessoas e objetos: “Para a aglomeração central, a evolução do processo implica na concentração desmedida e o congestionamento de seu núcleo original. Na periferia, a instalação em massa, dos bairros residenciais – geralmente operários – provoca um crescimento em extensão das áreas edificadas, em ondas concêntricas com acentuados alongamentos junto às vias de transporte. Mais adiante e a distâncias variáveis, formam-se subúrbios industriais ou de serviços, como os residenciais – as chamadas cidades-dormitórios” (REIS FILHO, 1971, p. 8).

³⁹ Outro aspecto relevante que qualifica o princípio do processo de metropolização é a ocorrência da conurbação que consiste na fusão de áreas urbanizadas entre municípios de uma determinada região.

⁴⁰ No caso de Fortaleza, essa dinâmica se refere a sua polarização em relação ao Ceará e áreas dos estados vizinhos.

foi abordado na análise sobre a urbanização contemporânea, que se relaciona com o conceito de “*urbanização dispersa*” (REIS FILHO, 2006) e de “*urbanização difusa*”⁴¹ (MEYER, 2006).

No caso específico do Brasil, o fenômeno da metropolização pode ser compreendido a partir de dois momentos históricos distintos:

A princípio, variando no tempo em função do desenvolvimento urbano de cada cidade brasileira, o processo de metropolização baseava-se na existência de um centro e uma periferia, configurando uma apropriação específica do território metropolitano, na qual:

O centro concentrava as principais atividades econômicas, públicas ou privadas, as infra-estruturas urbanas e as áreas habitacionais de mais alto nível de renda. A periferia servia para abrigar a massa da população migrante, de baixa renda. Eram formadas por meio de invasões, loteamentos populares e/ou clandestinos, conjuntos habitacionais e outras formas típicas de ocupação das grandes cidades dos países periféricos.⁴²

Some-se a esses usos relacionados à habitação a implantação de áreas industriais nas periferias urbanas. De modo geral, esse processo extensivo de metropolização implicou em uma expansão da mancha urbana ao longo dos principais eixos de circulação historicamente constituídos, deixando porções do território metropolitano vazias ou sub-ocupadas, muitas vezes intencionalmente estocadas, favorecendo a valorização da terra urbana que usufruía da crescente, embora lenta, implantação de infraestrutura e serviços urbanos, que se tornaram dispendiosos neste modelo de metropolização.

Uma segunda fase do processo de metropolização das grandes cidades brasileiras, ainda em curso em muitos dos territórios metropolitanos do Brasil, pode ser identificada a partir do dismantelamento do modelo centro-periferia, caracterizado:

- pelo **processo de verticalização** de áreas residenciais históricas de alta qualidade ambiental, provocada também “*pela migração intraurbana, causada pelo processo de ascensão social e, sobretudo, de busca de símbolos como status, poder e prestígio*”⁴³; pelo **surgimento dos condomínios residenciais de alto luxo**, localizados nas margens urbanas, conectados às áreas centrais pelos eixos rodoviários e vias expressas, configurando a “*periferia dos ricos*”; pela descentralização da atividade industrial, ao longo dos eixos de penetração à cidade central; pela valorização e desvalorização crescente de áreas consolidadas e/ou dos vazios urbanos provenientes das formas de metropolização anterior, alimentados pela especulação imobiliária, remodelando a estrutura intraurbana⁴⁴ e “*compondo uma formação metropolitana com vários centros, uma estrutura polinucleada*” (PAIVA, 2005, p. 66); e, conseqüentemente, o processo de decadência das áreas centrais⁴⁵.

Entretanto, estas dinâmicas da metrópole moderna, lócus da produção, marcada pela concentração e monocentralidade coexiste com as dinâmicas emergentes da metrópole contemporânea, lócus do consumo, caracterizada pela fragmentação, dispersão e policentralidade, resultando em conflitos.

(...) os problemas urbanos acumulados na *metrópole moderna*, sobretudo no período de instalação da grande indústria, passam a coexistir com as exigências e as pressões da “nova etapa” metropolitana, criando um cenário urbano no qual o descompasso entre a or-

⁴¹ “*A evidência de um processo de urbanização difusa que avança para as áreas cujas características são muito indefinidas, nem propriamente urbanas nem tampouco rurais, aponta para a presença de uma forma de ocupação do território que vem sendo descrita como um tipo específico de suburbanização sem limites*” (MEYER, 20006, p. 2).

⁴² LACERDA, Norma, ZANCHETTI, Silvio & DINIZ, Fernando. O Planejamento metropolitano no Brasil: uma proposta de conservação urbana e territorial. 1998. Disponível em: <http://www.urbanconservation.org/textos/panmetro.htm>

⁴³ Idem

⁴⁴ Entendida como “*um todo constituído de elementos que se relacionam entre si, de forma que a alteração de um elemento ou de uma relação altera todos os demais elementos e todas as demais relações*” (VILLAÇA, 1998, p. 12)

⁴⁵ O processo de decadência das áreas centrais é um fenômeno comum às várias metrópoles brasileiras e caracteriza-se principalmente: “*(...) pela diminuição do valor da terra urbana, seguida da diminuição de investimentos públicos e privados em infra-estrutura, equipamentos urbanos e manutenção dos espaços públicos, agora transferidos para as “novas centralidades”; pela obsolescência da riqueza construída, tornando-se capital inativo; pela descaracterização do patrimônio edificado em função das adaptações de uso; pela decadência cultural e social, marcada pela destruição dos remanescentes históricos e culturais que conferiam legitimidade à identidade e à memória coletiva; e pela reprodução do quadro de segregação e fragmentação sócio-espacial*” (PAIVA, 2005, p. 69).

ganização que está sendo superada (a metrópole moderna do estágio industrial) e aquela que se instala (a metrópole contemporânea do estágio pós-industrial) é extremamente acentuado (MEYER, 2000, p. 4).

Adverte-se, entretanto, que será analisada neste segmento apenas a primeira fase relativa ao processo de metropolização de Fortaleza, que compreende a sua instituição legal e os primeiros indícios de fato da metropolização, identificados com o modelo centro-periferia. A segunda fase será analisada no quadro de reestruturação socioespacial contemporâneo do Ceará.

A Região Metropolitana de Fortaleza foi institucionalizada por decreto conforme a Lei Complementar Federal Nº 14/73 no contexto das políticas urbanas da ditadura militar contidas nas macrodiretrizes da política urbana nacional, com o objetivo de consolidar as Regiões Metropolitanas brasileiras consoantes à necessidade de fortalecimento e desenvolvimento econômico pretendidos, adotando a criação de polos de desenvolvimento via industrialização.

No entanto, a condição legal do aglomerado urbano não correspondia à realidade socioespacial metropolitana. A conurbação urbana característica típica do processo de metropolização à época apenas se esboçava, face à rarefeita integração dos municípios e a hegemonia absoluta de Fortaleza - “*cidade mãe*” - no controle dos processos sociais (econômicos, políticos e cultural-ideológicos). Inferindo nesta realidade, conforme a síntese das Diretrizes para a Consolidação da Região Metropolitana de Fortaleza (AUMEF, 1976, p. 08),

(...) a intenção do Governo Federal ao criar a RMF foi antecipar a implantação de um Sistema de Planejamento Metropolitano, onde o poder público tivesse condições de exercer uma ação preventiva e orientadora na região, através da qual os efeitos negativos

de um processo acelerado de ocupação do território metropolitano fossem minimizados, e suas potencialidades econômicas melhor destacadas.

O Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza (PLANDIRF-1970-71) constituiu a gênese da abordagem da dimensão metropolitana de Fortaleza. Esse plano forneceu os subsídios para delimitação da RMF e das ações necessárias à gestão metropolitana. Nesse contexto, foi criado pelo Governo do Estado, em consonância com as diretrizes da Lei Complementar 14/73, a Autarquia da Região Metropolitana de Fortaleza – AUMEF⁴⁶, uma entidade metropolitana responsável pelo planejamento de ações que favorecessem o desenvolvimento urbano em sintonia com a dinamização econômica da região. A atuação da autarquia foi limitada e as estratégias propostas não se concretizaram a contento. Destacam-se as obras viárias realizadas, tais como a construção do anel viário, interligando todas as vias de penetração de Fortaleza e o alargamento das BRs de acesso à Fortaleza (116 e 222).

À época de sua criação, a RMF era composta pelos municípios de Fortaleza, Aquiraz, Pacatuba, Caucaia e Maranguape. Até meados da década de 1980, foram acrescidos outros municípios em função dos desmembramentos sucessivos, a partir da emancipação político-administrativa de alguns distritos, como foi o caso primeiramente de Maracanaú em relação à Maranguape, em 1983; de Guaiúba em relação à Pacatuba e do Eusébio em relação ao Aquiraz, ambos em 1986. (Figuras 21, 22, 23)

No período em questão, a metropolização se insinua em função de alguns fatores fundamentais, a saber: os impactos das políticas industriais da SUDENE e da industrialização brasileira em geral; a construção de conjuntos habitacionais e o crescimento da periferia urbana com habitações precárias; a ocupação de trechos da faixa litorâ-

⁴⁶ Os objetivos propostos na Síntese das Diretrizes para a Consolidação da Região Metropolitana de Fortaleza (AUMEF, 1976, p. 09-10) compreendiam: “*atualização e complementação do diagnóstico elaborado pelo PLANDIRF; formulação de políticas, programas e projetos setoriais para implementação na Região no período de 1976-79; Proposição de mecanismos institucionais que venham a garantir a consolidação efetiva da RMF através da implantação dos programas e projetos propostos para a mesma.*” O objetivo principal exposto no documento pretendia “*atuar como instrumento do Sistema Estadual de Planejamento, a nível micro-regional, no processo de identificação das potencialidades da RMF e formulação de diretrizes, programas e projetos capazes de fortalecer a base econômica da metrópole.*”

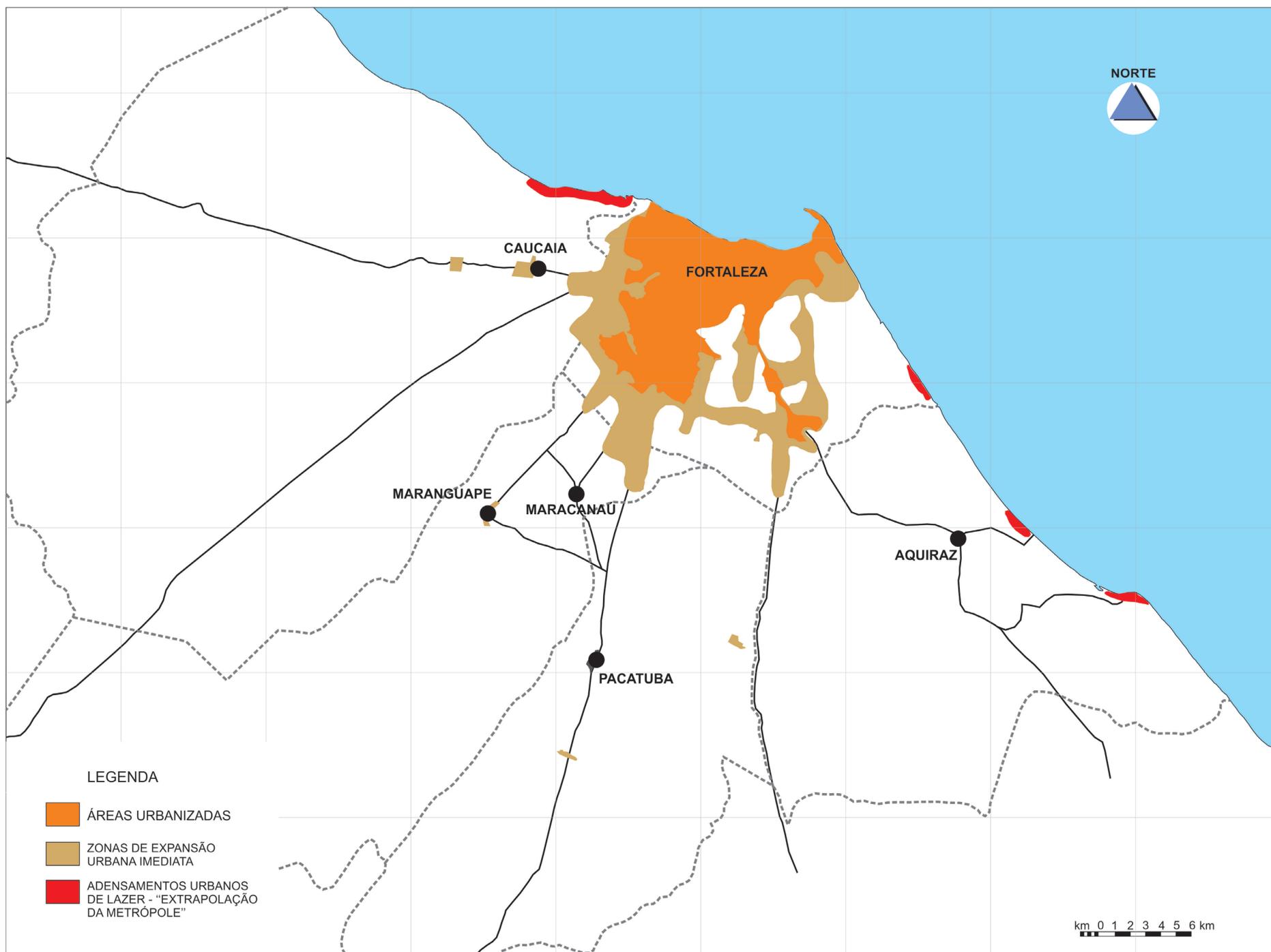
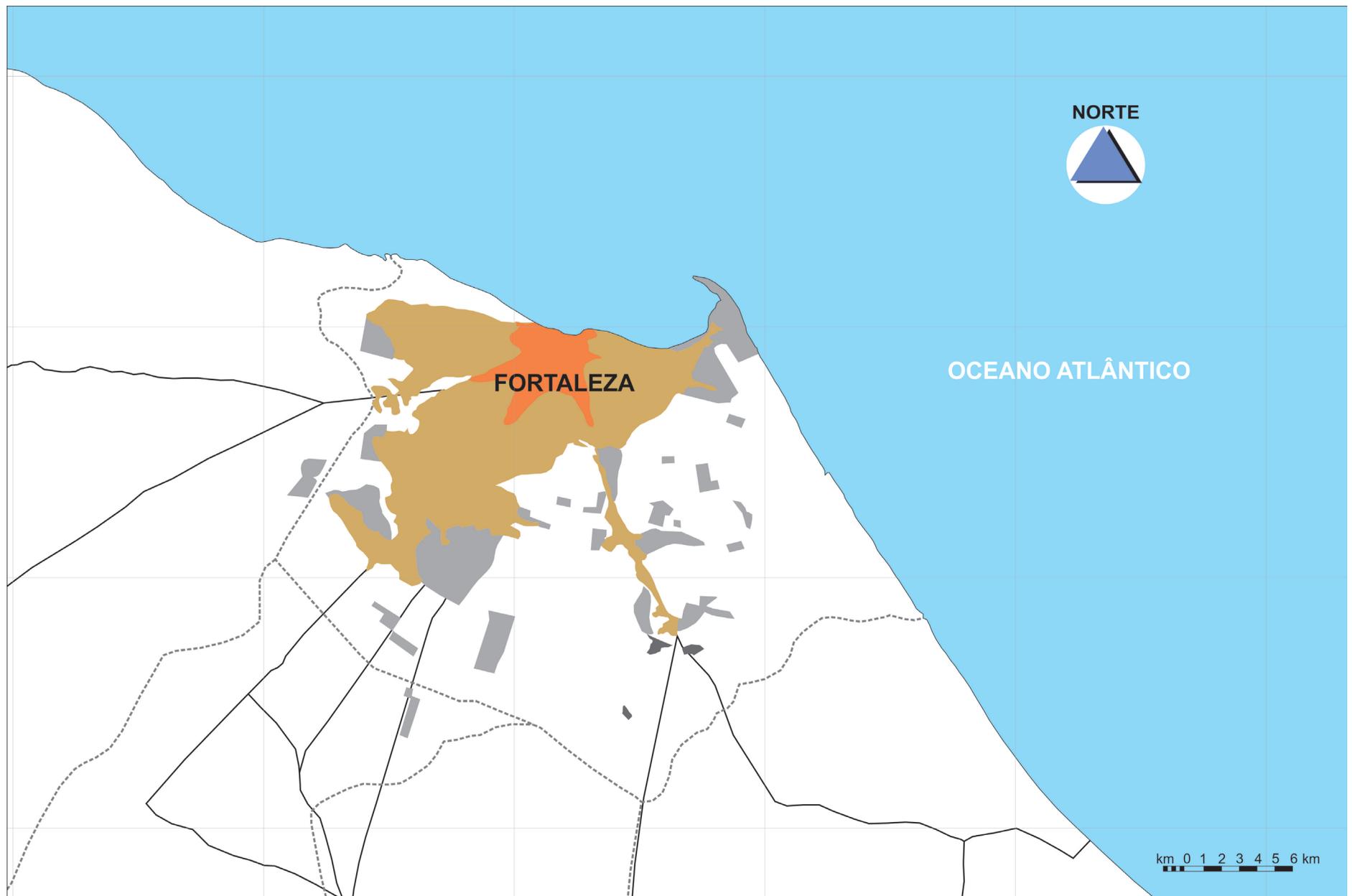


Figura 21: Mapa RMF – Áreas Urbanizadas e de Expansão Imediata - 1932-1975

Fonte: AUMEF Elaborado pelo autor



LEGENDA

- ÁREAS URBANIZADAS EM 1932
- ÁREAS URBANIZADAS EM 1968
- ÁREAS URBANIZADAS EM 1975

Figura 22: Mapa Fortaleza – Evolução da Mancha Urbana – 1932-1975

Fonte: AUMEF - Elaborado pelo Autor

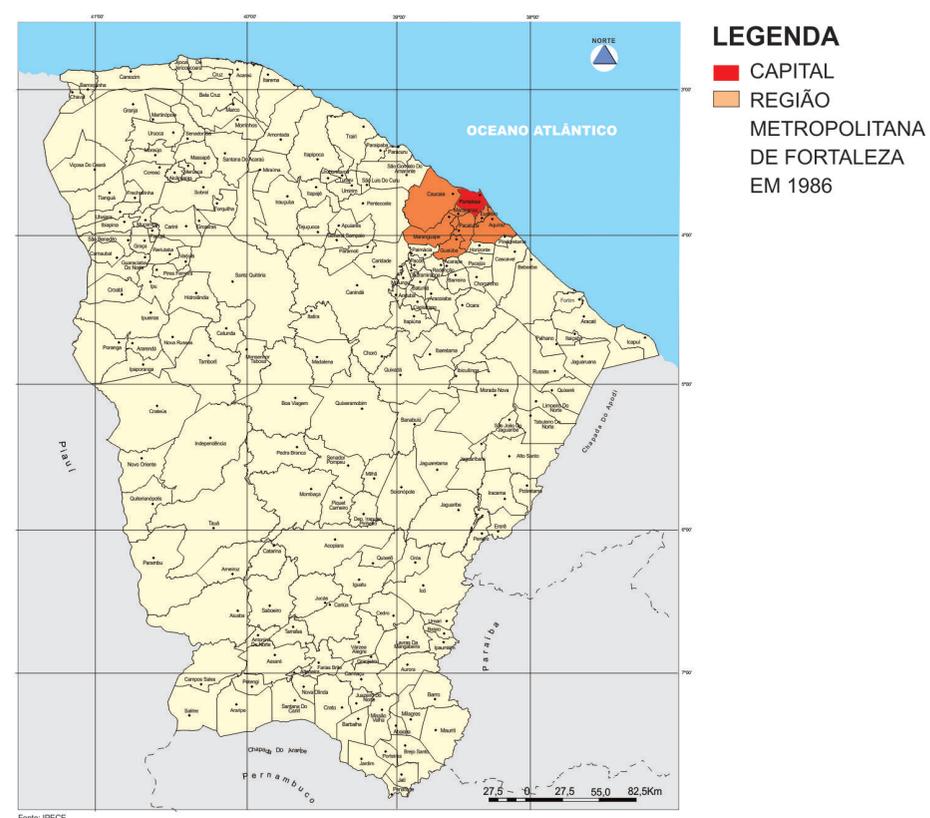
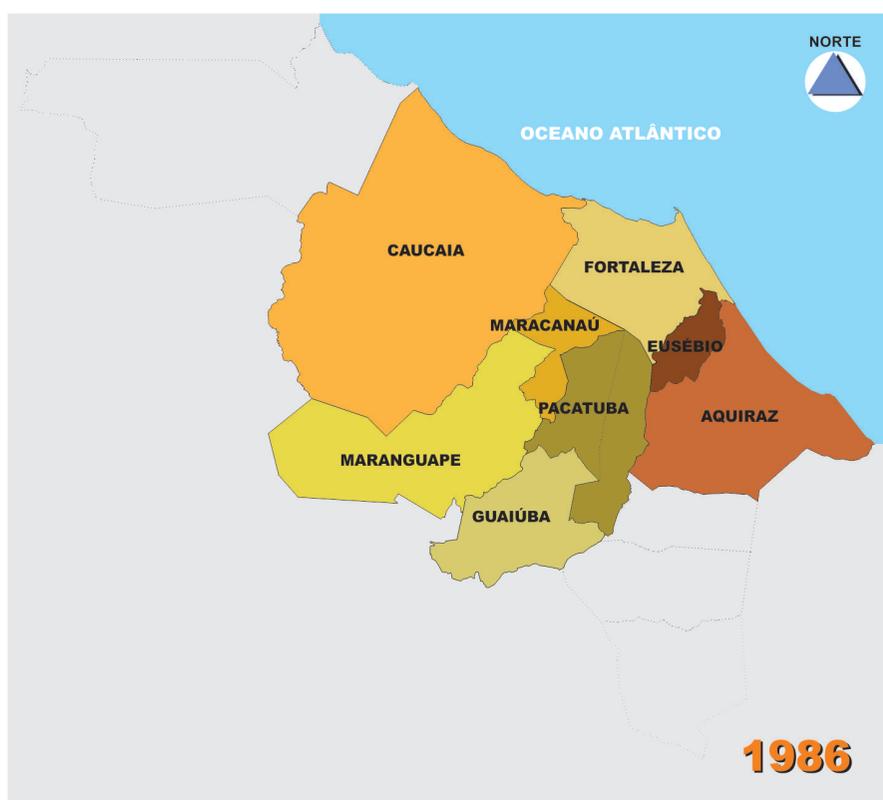
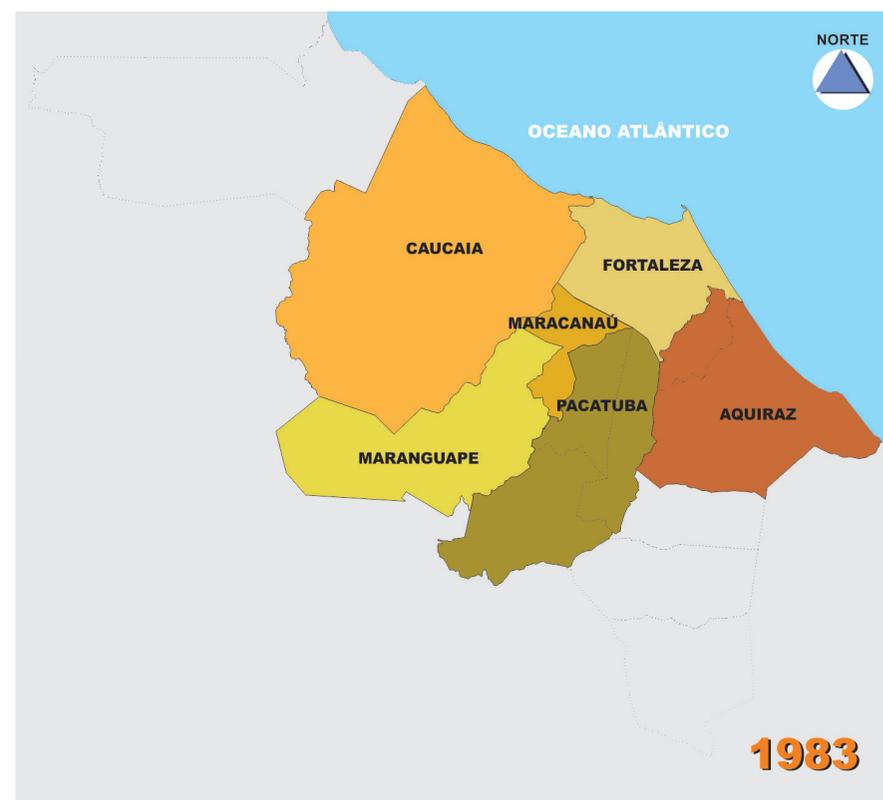
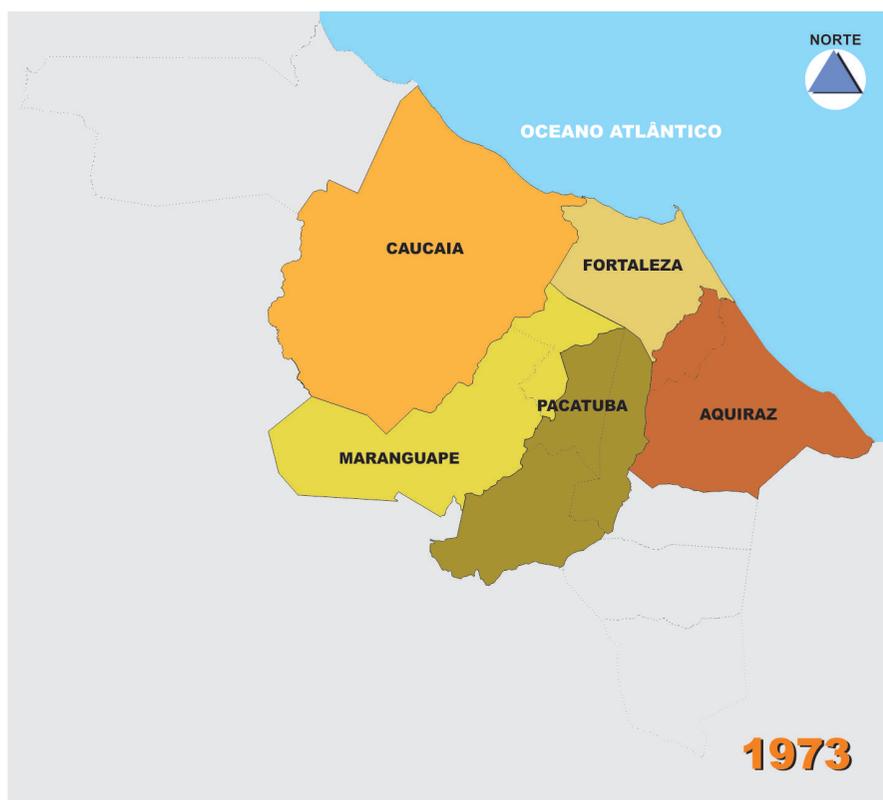


Figura 23: RMF – Evolução Territorial – 1973-1986

Fonte: IPECE - Elaborado pelo Autor

nea dos municípios vizinhos com segundas residências; e a ratificação de Fortaleza como polo urbano regional com repercussões na sua fisionomia intraurbana.

Antes de analisar as especificidades de cada um destes fatores que implicaram na gênese da metropolização de Fortaleza, pretende-se explicitar a evolução e estruturação do território metropolitano baseado no sistema viário.

A rede viária de herança histórica e os acréscimos sucessivos na infraestrutura, que inclui o sistema ferroviário, rodoviário e o porto, constituem os principais elementos em que a estrutura metropolitana se desenvolveu (Figuras 24, 25).

A construção do Porto do Mucuripe na porção leste de Fortaleza alterou a localização das funções urbanas, principalmente na escala intraurbana, na medida em que inaugura um vetor de expansão no sentido leste, com relação mais estreita com a faixa litorânea, ao contrário da tendência de crescimento hegemônico verificado no sentido sul e oeste, com ligações mais efetivas com o sertão e ao longo da malha rodoviária e ferroviária já consolidadas do traçado radioconcêntrico.

Para Castro (1977), a transferência do porto para o Mucuripe constituiu uma “*contradição insuperável no zoneamento natural*” da cidade, uma vez que as indústrias se localizavam, à época, na porção oeste, e o comércio no centro, junte-se a isso a localização mais privilegiada da cidade se encontrar justamente no setor leste.

No caso do sistema ferroviário, permaneceu o traçado histórico implantado no contexto da exportação do algodão. O sistema ferroviário foi acanhadamente ampliado a partir da transferência, na década de 1940, das funções portuárias para Praia do Mucuripe, a leste da área central. Uma

derivação ferroviária foi criada em 1941 a partir da antiga Estrada de Ferro de Baturité para viabilizar o escoamento dos produtos comercializados pelo novo porto, interligando a Parangaba ao Mucuripe.

Com exceção do sub-ramal que conecta o Porto do Mucuripe à linha sul, operando exclusivamente com cargas, os outros dois trechos da malha ferroviária inseridos na RMF acolheram o sistema de trem metropolitano para transporte de pessoas, composto por duas linhas: a Linha Tronco Sul, que liga Pacatuba e Maracanaú ao Centro de Fortaleza, e a Linha Tronco Norte, que liga Caucaia também ao Centro.

A presença das linhas férreas na escala metropolitana foi responsável por dinamizar os fluxos de pessoas entre a capital e os demais municípios, sendo responsável pelo início de um processo de conurbação urbana mais efetiva, principalmente nos municípios onde se localizam grandes conjuntos habitacionais (Maracanaú, Caucaia e Pacatuba).

As principais rodovias federais que impactaram o início da estruturação metropolitana foram a BR-116 e a BR-222, construídas no contexto da unificação do mercado nacional e se valendo do traçado histórico existente (ver Figura 13). A primeira foi responsável pela conexão de Fortaleza com o sul do Ceará e do Brasil, cruzando a princípio o território metropolitano nos municípios de Eusébio e Aquiraz e definindo os limites destes com Pacatuba; e a segunda permitiu a interligação de Fortaleza com o norte do estado e a cidade de Teresina no Piauí, articulando-se à Caucaia. Outra rodovia federal importante na escala metropolitana é a BR-020, que parte de Caucaia e se liga à Capital Federal, transformando-se no anel viário da RMF, conectando a CE-040 à BR-116, a CE-060, a CE-065 e BR-222. Essas rodovias federais são as mais importantes do sistema viário metropolitano e estadual por promoverem fluxos mais intensos e de abrangência nacional, justificando o fato de

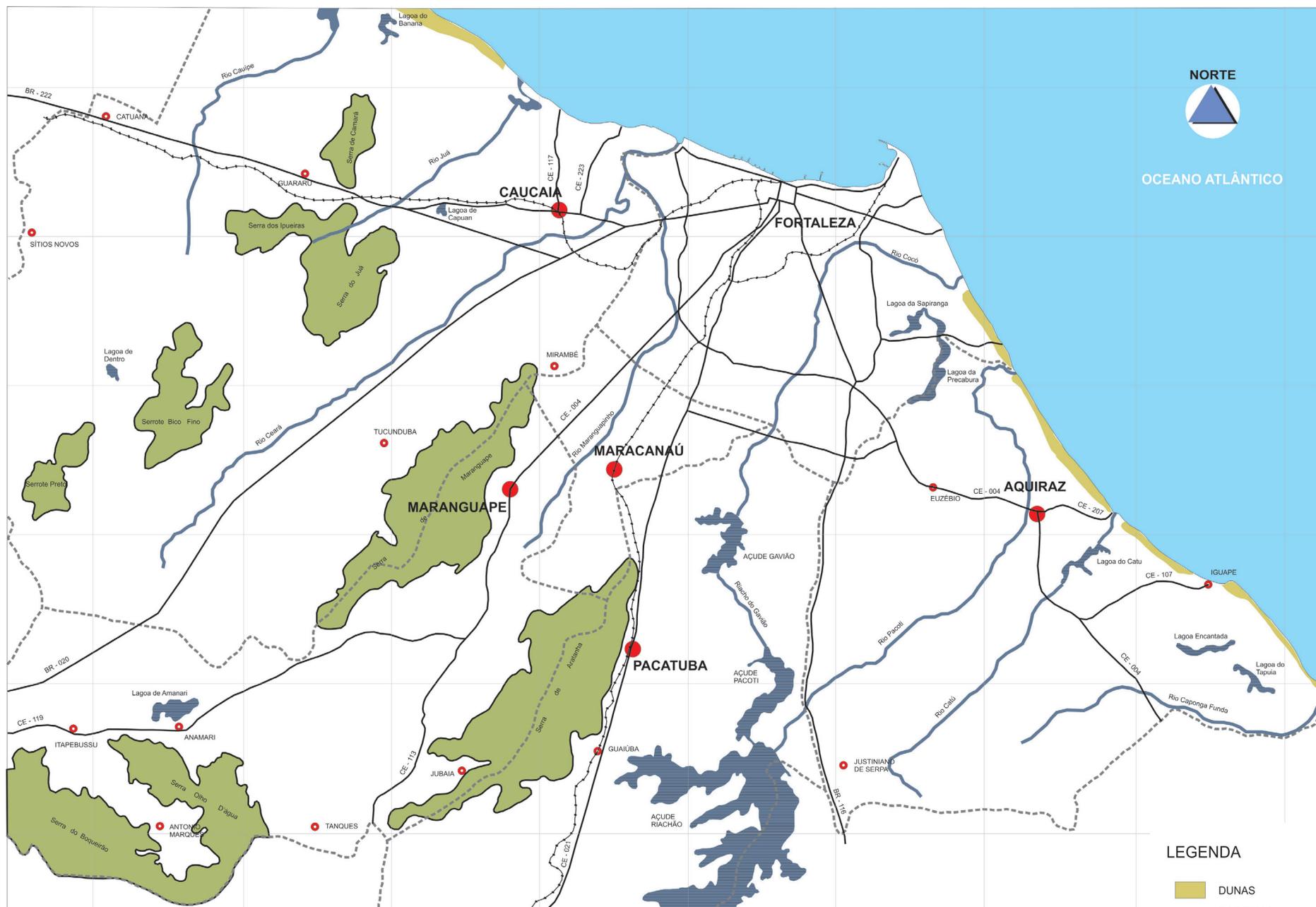


Figura 24: Mapa RMF – Físico-Territorial - Década de 1980

Fonte: AUMEF - Vetorizado pelo Autor

LEGENDA

- DUNAS
- RODOVIAS
- FERROVIAS
- LIMITES MUNICIPAIS
- RIOS
- SERRAS
- LAGOAS
- SEDE MUNICIPAL
- SEDE DISTRITAL



Fonte: DER
OBS. OS NOMES DAS RODOVIAS ESTÃO DE ACORDO COM A ATUAL DENOMINAÇÃO

Figura 25: Mapa RMF – Sistema Viário - Década de 1980

Fonte: DER - Elaborado pelo autor com base em AUMEF (1988)

que a metropolização de Fortaleza tem motivação exógena e se insere no processo de unificação do mercado nacional. A importância dessas vias se expressa também nas suas características físicas, como a quantidade de faixas implicando um maior volume de tráfego, viadutos, conexões, enfim, infraestrutura em geral.

Em relação às rodovias estaduais destacam-se até o fim da década de 1980 a CE-040 (antiga CE-111, eixo de ligação entre Aracati e Fortaleza), interligando Fortaleza aos municípios de Eusébio e Aquiraz, na porção leste da RMF; a CE-060 (antiga CE-021) que cruza Maracanaú e Pacatuba no sentido sudoeste; a CE-065 (antiga CE-004) que conecta Fortaleza à Maranguape. Essas rodovias estaduais cumprem uma função importante na conexão entre as sedes dos municípios metropolitanos e demais municípios do Ceará, além de permitirem o escoamento da produção agrícola que é direcionada para Fortaleza.

Essas vias estruturantes (federais e estaduais) são tão importantes que, ao passarem pela maioria das sedes dos municípios da RMF, constituem verdadeiros catalisadores do zoneamento dos municípios, concentrando a maioria das atividades de produção, distribuição e consumo, ligados à atividade secundária e terciária, ao passo que os arranjos secundários tendem a abrigar as habitações.

Desde o início do processo de metropolização, verificou-se uma ocupação rarefeita entre os eixos rodoviários, seja pela baixa densidade populacional, seja pela escassa integração radial, confirmando o direcionamento e concentração de fluxos para Fortaleza e dificultando a integração dos demais municípios entre si, mesmo com a construção do anel viário.

A articulação entre o sistema ferroviário e rodoviário sempre constituiu um problema recorrente devido às in-

terseções no mesmo nível. A presença dos dois principais ramais ferroviários em áreas adensadas e urbanizadas da tessitura intraurbana é responsável ainda por descontinuidades no traçado e conseqüentemente tem funcionado como barreira e servido de limite entre bairros, além do fato de que estas vias férreas convergem para a Estação João Felipe, localizada no Centro de Fortaleza. Outro aspecto relevante em relação à integração do sistema rodoviário ao ferroviário é a coincidência do traçado entre a Linha Tronco Norte e a BR-222 e a Linha Tronco Sul e a CE-060, que correm nos dois casos quase paralelos.

A configuração metropolitana se confunde com a estrutura viária (ferroviário, rodoviário e portuário) e com os fluxos gerados pela dinâmica econômica e populacional, que redimensionam continuamente os usos e funções das indústrias, do comércio e serviços, da habitação, entre outras funções urbanas.

É importante destacar ainda, no que concerne à estrutura metropolitana, o papel dos elementos naturais, que em muitos aspectos funcionaram como barreiras para a expansão urbana (Figura 23). No sentido oeste, no limite com o município de Caucaia, a presença dos rios Ceará e Maranguapinho apresentou certa resistência à expansão, principalmente na foz do Rio Ceará, muito embora o crescimento metropolitano tenha se efetivado na direção da BR-222 que dá acesso à Caucaia. No sentido leste, o Rio Cocó e as dunas constituíram barreiras naturais inclusive para a expansão no interior de Fortaleza, retardando a ocupação desta área. No limite entre Fortaleza e Aquiraz a principal barreira era o Rio Pacoti.

Os fatores responsáveis pelo início do processo de metropolização de Fortaleza se especializam justamente em função dessa estrutura viária e desses eixos de expansão.

Entre a década de 1970 e 1980, a participação da atividade industrial da RMF em relação ao Estado do Ceará praticamente não se alterou, apresentando percentuais de 27,7% e 26,0% respectivamente, ao passo que o PEA apresentou um relativo crescimento no período, representando 22,7% em 1970 e 28,6% em 1980 (Tabela 08). Por outro lado, é impor-

período indica uma tendência branda de descentralização da atividade industrial. A participação do setor terciário da RMF em relação ao Ceará praticamente se mantém estável, e há uma diminuição do PEA no setor primário, revelando a primazia de atividades econômicas de caráter essencialmente urbano, como a indústria, o comércio e os serviços.

Tabela 08

Pessoas economicamente ativas, por setor de atividade – Ceará/RMF - 1970-1980.

Municípios	1970						1980					
	Primário		Secundário		Terciário		Primário		Secundário		Terciário	
	Abs.	%										
CEARÁ	749.090	59,7	163.754	13,0	342.596	27,3	741.215	43,2	320.869	18,7	608.156	35,5
RMF	38.333	13,0	67.263	22,7	189.861	64,3	33.105	5,9	160.250	28,6	352.558	62,9
Fortaleza	9.643	3,9	59.539	24,2	176.576	71,9	9.340	2,0	130.429	27,8	316.613	67,4
Aquiraz	6.565	67,7	1.419	14,6	1.721	17,8	5.644	32,6	6.640	38,3	4.744	27,4
Caucaia	8.982	57,7	2.198	14,1	4.390	28,2	6.193	22,5	10.020	36,3	10.786	39,1
Chorozinho (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eusébio (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guaiúba (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Horizonte (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Itaitinga (2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maracanaú	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maranguape	8.139	49,4	2.453	14,9	5.878	36,7	7.761	24,0	8.452	26,2	15.483	47,9
Pacajus (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pacatuba	5.004	62,9	1.654	20,8	1.296	16,3	4.167	29,7	4.709	33,6	4.932	35,1
São Gonçalo do Amarante (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: IBGE/PNAD 1970, 1980

(1) Município não pertencente a RMF até 1980; (2) Distrito pertencente ao município de Pacatuba até 1991.

tante ressaltar que, em termos absolutos, a população economicamente ativa no setor secundário mais que dobrou no período entre 1970 e 1980, mostrando que embora a participação relativa tenha crescido 6%, a quantidade de emprego no setor foi bem significativa, na ordem de 160.250. No que se refere à participação de Fortaleza em relação à RMF, o PEA no setor secundário foi de 88,5% em 1970 e 81,4% em 1980, revelando a alta concentração industrial de Fortaleza, ao mesmo tempo em que a diminuição da participação no

Em relação aos primeiros impulsos de industrialização no território metropolitano, os incentivos fiscais da SUDENE tiveram um efeito limitado. Embora tenha sido criado o Distrito Industrial de Fortaleza, implantado em Maracanaú, percebe-se que a Capital ainda concentrava a maioria dos investimentos. Segundo a AUMEF, dos projetos aprovados pela SUDENE para o Ceará, 70% foram absolvidos por Fortaleza em função das vantagens locais de infraestrutura, mercado e suprimento ainda apresentados

pela capital. Os demais municípios da região metropolitana permaneceram à margem do primeiro impulso da industrialização via SUDENE.

Em suma, a industrialização não gerou os efeitos esperados, permanecendo os baixos níveis de renda da população e expandindo-se o subemprego, seja no setor de pequenos serviços. Seja no setor tradicional do artesanato e de micro-empresas. Apesar disso, a industrialização concorreu para a expansão dos setores econômicos como um todo na RMF (AUMEF, 1988, p. 20).

A industrialização se espacializou (Figura 26) de forma rarefeita no Distrito Industrial, na implantação de indústrias no polo já existente da Francisco Sá, nas proximidades do porto do Mucuripe e no bairro de Parangaba, que concentrou principalmente pequenas empresas, muitas delas de confecção.

O Distrito Industrial de Fortaleza, localizado em Maracanaú⁴⁷, constitui a primeira área industrial planejada da RMF, concebida no contexto da política industrial da SUDENE. Na ocasião da implantação do distrito, Maracanaú era apenas um distrito de Maranguape. A emancipação político-administrativa em 1983 se concretizou, entre outros aspectos, em função da arrecadação fiscal decorrente da atividade industrial. O polo industrial impulsionou sobremaneira a urbanização do município e a aceleração da metropolização, principalmente através da construção de vários conjuntos habitacionais na proximidade.

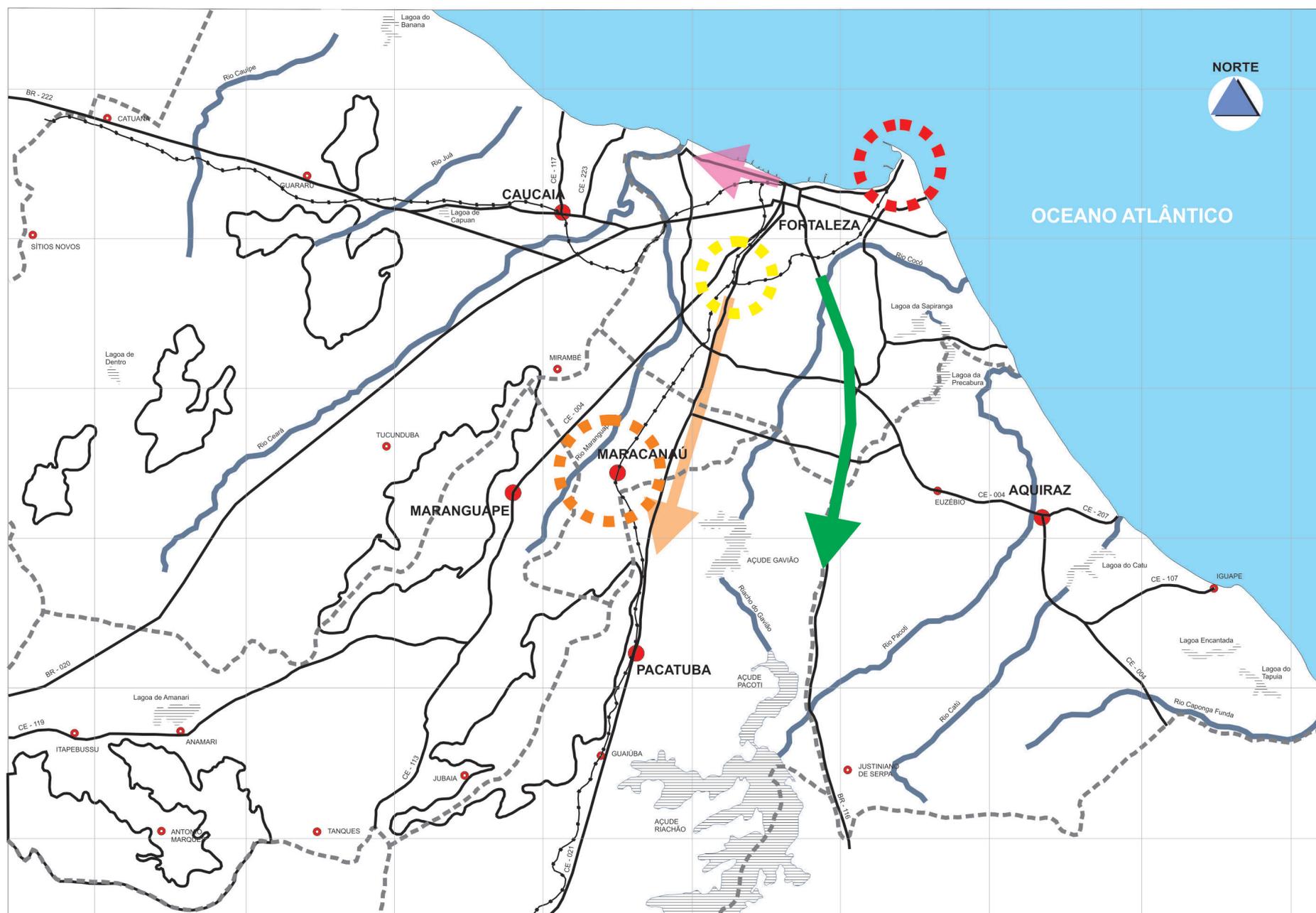
Se por um lado, houve o planejamento da área industrial, que contava à época com boas condições de acessibilidade em função da localização à margem da CE-060 e próximo ao anel viário que permitia o acesso às demais rodovias, precário foi o planejamento da integração urbana de Maracanaú ao distrito industrial e à Fortaleza.

A zona industrial ao longo da Av. Francisco Sá constitui a localização mais antiga das indústrias em Fortaleza. A área concentrou até fins da década de 1980 um grande número de indústrias e por conta da sua incorporação à mancha altamente urbanizada e adensada da cidade, representada em sua grande maioria por população de baixo poder aquisitivo, apresentou diversos conflitos de usos.

No Mucuripe, localizado na zona leste da cidade concentraram-se, face à disponibilidade do porto, companhias distribuidoras de petróleo, indústrias pesqueiras, moinhos de trigos e outras indústrias ligadas à importação e exportação. À época de sua implantação na década de 1940, o porto se distanciava da área urbanizada, mas pouco a pouco foi sendo incorporado pelo crescimento da cidade, sobretudo pelo adensamento de uma área residencial favelizada ao longo da praia e das dunas que cercam a área do porto. Nesse sentido, a impossibilidade de expansão do porto e os conflitos de uso com outras atividades repercutiram no processo de decadência física da área, processo comum em outras cidades brasileiras. A localização do porto, a instalação de indústrias na sua proximidade, o sub-ramal ferroviário e a ocupação favelizada nos arredores do porto e ao longo da via férrea constituem elementos marcantes da estrutura metropolitana.

A metropolização ocorreu em grande parte pela extrapolação da expansão econômica e urbana da capital sobre os municípios vizinhos, sendo a supremacia de Fortaleza absoluta em relação ao dinamismo dos demais municípios, mesmo em relação às suas sedes, que apresentavam um estágio de desenvolvimento urbano muito incipiente. Nessa fase inicial da metropolização, a extrapolação se revelava principalmente no que se refere à oferta de habitação para as classes menos favorecidas e pela ocupação de áreas por loteamentos, habitações precárias e favelas na periferia da capital e nas zonas limítrofes com os municípios vizinhos.

⁴⁷ “Atualmente, 16,5 mil pessoas trabalham diretamente nas 100 empresas instaladas nos três Distritos Industriais de Maracanaú (DIF 1, DIF III e DI 2000), sendo que 15 mil estão alocadas nas 75 indústrias do primeiro polo implantado no Ceará. Dessa mão-de-obra, 50% moram em Maracanaú ou nos conjuntos habitacionais que circundam a zona industrial. O DI ocupa hoje uma área de 1.100 hectares, o que corresponde a 12,35% da área do município e é responsável por 10% do Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) arrecadado no Estado do Ceará”. (FIEC)



LEGENDA

- SISTEMA VIÁRIO ARTERIAL E ANEL METROPOLITANO
- VIA FÉRREA
- COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO MUCURIPE
- PEQUENAS INDÚSTRIAS PARANGABA
- DISTRITO INDUSTRIAL DO MARACANAÚ
- EIXO INDUSTRIAL INTRA-URBANO - AV. FRANCISCO SÁ
- EIXO INDUSTRIAL BR-116 (AINDA INCIPIENTE À ÉPOCA)
- EIXO INDUSTRIAL CE-060 (AINDA INCIPIENTE À ÉPOCA)

Figura 26: Mapa RMF – Dinâmica Industrial - Década de 1980

Fonte: AUMEF - Elaborado pelo autor

Embora seja possível constatar a localização de áreas de habitação precárias em todo o território de Fortaleza, seja nas margens dos rios, das ferrovias, na faixa litorânea e até mesmo em áreas residuais dos bairros mais abastados (Figura 27).

A proliferação de loteamentos no território metropolitano se intensificou desde a década de 1970 como uma extensão da função habitacional de Fortaleza. Essa realidade pode ser confirmada conforme a citação abaixo:

A expansão urbana independe em grande parte do dinamismo das sedes municipais. Na realidade, ela é decorrente da expansão de Fortaleza que se materializa nos inúmeros loteamentos que são implantados nesses municípios, nas zonas limítrofes à Metrópole e na faixa litorânea. Isto se caracteriza como um grave problema, dadas as dimensões desses loteamentos confrontados com a fragilidade da administração municipal e dado o agravante dos mesmos se implantarem, por vezes, longe das sedes distritais e municipais. Devido a isso, tais loteamentos tendem a ser colocados em segundo plano no quadro das preocupações da administração local. Isso se reflete na falta de controle com que esses loteamentos são projetados e implantados e na carência de infraestrutura de toda ordem que os caracteriza (AUMEF, 1977, p. 153).

Além da expansão dos loteamentos, destacam-se a construção de conjuntos habitacionais, sendo os maiores implantados primeiro nos limites do município de Fortaleza, como foi o caso do Conjunto Habitacional Prefeito José Walter (1973) com 4.774 habitações, as quatro etapas do Conjunto Ceará (1977 – 1980), totalizando 8.669 unidades habitacionais, Conjunto Esperança (1981) com 1.039, Acaracuzinho (1982) com 1.976 e Timbó (1983) com 2.900. Conforme dados da COHAB, até 1983 foram construídas 23.378 habitações em 15 conjuntos habitacionais

em Fortaleza e limites com os municípios vizinhos (AUMEF, 1988).

Entre os construídos nos municípios da RMF, destacam-se os construídos em Maracanaú, como *Distrito Industrial I e II* (1978) compostos de 418 e 858 unidades e *Jereissati I e II* compostos de 6814 unidades. Em Caucaia, destacam-se os conjuntos Metrópole, Nova Metrópole e Araturi (Figura 27).

A área de maior *continuum* urbano verificado na Metrópole se encontrava entre Fortaleza e os municípios de Caucaia e Maracanaú, em função da instalação desses grandes conjuntos habitacionais.

Ao longo das décadas de 1970 e 1980 prevaleceram os grandes conjuntos periféricos, os quais, por ocasião de sua implantação, traziam consigo equipamentos sociais e redes de infra-estrutura, atendendo às demandas cadastradas na COHAB e utilizando recursos do BNH, desde a extinção do Sistema Financeiro de Habitação (PEQUENO e MOREIRA, 2009, p. 103).

Outro território privilegiado para expansão dos loteamentos e parcelamentos foram alguns núcleos litorâneos originados de vilas de pescadores dos municípios de Caucaia e Aquiraz, em função da valorização do mar e da emergência das práticas de veraneio. Esse fenômeno não foi exclusivo dos municípios da RMF, mas ocorreu também em muitos núcleos litorâneos do litoral cearense, muito embora se tornasse mais raro na medida em que se distanciava da Metrópole. Essa questão será aprofundada no próximo capítulo por constituir uma especificidade no processo de urbanização litorânea e turística da RMF.

Entretanto, é importante antecipar que o sistema viário metropolitano até então não favorecia uma conexão direta entre Fortaleza e as áreas de ocupação de segunda residência na faixa litorânea dos municípios de Aquiraz e Caucaia, sendo



Figura 27: Mapa RMF - Dinâmica Imobiliária e Habitacional - Década de 1980
Fonte: Elaborado pelo autor

o acesso intermediado pelas vias que conduziam as sedes municipais e distritais e, destas, partiam rodovias estaduais ou municipais mais precárias, muitas delas carroçáveis, que se ligavam aos núcleos litorâneos. Essa realidade redundou em uma descontinuidade na área urbanizada no litoral, que se intercalava com grandes vazios e com as barreiras naturais, na sua maioria as barras dos rios e as áreas de dunas. Esta intermitência da área urbanizada na orla se manifestava e se mantém até mesmo em Fortaleza, desde a barra do Rio Cocó, passando pela Praia da Sabiaguaba e a COFECO até a Barra do Rio Pacoti.

De acordo com os dados do Censo de 1970 e 1980, a população de Fortaleza representava 82,8% da RMF, revelando o exacerbado desequilíbrio demográfico, espacial, econômico, social e de infraestrutura entre Fortaleza e os demais municípios componentes da RMF. Essa realidade se insere no primeiro momento de metropolização verificado no Brasil, marcado pelo modelo centro-periferia.

Desde o início do processo de metropolização, Fortaleza se sobressai em função da influência e atração que exercia no Ceará e em outros centros dos estados vizinhos do Rio Grande do Norte, Piauí e Maranhão. A RMF, através principalmente de Fortaleza, polarizou diversas atividades devido à oferta de atividades terciárias (comércio e serviços), industriais e financeiras, em comparação as capitais dos Estados vizinhos. Em documento produzido pela AUMEF na década de 1980 fica evidente a centralidade exercida por Fortaleza.

A RMF se sobressai como polo de atração do meio norte, visto que, mesmo se considerada somente a cidade de Fortaleza, esta supera em muito as outras capitais dessa região (Natal, São Luiz e Teresina), quanto ao valor de transformação industrial, vendas por atacado, vendas a varejo, valor de títulos descontados, ensino universitário, atração turística, equipamentos sociais,

indicadores esses que definem Fortaleza como o terceiro polo de desenvolvimento nordestino, só superado por Recife e Salvador (AUMEF, 1988, p. 25).

Esse acúmulo de funções administrativas, terciárias, industriais, portuárias e financeiras contribuiu para consolidar Fortaleza como uma importante metrópole regional, colaborando para a atração de elevado contingente migratório. Para exemplificar o significado desse processo, em 1980, a população migrante representava 22,7% da população de Fortaleza (em termos absolutos, 297.704 mil habitantes não naturais de Fortaleza), muito embora essa população migrante tenha sido maior nas décadas anteriores⁴⁸.

No início da década de 1980, alguns fatores cooperaram para transformar a dinâmica urbana de Fortaleza, a saber: o início do processo de verticalização e o princípio do enfraquecimento das funções do Centro, como lugar de concentração de comércio, serviços e lazer da totalidade da população.

O marco do processo de verticalização efetivo de Fortaleza pode ser identificado com a mudança na Lei de Uso e Ocupação do Solo - O Plano Diretor Físico de 1979 - Lei 5.122-A, que dentre as mudanças, ampliou os índices de aproveitamento e permitiu gabaritos mais altos em várias áreas da Cidade, além do Centro da Cidade. Nesse sentido, a produção do espaço sofreu transformações quantitativas e qualitativas sem precedentes e resultaram na remodelação de lugares específicos consoante os interesses do mercado imobiliário.

Anteriormente à legislação supracitada, conforme pode ser comparado, entre a década de 1970 (Figuras 28, 29, 30) e 1980 (Figuras 31, 32, 33, 34), a produção dos espaços residenciais para as classes mais abastadas estava restrita às residências unifamiliares. Esse período dá início ao processo de substituição da forma e imagem urbana de centro

⁴⁸ Para Araújo e Carleial (2001): “Os migrantes fizeram parte de 17% da população total residente, sobretudo corresponderam a metade do incremento populacional do período 1940/50 e um quarto da PEA de 1950. Em 1960 e 1970, percebe-se o aprofundamento das disparidades intraestadual. Fortaleza concentrava cerca de 15% da população do estado evoluiu para 20%. Em relação à população urbana, a concentração na Capital evoluiu de 53 para 60%. Nota-se que o crescimento populacional de Fortaleza permanece expressivo pela continuidade do processo migratório. O total de migrantes na população de Fortaleza que estava representado em 32%, em 1960, incrementou para 36%, em 1970, com o agravante de que essa população migrante foi responsável por 90% do incremento populacional de Fortaleza entre 1960/70”. In: <http://www.ub.edu/geocrit/sn-94-73.htm>.



Figura 28: Vista Aérea Orla de Fortaleza - Década de 1970
Fonte: www.skyscrapercity.com

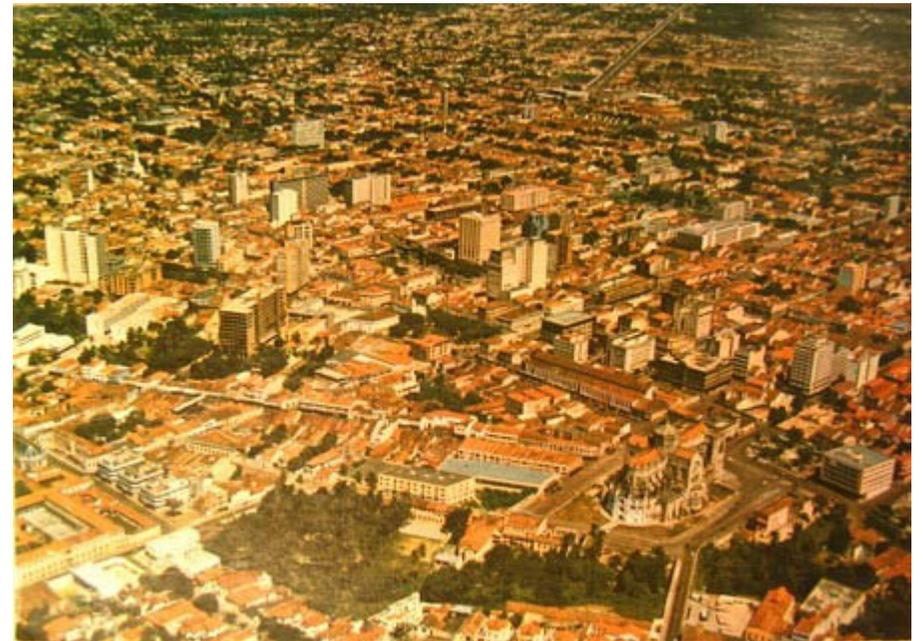


Figura 29: Vista Aérea Centro de Fortaleza - Década de 1970
Fonte: www.skyscrapercity.com



Figura 30: Vista Aérea Orla de Fortaleza - Década de 1970
Fonte: Postal Edicard

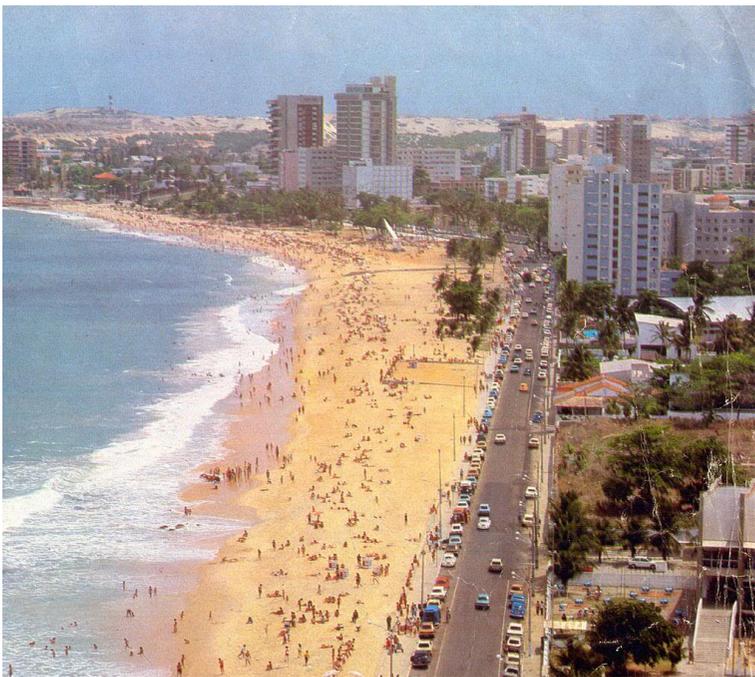


Figura 31: Vista Aérea Orla de Fortaleza - Início da Década de 1980

Fonte: Revista Manchete - 1982 - Especial 30 Anos



Figura 33: Vista Aérea Orla de Fortaleza - Meados da Década de 1980

Fonte: Acervo Gilberto Simon



Figura 32: Vista Aérea Centro de Fortaleza - Início da Década de 1980

Fonte: Enciclopédia Conhecer Universal, datada de 82



Figura 34: Vista Aérea Orla de Fortaleza - Final da Década de 1980

Fonte: Acervo Gilberto Simon

vertical e bairros horizontais pela expansão de tipologias verticais (residenciais e comerciais) em áreas não centrais, sobretudo no bairro da Aldeota e junto à orla marítima.

A perda de centralidade⁴⁹ do centro de Fortaleza iniciou-se com a dispersão das suas funções urbanas, primeiro em relação à habitação e ao lazer antes da década de 1970, e depois em relação ao comércio e serviços (públicos e privados) (Figura 35), tendência que se inicia na passagem da década de 1970 para 1980 e intensifica-se nas décadas seguintes. Esse início de descentralização se expressa no surgimento de uma nova área de centralidade localizada no bairro da Aldeota e tem como marco a construção do Shopping Center Um em 1974, que pontuou a tendência do bairro em concentrar lojas, escritórios e bancos, juntamente com o bairro do Meireles junto à orla.

A descentralização das funções urbanas em Fortaleza foi impactada pela construção de outro importante shopping no início da década de 1980 e pelo desenvolvimento dos corredores de atividades e subcentros (Figuras 36, 37), conforme a citação abaixo:

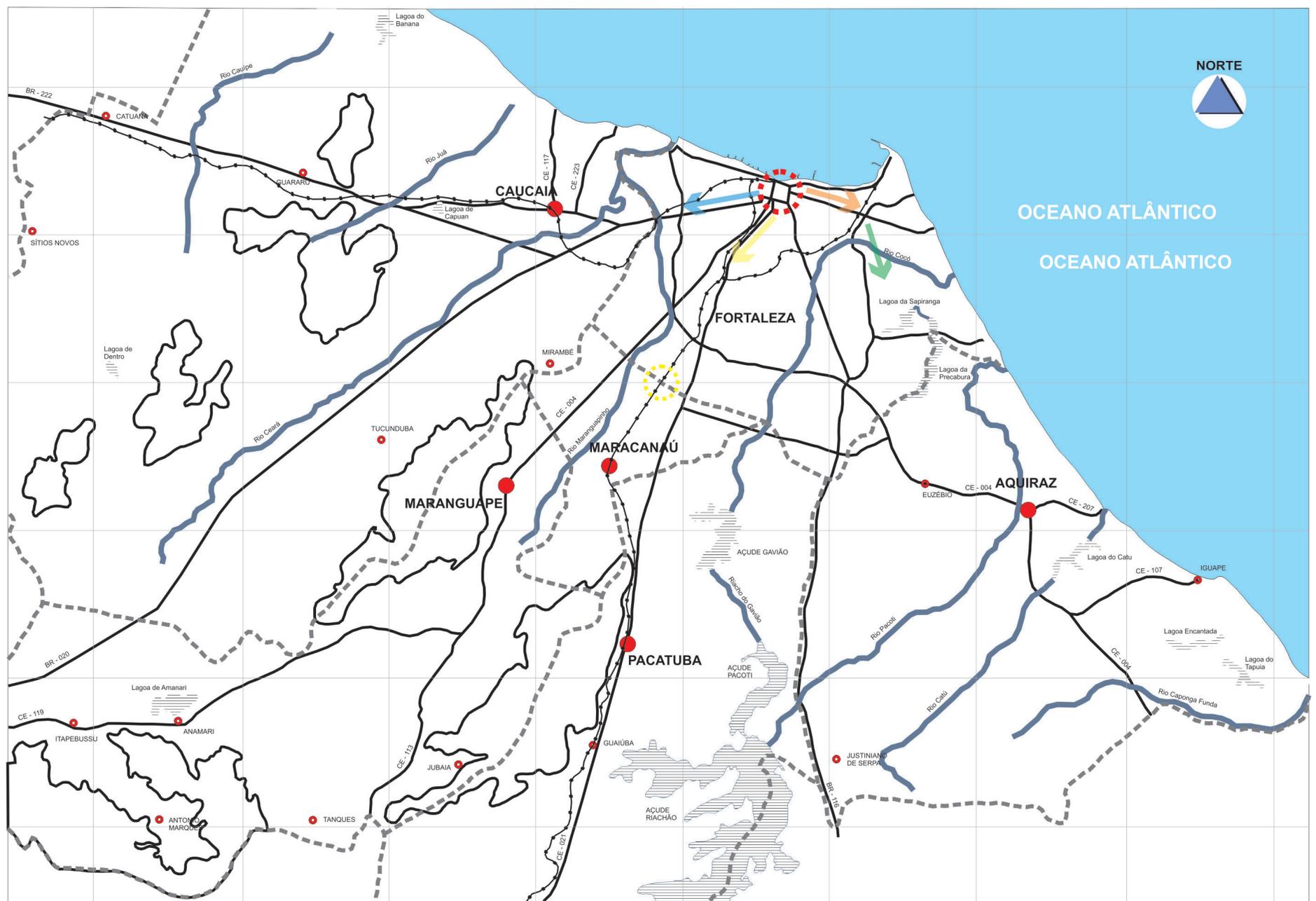
A construção do Shopping Iguatemi (1982), que pontuou o segundo centro de compras desta natureza na cidade, inaugurou o esboço de outra “*nova centralidade*”, posterior à implantação da Universidade de Fortaleza e do Centro de Convenções no Bairro da Água Fria, no setor sudeste. A rivalidade frente à centralidade do Centro de Fortaleza é acrescida com o desenvolvimento dos subcentros, principalmente pelo desenvolvimento das atividades terciárias nos bairros, com destaque para os bairros do Montese, Parangaba, Messejana, Antônio Bezerra e Barra do Ceará (PAIVA, 2005, p. 72-73).

Essa reestruturação das funções urbanas (habitação, comércio, serviços) na cidade revela o processo de urbani-

zação desigual marcado pela segregação socioespacial, confirmando as diferenças entre a zona leste e a sudeste, espaço privilegiado das classes mais abastadas, o Centro ainda como o principal polo de comércio e serviços e as demais zonas voltadas para as classes menos favorecidas.

A análise dos processos socioespaciais da RMF ora apresentada demonstra que a condição legal não correspondia à realidade metropolitana. Este fato, no entanto, não significa uma negação do caráter metropolitano de Fortaleza à época, uma vez que até o fim da década de 1980 se consolidaram importantes dinâmicas com ressonância na estruturação metropolitana atual. Estas, por seu turno, se vincularam aos novos impulsos dados à configuração da RMF, suscitados pelas transformações contemporâneas no plano global e a tentativa de ajuste por parte do Ceará a esta nova realidade.

⁴⁹ Entende-se por centralidade “*as atribuições qualitativas condizentes com as funções urbanas de centro*” (PAIVA, 2005, p. 67).



LEGENDA

- SISTEMA VIÁRIO ARTERIAL E ANEL METROPOLITANO
- - - VIA FÉRREA
- ⊙ CENTRO METROPOLITANO
Principal Centro de Comércio e Serviços da Região Metropolitana de Fortaleza
Presença do Comércio Atacadista
- ⊙ CEASA - Centro de Abastecimento
- ➔ CORREDOR DE ATIVIDADE - AV. BEZERRA DE MENEZES
Bairros Pólos - Antônio Bezerra e Barra do Ceará
- ➔ CORREDOR DE ATIVIDADE - AV. EASHINGTON SOARES
Pólos - Iguatemi, Centro de Convenções e UNIFOR
- ➔ CORREDOR DE ATIVIDADE - AV. SANTOS DUMONT - BEIRA MAR
Pólos - Aldeota, Shopping Center Um, Calçadão
- ➔ EIXO TERCIÁRIO ENTRE AV. JOSÉ BASTOS E AV. ALBERTO MAGNO
Bairros Pólo - Montese e Parangaba

Figura 35: Mapa RMF – Dinâmica Terciário - Década de 1980

Fonte: AUMEF - Elaborado pelo autor



Figura 36: Vista Aérea Construção Iguatemi 1981
Fonte: Skyscraper City



Figura 37: Vista Aérea Iguatemi - Década de 1980
Fonte: Skyscraper City

2.3 - REESTRUTURAÇÃO SOCIOESPACIAL NO CEARÁ CONTEMPORÂNEO.

Este segmento sublinha os impactos do atual estágio de acumulação do capital na reestruturação socioespacial do Ceará, que tem como ponto de inflexão no plano local a ascensão ao Governo do Estado em 1987 do chamado “*Governo das Mudanças*”. Esta análise se insere na periodização proposta que distingue as práticas socioespaciais atreladas à lógica da produção (com ênfase na industrialização) em relação à lógica do consumo (com ênfase no turismo). Adverte-se, no entanto que há alguns descompassos no tempo decorrentes do retardamento dos desdobramentos dos eventos no plano global em relação ao plano local. Pretende-se analisar qual o lugar do turismo neste cenário de reestruturação socioespacial do Ceará, destacando as ações do Estado nesse processo e avaliando os resultados em função dos objetivos propostos. Esta análise fundamentará o papel do turismo na estruturação metropolitana atual da RMF.

O processo de globalização das práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas) iniciados a partir da década de 1970 nos países centrais impulsionou transformações significativas no Brasil somente a partir do início da década de 1990. A redemocratização, as práticas neoliberais de encolhimento das políticas intervencionistas do Estado, as privatizações de empresas estatais, a abertura econômica, a estabilização monetária como forma de garantir a penetração do capital estrangeiro e o abandono sistemático de políticas industriais de desenvolvimento nacional, foram as principais medidas adotadas pelo Brasil a fim de se inserir no processo contemporâneo de expansão do capitalismo. A incorporação de novos territórios à lógica contemporânea hegemônica do consumo, caracterizada agora pela descentralização do processo produtivo, inclusive do comando, bem como pelo incremento das atividades terciárias e do turismo, impulsionaram a compe-

titividade entre os lugares e contribuíram para alargar as relações sociais em escala global.

No plano nacional, houve relativa descentralização industrial a partir da década de 1970, condição essencial para a reprodução do processo de acumulação interno. Tal processo verificou-se em dois movimentos: o primeiro no sentido do próprio estado de São Paulo, da metrópole para o interior e o segundo no sentido das capitais regionais (SCHIFFER, 2004), como foi o caso da tentativa de industrialização no Ceará. No entanto, manteve-se a primazia de São Paulo como polo dominante, posição assegurada sob as novas condições do capitalismo, no gerenciamento e comando do capital industrial e financeiro e do terciário avançado no contexto nacional.

No plano regional, a falência das agências de desenvolvimento regional (SUDENE/SUDAM), devido à relativa ineficácia da política de desenvolvimento como consequência dos resultados insatisfatórios obtidos no que se refere à diminuição das disparidades regionais, colocou o Nordeste em posição vulnerável frente aos ajustes da economia nacional ao processo de globalização, sobretudo do capital financeiro, em função da herança acumulada do processo desigual de acumulação, do pouco avanço tecnológico, da persistência de processos produtivos tradicionais, da mão-de-obra desqualificada e da persistência dos imperativos do meio no quadro social da região.

Embora regida por novos pressupostos, as estratégias contemporâneas de desenvolvimento econômico nos estados e municípios do Nordeste se valem dos mesmos artifícios utilizados à época da política industrial da SUDENE, tais como os incentivos fiscais, a provisão de infraestrutura e o suprimento de mão-de-obra. Uma diferença essencial diz respeito a um maior protagonismo dos governos locais em detrimento de uma política regional articulada, face ao en-

colhimento de ações do âmbito federal. Verifica-se assim um quadro de competitividade maior que propriamente de cooperação entre os governos, tendo como principal sintoma a “*guerra fiscal*” entre os estados como forma de atração do capital.

A “*guerra fiscal*”, declarada como forma de atrair investimentos para os estados, o que revela na verdade a ausência de uma política econômica nacional, transferiu para as esferas do poder estadual o papel de articuladores da economia local que, submetidos à política neoliberal, se renderam aos novos ditames do capital, sendo o turismo um dos principais nichos de penetração do capital estrangeiro na região.

Somam-se a esse conjunto de alterações no cenário internacional e nacional as mudanças pretendidas pelo Governo Estadual em promover ações que assumissem a condição de marco na transformação da realidade social (econômico, político e cultural-ideológica) do Ceará.

2.3.1 – O “GOVERNO DAS MUDANÇAS”: RUPTURAS E PERSISTÊNCIAS

As transformações sociais no Ceará neste novo cenário social são decorrentes também das estratégicas políticas do chamado “*Governo das Mudanças*”, que se instalou a partir de 1987 com a chegada de Tasso Jereissati ao Governo do Estado do Ceará, representante de uma nova elite empresarial ligadas ao CIC (Centro Industrial do Ceará). Essa gestão implementou, sobretudo no discurso, uma transformação na forma de fazer política em substituição às práticas arcaicas ligadas ao coronelismo das gestões anteriores (GONDIM, 2001). Entretanto, é preciso esclarecer que se tratava de um mecanismo ideológico, um discurso que inventava “*a configuração de um ‘antes’ e um ‘depois’ como parte da construção simbólica de uma temporalidade própria. Um discurso performático, evocador de uma*

nova era” (BARREIRA, 2002, p. 67).

A primeira estratégia utilizada ainda no processo eleitoral foi a associação das gestões anteriores às práticas políticas ligadas ao coronelismo, evidenciando sua faceta arcaica e clientelista⁵⁰. Entre as demais estratégias que o “*Governo das Mudanças*” inaugurou podemos destacar: a austeridade da administração, marcada pela racionalização do aparelho fiscal; saneamento da máquina estatal, através principalmente de uma “*rigorosa contenção de despesas e uma inflexível política de enxugamento do quadro de funcionários e contenção nos salários dos servidores públicos*” (BERNAL, 2004, p. 57).

O primeiro instrumento de planejamento para promover a tão alardeada transformação foi o *Plano de Mudanças* - (1987-1991). As intenções, não muito diferentes dos planos anteriores, partem de um diagnóstico que revela a situação precária da economia e dos indicadores sociais. Segundo Lima (200, p. 329), as prioridades sociais no setor econômico eram: “*setor primário: reforma agrária, agricultura irrigada e piscicultura; setor secundário: grandes projetos industriais: como refinarias de petróleo, usinas, (...) micro e pequena empresa, agroindústria, mineração e artesanato; setor terciário: turismo – aumentar o fluxo anual; infra-estrutura: transporte, energia e telecomunicações*”.

A hegemonia política do “*Governo das Mudanças*” foi reforçada pela administração de Ciro Gomes (1991-1994). Esse mandato “*identifica-se com o discurso da eficiência empresarial e construindo uma imagem personalizada de realizador; a partir de um intenso e eficaz uso da mídia – características de todos os ‘governos das mudanças’*” (GONDIM, 2002, p. 418).

⁵⁰ A socióloga Linda Gondim ratifica que o clientelismo é umas das características do coronelismo que surgiu na República Velha e persistiu no Nordeste até a década de 1950 e “*tem como uma das suas principais características a formação de uma rede de relações pessoais e diretas entre pessoas que ocupam posições assimétricas, em termos políticos e econômicos*” (GONDIM, 2002, p. 410-411).

O 1º Plano Plurianual (1992-1995) do governo Ciro Gomes objetivava dar continuidade às ações anteriores. Esse plano coincidiu com o início das iniciativas neoliberais no Brasil. Devido à constatação do diagnóstico da alta concentração de investimentos, pessoas e rendas na Região Metropolitana de Fortaleza, o plano priorizava a interiorização do desenvolvimento, e alternativas para o combate às calamidades provocadas pelas secas a partir da diversificação da agricultura. O setor industrial tinha como objetivo a modernização do parque fabril existente e a inserção de setores de ponta ligados à informática com o intuito de se tornar mais diversificado e competitivo. O turismo ampliou suas ações através da implantação de infraestrutura.

O “*Pacto de Cooperação*” foi outro instrumento político do período com o intuito de promover a reestruturação econômica do Estado e tratava-se “(...) *de uma articulação entre interesses empresariais, interesses da política partidária e interesses administrativos nos ‘anéis burocráticos do poder’*” (GUNN, 1994, p. 3). Embora a agenda do pacto⁵¹ tivesse uma conotação desenvolvimentista, verifica-se uma ruptura com o caráter dos planos de desenvolvimento implementados anteriormente, caracterizados pelo intervencionismo estatal, pela centralização das ações do poder federal, pela defesa da industrialização como condição primeira para o crescimento econômico.

É importante destacar a marcante penetração dos pressupostos do planejamento estratégico na gestão estatal (utilização das estratégias empresariais), visíveis na assimilação dos discursos de valorização do desenvolvimento sustentável⁵², da cooperação e da parceria público-privado, da participação popular e do marketing político.

Assim, no Ceará, a nova configuração do aparelho estatal ter-se-ia mostrado sincrônica à lógica da reestruturação produtiva pela incorporação do ideário hegemônico do mercado, onde a intervenção estatal

dar-se-ia no sentido de apoio à acumulação privada, isto é, considerando os interesses dos capitais particulares (BERNAL, 2004, p. 58).

O pacto deu continuidade às suas ações com o retorno de Tasso Jereissati ao comando do Governo do Estado, garantindo a manutenção dos “*Governos das Mudanças*” por mais dois mandatos: 1995-1998 e 1999-2002.

No âmbito oficial, foram concebidos dois planos com o viés da sustentabilidade, com preocupações provenientes tanto das discussões contidas no Pacto de Cooperação, como da elaboração de um projeto de desenvolvimento sustentável por parte dos técnicos do governo no contexto da participação na Conferência RIO 92⁵³:

- 1º. Plano de Desenvolvimento Sustentável – (1995-1998), segundo governo Tasso Jereissati – O plano incorporou as bases do desenvolvimento sustentável, entre elas o uso adequado dos recursos naturais, a preservação do meio-ambiente e o desenvolvimento humano e social. Esse período marcou o auge da imagem positiva do Ceará no cenário nacional, pela moralização da administração pública e pelo sucesso do ajuste fiscal, maximizadas pelo *marketing* oficial. A proposta do plano era enfatizar não apenas a indústria, como também a agricultura irrigada e o turismo, além do intuito de contemplar as várias regiões. Percebe-se uma distância estrutural importante do primeiro Plano Governamental o PLAMEG I e o atual, pois:

(...) no lugar do protecionismo do processo de substituição de importações, sob a égide do autoritarismo dos governos militares, tem-se a abertura econômica da chamada globalização; em vez do planejamento governamental, prepondera o ‘*pensamento único*’ do estado mínimo e do livre jogo de forças do mercado; em vez da política de desenvolvimento regional,

⁵¹ As ações “*estratégicas*” contemplavam: Uma estrutura institucional – setorização de áreas temáticas para discussão dos planos e projetos; - um conteúdo industrial nos programas setoriais para o campo; - indústria e construção civil; projetos de comércio, turismo e finanças para as empresas; emprego, educação e modernização nos trabalhos do pacto e a mediação das relações entre níveis de governo (GUNN, 1994).

⁵² Segundo Gunn (1994, p. 24) “*O internacionalismo dos projetos discutidos no âmbito do Pacto, também incorpora a visão de longo prazo com propostas para um Plano Ceará 2020. Depois da realização do Encontro da ECO-92, no Rio de Janeiro em junho de 1992, o plano cearense logo em seguida adota a linguagem politicamente correta de ‘desenvolvimento sustentável’*”.

⁵³ Lima (2008) atribui ao Convênio firmado entre o IPLANCE (Instituto de Planejamento do Ceará), atual IPECE, com o MIT (Massachusetts Institute of Technology) com vistas à elaboração de políticas públicas. “(...) *essas pesquisas orientadas pela professora Judith Tendler resultam no livro Good Government in the tropics que, publicado pela The Johns Hopkins University Press em 1997, e amplamente divulgado por instituições internacionais como o Banco Mundial, muito contribuiu para dar prestígio internacional ao Estado. Em 1998, é traduzido para o português, sob o título Bom Governo nos trópicos*” (LIMA, 2008, p. 275).

o salve-se quem puder da guerra fiscal (LIMA, 2004, p. 340).

- 2º. Plano de Desenvolvimento Sustentável – (1999-2002), terceiro governo Tasso Jereissati-Beni Veras – o plano deu continuidade ao anterior, no entanto sofreu abalos do contexto nacional e internacional, devido às oscilações da economia. Neste sentido, as ações não corresponderam às realizações, evidenciando a vulnerabilidade do Estado perante a economia globalizada, que dita redirecionamentos nas políticas de atração de investimentos.

O mandato de Lúcio Alcântara (2003-2006) pode ser considerado também um desdobramento do “*Governo das Mudanças*”, uma vez que o mesmo elegeu-se com o apoio do PSDB e prosseguiu com uma política econômica semelhante.

De fato, não se pode negar que houve transformações estruturais importantes nas práticas econômicas e políticas no Ceará a partir do “*Governo das Mudanças*”. No entanto, a ideia de ruptura impregnada no discurso é relativa, pois:

(...) é preciso reconhecer que as transformações ocorridas na sociedade e na política cearenses não foram assim tão súbitas, nem devem ser creditadas ao voluntarismo das novas lideranças. Essas mudanças já haviam começado há mais de três décadas, tendo como marco inicial a criação do Banco do Nordeste do Brasil, em julho de 1952 (GONDIM, 2002, p. 414).

Quer dizer, as questões estratégicas ligadas à modernização no Estado do Ceará remontam à década de sessenta, à época do primeiro governo de Virgílio Távora, suscitadas também pela criação da SUDENE. As ações dos planos governamentais que se sucederam priorizavam demasiadamente o desenvolvimento econômico a partir da indus-

trialização, não muito diferente das ações contidas nos planos dos “*Governos das Mudanças*”.

A ruptura na verdade é um ajuste às mudanças de ordem internacional e nacional com o advento da globalização. A ruptura se manifesta em um discurso de modernização por parte da nova elite política, que naquele momento projetou a venda da imagem do estado na mídia e por consequência dos governantes⁵⁴. A imagem do Ceará foi celebrada, em função da projeção nacional do exemplo de administração moderna, contrária à representação cristalizada ligada ao coronelismo e à seca, sendo assim:

A imagem do Ceará como ‘*terra dos coronéis*’ e da ‘*indústria da seca*’ começa a dar lugar a uma imagem de administração ‘*moderna, competente e comprometida*’ com a justiça social, exemplo de que a vontade política do governo do estado supera as vicissitudes de ordem econômica e social que caracterizam o Estado (BARREIRA, 2002, p. 70).

Estas estratégias de marketing funcionaram como importante artifício de promoção do turismo e tentativa de atração de investimentos para o estado nos moldes do planejamento estratégico.

As persistências se referem essencialmente à permanência dos imperativos do meio condicionando o quadro socioeconômico em razão das ineficientes ações de combate à seca e à manutenção do quadro de desigualdade regional e intrarregional, sobretudo no que se refere à supremacia da Região Metropolitana de Fortaleza em relação ao Ceará. Permanece também nos “*Governos das Mudanças*” o interesse das elites políticas na manutenção da sua hegemonia política, não muito diferente do grupo dominante anterior, pois “*foram transformações operadas internamente na própria estrutura do poder, referenciando outra forma de dominação que surgiu do esgotamento de um padrão de*

⁵⁴ A projeção política nacional de Tasso Jereissati e Ciro Gomes descende destas estratégias de promoção da imagem do Ceará.

poder no universo dos grupos dominantes” (BARREIRA, 2002, p. 69).

A modernidade que se pretendia consagrar, no entanto era paradoxal, uma vez que se estabelecia sobre um quadro de desigualdade socioeconômico de herança histórica, subordinada a condicionantes sociais de origem exógena.

As contradições da modernidade se situam também no plano político, pois embora tenha havido uma racionalização administrativa, isto não implica necessariamente que algumas práticas políticas combatidas veementemente pelo “*Governo das Mudanças*” não tenham permanecido nas suas gestões (PAIVA, 2005, p. 50).

A era do “*Governo das Mudanças*”⁵⁵ encerra-se com a ascensão de Cid Gomes ao Governo do Estado em 2007, que tenta emplacar um discurso também de ruptura. Entretanto, percebe-se que há uma similaridade muito grande em relação às estratégias de promoção do desenvolvimento socioeconômico do Ceará.

2.3.2 – A INSERÇÃO PERIFÉRICA DO CEARÁ NA GLOBALIZAÇÃO

As principais estratégias de desenvolvimento econômico adotadas pelo Governo do Estado, no período entre a ascensão do “*Governo das Mudanças*” (fins da década de 1980) e a atualidade, a fim de se ajustar aos fluxos globais, podem ser compreendidas com base nas políticas de incremento dos três setores da economia, principalmente no que se refere ao agronegócio, à indústria e ao turismo.

No setor primário, o discurso contemporâneo de desenvolvimento coloca a priorização da interiorização das ações e de criação de alternativas para o combate às calamidades provocadas pelas secas a partir da diversificação da agri-

cultura. O diferencial consiste na utilização de tecnologias de irrigação, conservação do solo, entre outros.

Entretanto, as principais ações têm se voltado para o fortalecimento do agronegócio em detrimento das atividades agrárias tradicionais. A modernização do setor primário e sua produção, com agregação de ciência e tecnologia buscam uma relação mais estreita com os mercados internacionais. É importante que se ressalte que a modernização na agricultura se direciona prioritariamente para a exportação (cotonicultura, cajucultura, fruticulturas, flores, culturas de milho de sequeiro, produtos agropecuários e de pecuária nas bacias leiteiras) (Figura 38).

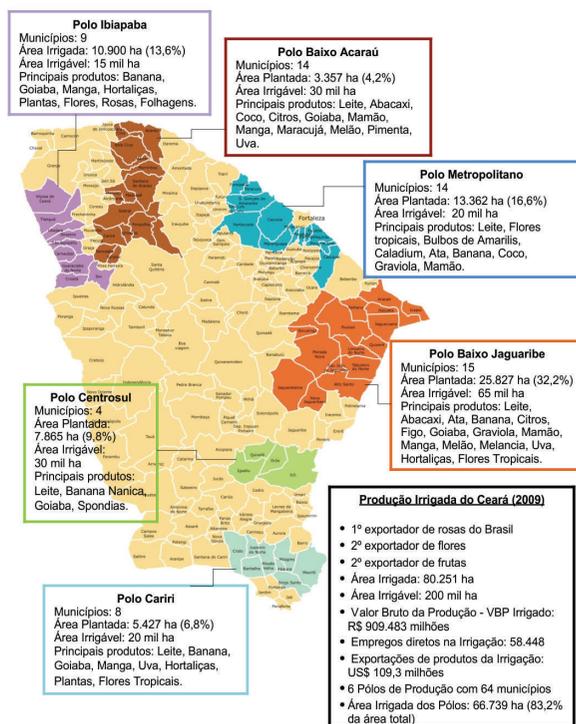
Ao passo que os pequenos produtores ficam dependentes do regime pluviométrico irregular, as empresas do agronegócio se beneficiam de projetos de irrigação e implantação de equipamentos de canalização e distribuição de água.

Este cenário contemporâneo de modernização na agricultura no Ceará, em que a incorporação de sistemas técnicos possibilita uma significativa produtividade e competitividade, confirma o fato de que os problemas enfrentados pela agricultura no Ceará e em todo semiárido não podem ser justificados em função de um determinismo geográfico. As características naturais do semiárido são na verdade condicionantes, sendo o desenvolvimento desigual da agropecuária no Ceará condicionado por outros fatores, que:

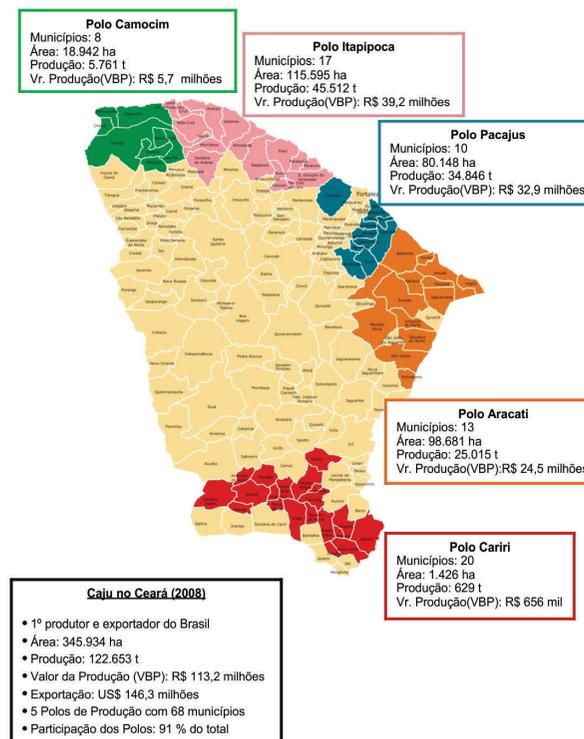
(...) associam-se muito claramente às relações sociais de produção e de organização do espaço, em especial às condições sociais e técnicas da estrutura agrária, que se caracteriza, principalmente, por uma estrutura fundiária concentrada e uma base técnica ainda na sua maioria rudimentar, determinantes para as relações de trabalho e os regimes de exploração do solo predominantes, além, naturalmente, de uma estrutura de poder extremamente oligárquica e reacionária (ELIAS, 2007, p. 433).

⁵⁵ As lideranças políticas ligadas ao PSDB no Ceará perderam de forma significativa o seu respaldo político com a reeleição de Cid Gomes em 2010 para governador e a perda de Tasso Jereissati nas eleições de 2010 para o Senado Federal.

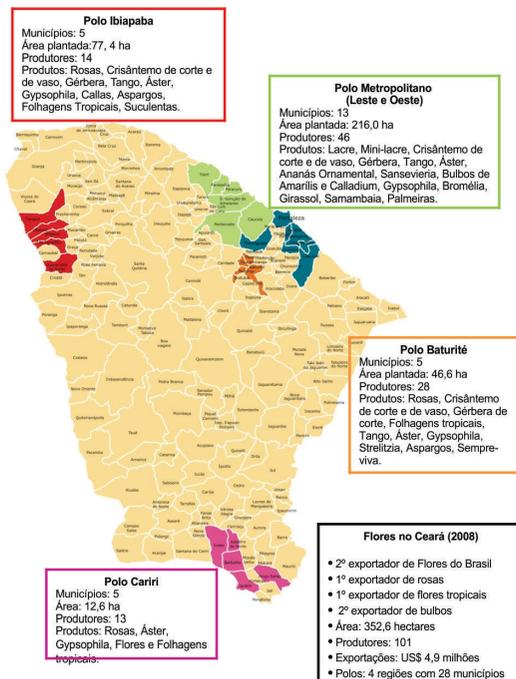
POLOS DE PRODUÇÃO IRRIGADA DO CEARÁ



POLOS DE PRODUÇÃO DE CASTANHA DE CAJU



POLOS DE PRODUÇÃO DE FLORES DO CEARÁ



POLOS DE PRODUÇÃO DE FRUTAS DO CEARÁ

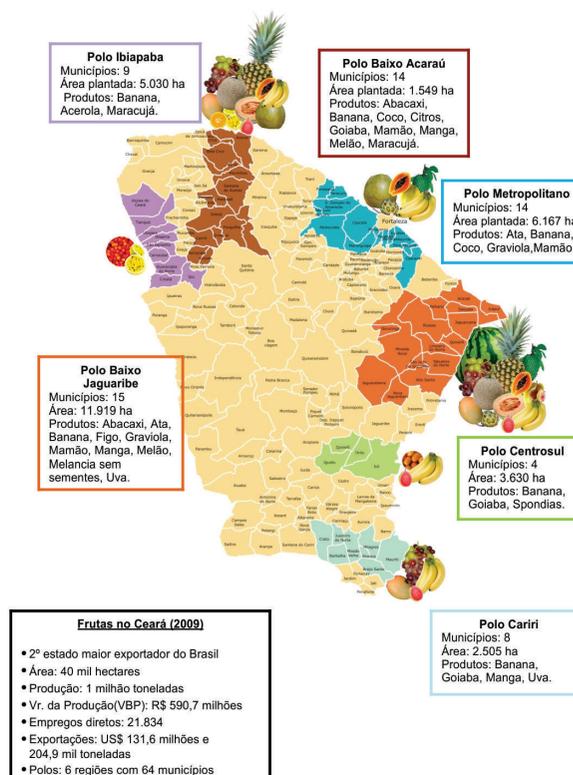


Figura 38: Mapa Ceará - Dinâmica Agronegócio

Fonte: ADECE - Agência de Desenvolvimento do Ceará

Percebe-se, no entanto, que as atividades agrícolas tradicionais, responsáveis durante muito tempo pela estruturação socioespacial do Ceará, definindo inclusive a sua rede urbana, coexiste com a modernização do setor. A distribuição espacial do setor primário (tradicional e moderno) do Ceará pode ser compreendida a partir da subdivisão proposta por Elias:

(...) 1) o litoral, com destaque para o cultivo de frutas, especialmente caju e coco; 2) a região metropolitana, na qual se destaca a avicultura; 3) serras úmidas, com a horticultura; e 5) os perímetros irrigados públicos, onde se processa uma produção diferenciada, com características específicas (ELIAS, 2007, p. 432).

Estes últimos (perímetros irrigados) se desenvolvem seletivamente no território cearense, valendo-se das vantagens locais, como por exemplo, a proximidade em relação ao leito de rios, com é o caso da fruticultura que se desenvolve na região do Baixo Jaguaribe, constituindo-se um dos principais territórios apropriados pelo agronegócio, destacando-se como “*novo espaço da produção globalizada*”.

A principal intervenção⁵⁶ espacial no território cearense que atestou a modernização da produção agrícola com vistas à inserção no mercado internacional foi a Barragem do Açude Castanhão, severamente criticada em função do seu superdimensionamento, com a inundação da cidade de Jaguaribara e vários aglomerados na zona rural, além do fato de voltar-se em grande parte para o uso de empresas de agricultura irrigada (QUINTILIANO e CRUZ, 2008, p. 65). O “*Complexo Castanhão*” foi iniciado em 1995 e concluído em 2003 e tem como órgão gestor o DNOCS com o apoio do Ministério da Integração Nacional e Secretaria dos Recursos Hídricos (SRH). O Castanhão também foi pensado como garantia de abastecimento da RMF e do Complexo industrial e Portuário do Pecém (CIPP), além de projetos de piscicultura.

Como decorrência do Complexo Castanhão, o Canal da Integração constitui outra intervenção importante do Estado voltada para o setor primário e se integra ao projeto Caminho das Águas, que consiste na interligação do açude ao Castanhão à RMF e ao CIPP. A primeira etapa da obra iniciou-se em 2001 e as demais fases têm previsão de se estender até 2030.

Enfim, a modernização do setor primário no Ceará tem se dado de forma excludente e espacialmente concentrada, beneficiando as empresas e o capital internacional em detrimento da agricultura tradicional. A incorporação da força de trabalho tem sido relativa e inclui desde os trabalhadores agrícolas sem qualificação até uma mão-de-obra mais qualificada formada por técnicos, agrônomos, veterinários, administradores, etc. e, por mais contraditório que pareça, tem impactado a urbanização das cidades próximas ao agronegócio, pois trabalham no campo, mas moram nas cidades (ELIAS, 2007).

No setor secundário, as mudanças contemporâneas correspondem à terceira fase do processo de industrialização do Ceará, conforme a periodização supracitada proposta por Amora (2007). Trata-se de um período marcado pela desindustrialização, que consiste na verdade na descentralização industrial e desconcentração espacial, um ajuste das empresas para maximizar os lucros.

O papel do Estado continua a ser preponderante, sendo neste momento a instância estadual protagonista no incremento da atividade industrial. Verifica-se a eleição da guerra fiscal, uma verdadeira “*guerra dos lugares*” (SANTOS e SILVEIRA, 2003, p. 112), como estratégia de atração de indústrias, através do provimento de infraestrutura, benefícios fiscais com descontos no Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviço (ICMS), facilidades na exportação e garantia de mão-de-obra barata. Confirma Amora:

⁵⁶ Para Elias (2007) outras intervenções também são bem relevantes, como: o novo Porto do Pecém, que escoia a produção de frutas do Ceará e de Estados vizinhos; o projeto de uma nova estação de passageiros e cargas no aeroporto; melhoria das estradas de rodagem; projetos de saneamento básico como o Projeto Sanear e Águas do Ceará; o incremento da irrigação, como adutoras, barragens, açudes, canais de irrigação, perímetros irrigados, entre outros.

(...) nos países cujo desenvolvimento do capitalismo acontece tardiamente, como no Brasil, e principalmente em estados como os da região Nordeste, o papel intervencionista do Estado na economia revela-se determinante na condução do processo de industrialização. Além da disponibilidade de mão-de-obra, os incentivos financeiros e fiscais, a dotação de infraestrutura, a implementação de políticas sociais explicam as escolhas locacionais (AMORA, 2007, p. 370).

As políticas de descentralização industrial são visíveis no percentual (até 75%) e no tempo (variam de 3 a 15 anos) de isenção de impostos em função da localização geográfica dos investimentos, que aumentam na mesma medida em que se distancia da capital. Outras facilidades também são oferecidas além dos incentivos fiscais, como doação de terrenos, provisão de abastecimento de água e rede elétrica compatível com a demanda do empreendimento, rede de gás natural, infraestrutura telefônica e pontos de captação de efluentes (BERNAL, 2004). A instalação de indústrias no interior, principalmente no Cariri, em Sobral e Iguatu (Figura 39), aposta também em outras vantagens, tais como a mão-de-obra barata, a ausência de articulação de sindicatos e a precariedade das condições do setor primário que não absorve tanta força de trabalho, condicionado, entre outros aspectos, pelas dificuldades da agricultura.

Vale salientar que a precarização do emprego nestas indústrias localizadas no interior se manifestam no nível de remuneração dos operários, que é menor do que o verificado na capital e mais desvalorizado ainda se comparado às indústrias situadas no Sudeste e Sul do mesmo ramo. Somem-se a isto, casos em que há a terceirização, através principalmente das cooperativas de trabalho. Confirma Araújo ao se referir aos empregos gerados pelas indústrias no interior do Ceará.

A grande oferta de força de trabalho incide diretamente nos lucros das empresas e paralelamente na pauperização dos trabalhadores assalariados, pois mesmo desempenhando as mesmas funções dos assalariados do eixo Sul/Sudeste, os proletários da indústria local recebem salários que chegam a ser três vezes menores do que os dessas regiões do país. Os baixos salários pagos pelas empresas que se instalam no Ceará se dão principalmente pelo fato de que nas regiões Sul e Sudeste tinham que lidar com trabalhadores mais organizados e com sindicatos fortes que pressionavam por salários e condições de trabalho melhores (ARAÚJO, 2010, p. 157).

As empresas que se desenvolvem no Ceará na atualidade são na sua maioria do ramo têxtil, calçados, vestuário, alimentos e material de embalagem e os incentivos fiscais foram responsáveis por uma significativa dinamização industrial no Ceará, visíveis na composição setorial do PIB industrial que passou de 26,8% em 1985 para 38,1% em 2000. Destacam-se os setores de calçados⁵⁷ e têxtil, este último constituindo-se uma vocação histórica da indústria cearense.

Embora se constate nas políticas públicas industriais contemporâneas o desejo de descentralização da atividade industrial no estado, por intermédio da ampliação da concessão de incentivos fiscais em áreas mais distantes de Fortaleza, a Região Metropolitana de Fortaleza continua sendo o principal foco de investimento do capital industrial.

Quanto à distribuição espacial da indústria (...) observa-se maior concentração na região metropolitana de Fortaleza, espaço eleito pela maioria das indústrias, em consonância com a lógica capitalista de concentração espacial. Estas escolhas ocorrem a despeito da ‘estratégia de interiorização das indústrias’ preconizada pelo governo estadual. As limitações em termos de infra-estrutura nas áreas mais distantes de Forta-

⁵⁷ Para Araújo (2010) “Nos últimos dez anos, com o processo denominado de “guerra fiscal”, dez das maiores empresas brasileiras de calçados, se territorializaram principalmente no interior Ceará. São elas, a Grendene (Nordeste, Sobral e Crato), Paquetá Nordeste, Aniger do Nordeste, Dakota Nordeste, Vulcabrás Nordeste, HB Batarello, Democrata, Musa Calçados e Dilly”.

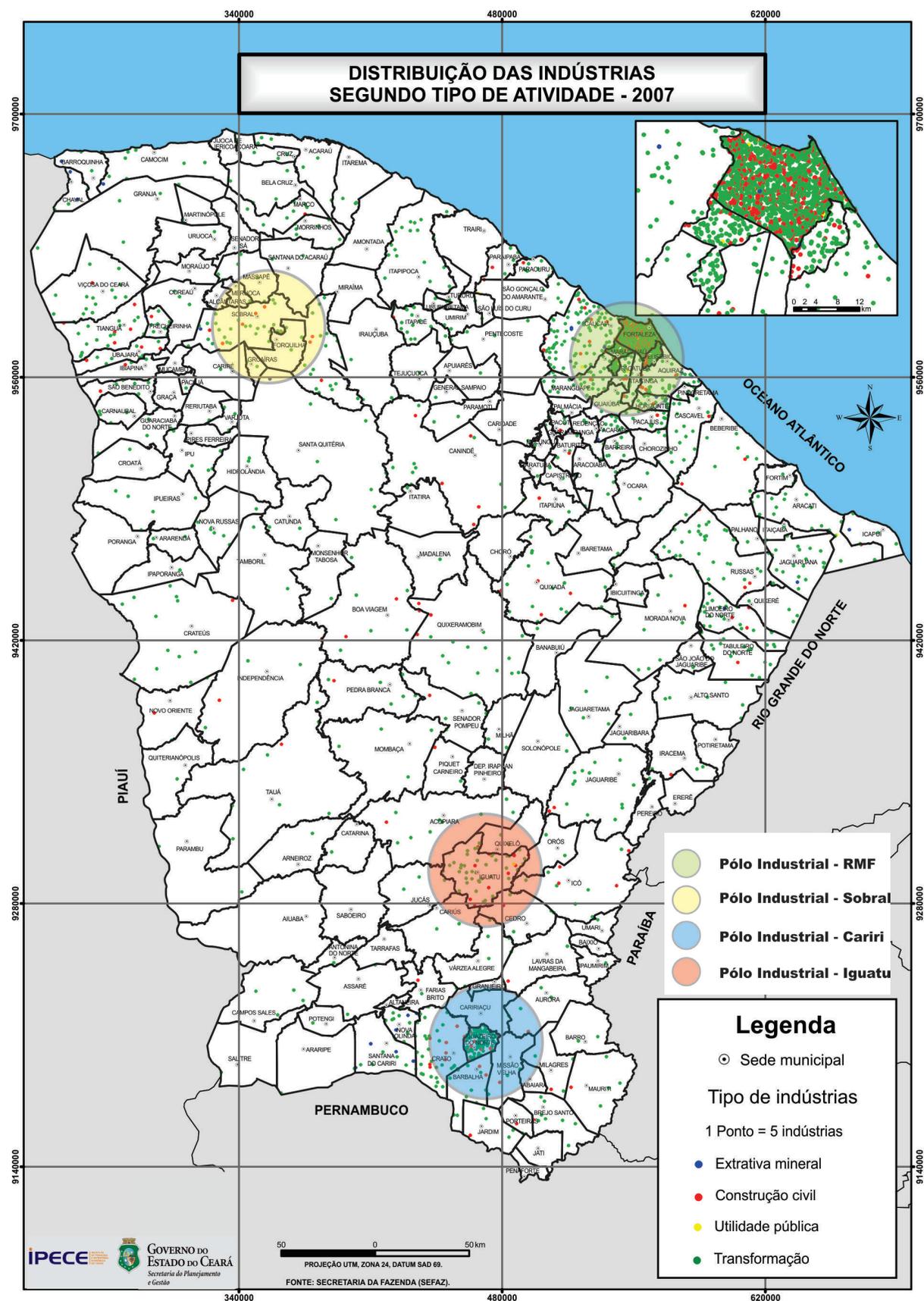


Figura 39: Mapa Ceará - Dinâmica da Indústria
Fonte: IPECE

leza são ponderadas no momento de escolha da localização. Essa distribuição espacial da indústria constitui fator significativo da metropolização e reforça a preponderância da cidade de Fortaleza, que se projeta nacionalmente (AMORA, 2007, p. 379).

Vários foram os investimentos em infraestrutura com o intuito de dinamizar o setor secundário, na sua maioria concentrados na RMF, sendo o Complexo Industrial e Portuário do Pecém o mais importante. A espacialização da fase atual do processo de industrialização do Ceará na RMF se sobrepõe às dinâmicas industriais implementadas no contexto das políticas industriais da SUDENE, situação que será devidamente assinalada na ocasião da análise das dinâmicas socioespaciais na RMF.

Essas políticas industriais adotadas no Ceará, como refluxo da descentralização industrial verificada no Brasil repercute no aumento da participação do setor industrial nos índices de emprego. Esse fato revela uma especificidade, pois a participação do emprego industrial no Ceará apresenta taxas maiores no período hegemônico do consumo que no da produção, demonstrando a inserção periférica do Ceará no atual estágio de acumulação, quando há uma tendência nos centros hegemônicos de diminuição do emprego industrial. No entanto, permanece no Ceará e na RMF a primazia do setor terciário (comércio e serviços) nos índices econômicos (PIB, emprego e renda, etc.).

Amora (2007) sintetiza os principais aspectos que caracterizam a atual fase do processo de industrialização, a saber: o papel marcante do Estado (instância estadual); a maior atratividade se refere ao baixo custo da mão-de-obra, com efeitos nos índices de pobreza; maior concentração na RMF; a descentralização não se concretiza e a mantêm-se as desigualdades sociais e espaciais.

No setor terciário em geral, verifica-se um incremento de-

corrente tanto do setor primário como do secundário e tem seu maior dinamismo (comércio e serviços) verificado na capital, que funciona como ponto de comando e articulação dos fluxos do agronegócio e da indústria. A principal estratégia adotada pelo Governo Estadual no setor terciário se volta para a atividade turística, que ocupa um papel destacado nas estratégias de desenvolvimento econômico pretendidas pelo Estado, conforme será demonstrado no próximo subcapítulo.

A Tabela 09 demonstra a composição setorial do PIB, com destaque para o crescimento verificado no setor industrial que entre 1980 e o ano 2000 teve um crescimento substancial, passando de 24,77% para 38,05, respectivamente, apresentando por outro lado um decréscimo considerável na última década. Percebe-se a participação cada vez menor do setor primário na composição o PIB, mantendo-se estável na última década. Chama a atenção o peso constante do setor terciário na composição do PIB do Ceará, principalmente na última década, certamente impulsionado pela participação do turismo e das atividades de serviço que articula.

Tabela 09
Composição do PIB setorial do estado do Ceará entre 1970-2007

Anos	Agropecuária	Indústria	Serviços
1970	17,46	24,88	57,67
1980	16,68	24,77	58,55
1990	12,13	33,75	54,12
2000	6,10	38,05	55,85
2007	6,19	23,56	70,20

Fonte: SUDENE/IPECE

A partir dos dados da Tabela 10, na qual está expresso o crescimento dos setores da economia, é possível observar a evolução do PIB estadual no período de 1986 a 2000, quando houve crescimento bastante significativo, atingin-

do 169,28% no PIB Total, 206,54% no PIB Industrial e 159,36% no PIB Serviços.

As estratégias utilizadas nos três setores são complementares, principalmente em relação à indústria e ao turismo, compartilhando infraestruturas e se valendo da promoção da imagem do Ceará como forma de atração do capital.

Estas ações estratégicas de reestruturação socioespacial supracitadas se espacializam como polos de desenvolvimento, concentrando os investimentos e serviços públicos e privados. Destacam-se a RMF, que concentra a maioria dos investimentos (indústria e turismo), alguns municípios da Costa do Sol Poente, alvo das ações do PRODETUR/CE I, o município de Sobral, com instalação de indústrias de calçados, a região do Baixo Jaguaribe, concentrando as atividades do agronegócio e de forma mais modesta a recém-criada Região Metropolitana do Cariri, que tem como os principais municípios Juazeiro do Norte, Crato e

Barbalha.

As contradições desse processo de reestruturação econômica do Ceará respaldada pelas articulações políticas não podem ser minimizados. Nesse sentido as intenções não correspondem às realizações, evidenciando a vulnerabilidade da estrutura econômica, política e social do Estado perante a economia globalizada, que dita redirecionamentos nas políticas de atração de investimentos.

Embora o Ceará se insira na rede de lugares impostos pela globalização das práticas sociais, a sua condição é absolutamente frágil nas relações desiguais do capitalismo, seja pelo fato de que constitui apenas um ponto de apoio, não ocupando nenhuma posição de destaque ou comando, seja pelas desigualdades acumuladas no tempo. Esta situação periférica se revela no setor primário, com investimentos que priorizam o agronegócio, com ligações com o comércio internacional de alimentos, em detrimento dos

Tabela 10

Taxa de variação anual do produto interno bruto – PIB do Estado do Ceará – 1986/2000

Ano	Crescimento anual do PIB Total (%)	Crescimento anual do PIB Setorial (%)		
		Agropecuária	Indústria	Serviços
1986	5,86	-8,03	11,21	6,48
1987	3,58	-4,02	6,89	3,32
1988	8,75	29,24	6,77	3,27
1989	-0,25	-9,74	0,93	1,85
1990	1,48	-4,27	1,99	2,44
1991	8,19	29,24	7,97	3,61
1992	2,03	-16,15	8,98	1,37
1993	0,73	-29,19	6,36	2,99
1994	6,26	73,33	-3,55	3,88
1995	1,52	-1,63	0,19	3,15
1996	3,93	3,98	3,10	4,43
1997	3,62	-21,94	10,57	3,82
1998	2,14	-22,64	7,57	1,25
1999	1,69	1,97	1,22	2,01
2000	4,54	7,94	5,33	3,60
% cresc. 2000/1986	169,28	89,14	206,54	159,36

Fonte: IPLANCE

pequenos produtores que não incorporam tecnologias de irrigação e plantio e continuam dependentes dos imperativos naturais; no setor secundário, através da indústria de transformação, arraigada à tradição da indústria de beneficiamento e gêneros alimentícios e têxteis, apresentando às vezes um nível de agregação de tecnologia menor do que o empregado no agronegócio, absorvendo a mão-de-obra barata e não sendo suficiente para incorporar a elevada oferta de mão-de-obra, nem para mudar de forma significativa o quadro social da população; e no setor terciário, que no caso do turismo mostra dificuldades infraestruturais substantivas, seja em relação aos fluxos de transporte, seja em relação aos produtos e serviços ofertados em comparação aos destinos turísticos que praticam a modalidade de turismo de “*sol e mar*”, em razão principalmente da urbanização desigual pretérita. Elias e Sampaio ratificam a inserção periférica do Ceará no processo contemporâneo de globalização.

O Estado do Ceará assume novo papel na divisão social e territorial do trabalho no Brasil e deve ser considerado como uma fração do espaço total do planeta, cada vez mais aberto às influências exógenas e aos novos signos contemporâneos. Como objeto e sujeito da economia globalizada, é um espaço que pouco possui de autônomo, pois não existe por si mesmo, de forma independente do resto do mundo, com o qual interage permanentemente no processo de acumulação de capital. No entanto, nos últimos quinze anos, é visível sua reestruturação econômica com objetivos claros de inserir-se no circuito da produção e consumos globalizados (ELIAS e SAMPAIO, 2002, p. 11).

A contradição dessa inserção periférica consiste no fato de que estes fragmentos do território, “*ilhas de prosperidades*”, que absorvem os avanços do processo de globalização e permitem a reprodução do processo de acumulação

contemporâneo, coexistem com as práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas) endógenas, marcadas pela persistência das condicionantes local, e por isso mesmo, exacerbando o processo de urbanização desigual.

Ainda que os investimentos do Estado tenham melhorado a infraestrutura e aumentado os fluxos de capitais, percebe-se que o impacto dessa reestruturação econômica, fragilizada por ter motivação exógena, no processo de urbanização e na definição da rede urbana contribuiu para ratificar a macrocefalia urbana de Fortaleza, escandalizando as contradições socioespaciais.

A tentativa de descentralização da indústria em relação à concentração histórica verificada em Fortaleza favoreceu a implantação de indústrias em municípios próximos à RMF, que redundaram no aumento do número de municípios componentes da RMF, conforme será destacado na análise das dinâmicas socioespaciais metropolitanas.

O processo de metropolização contemporâneo de Fortaleza e sua expressão local e regional se justificam em grande parte pelo desenvolvimento do setor terciário, vocação histórica da Metrópole para as atividades de comércio e serviços e atualmente reforçada pela inserção e incremento da atividade turística na reestruturação socioespacial do Ceará.

2.4 – O LUGAR DO TURISMO NA REESTRUTURAÇÃO SOCIOESPACIAL CONTEMPORÂNEA DO CEARÁ.

Verifica-se a inserção cada vez maior do setor turístico como propulsor do desenvolvimento material dos estados do Nordeste, inserido nos planos governamentais estadu-

ais e municipais como atividade econômica prioritária. Entretanto, vale salientar que a inclusão do turismo nas políticas, ações e intervenções dos lugares são motivadas por determinações globais características da lógica do consumo do atual estágio do capitalismo, no qual ocupa lugar destacado, por permitir a maximização da acumulação e do lucro.

O papel do turismo no processo de reestruturação socioespacial se explica pela tentativa de inserção do Ceará nos fluxos globais da atividade. O advento do turismo planejado tem com pano de fundo a crescente autonomia dos estados e municípios face à falência do poder central no contexto do período pós-democratização e assegurado legalmente pela Constituição de 1988, repercutindo sobremaneira no desenvolvimento de políticas locais, viáveis em função do repasse de verbas e investimentos de agências de desenvolvimento internacionais. Sem dúvida, essa mudança de hierarquia em relação às competências das instâncias do poder executivo favoreceu o incremento de diversas políticas públicas (no setor primário, secundário e terciário), como forma de ampliação dos fluxos do capital nacional e internacional sem a mediação e dependência do poder central.

Desta forma, as cidades, estados e regiões, consoantes à sua inserção no mercado mundial, reivindicam o seu papel de protagonistas na gestão econômica, política, social e cultural dos seus recursos.

O turismo emerge como uma alternativa econômica para o Nordeste, potencializada pelos elementos naturais, sobretudo o clima tropical (sol e mar) e o patrimônio histórico e cultural de herança colonial de alguns estados da Região.

No Ceará, como em outros estados do Nordeste, as ações governamentais voltadas para o turismo, além das políti-

cas públicas específicas para o setor, tentam criar uma infraestrutura atrativa através de intervenções no espaço, na escala regional e urbana, que sirvam simultaneamente aos interesses políticos e econômicos hegemônicos (globais e locais).

Uma das principais estratégias utilizadas para a atração de investimentos na atividade turística foi a promoção da imagem do Ceará, que se entrelaça com a construção da imagem turística e se fundamenta, a priori, na tentativa de reverter os aspectos negativos, historicamente arraigados às consequências da seca, em atributos positivos para a prática do lazer e da atividade turística. O turismo é colocado pelas lideranças políticas como redentor no processo de reestruturação socioespacial do Ceará.

Esse paradigma naturalista permeia as políticas de turismo do Nordeste, perpetuando uma história antiga e malfadada de desenvolvimento regional, apoiado em estratégias que tomam a natureza ora como problema ora como solução dos problemas regionais e desconsidera necessárias alterações na estrutura socioeconômica regional como condição *sine qua non* para qualquer possível desenvolvimento (CRUZ, 2000, p. 11).

A percepção simbólica do semiárido como representação da seca e da pobreza dá lugar, pelo menos no discurso, ao imaginário do semiárido próspero, incorporado pelo turismo e até mesmo pela agricultura irrigada. Fortaleza, como metrópole, passa a sintetizar esta nova imagem. Confirma Dantas:

Uma nova imagem de Fortaleza é assim construída, a Cidade do Sol. Concebida e inserida numa escala mais ampla (do sistema mundo), ela é elaborada pela nova elite política local, conforme a indicação de uma consciência turística que a apresenta como o espelho do novo governo. Assim, ela ultrapassa o contexto estreitamente turístico e econômico e se revela pro-

paganda política, transformada peremptoriamente em publicidade para responder aos critérios do desenvolvimento econômico e anunciar a modernização (DANTAS, 2002, p. 57).

A construção da imagem de Fortaleza constitui uma das práticas cultural-ideológicas adotadas pelo Estado, através de diversas intervenções urbanas e de infraestrutura, apostando na capacidade do espaço de comunicar mensagens simbólicas. Segundo Sanchez (2003, p. 40) “a construção de imagens e do marketing de cidade é tratada como parte dos processos políticos e culturais dinâmicos que devem ser apreendidos na compreensão das formas de produção do espaço contemporâneo”. A promoção da imagem da cidade na contemporaneidade na escala global e local se situa entre as principais práticas preconizadas pelo receituário proposto pelo planejamento estratégico, uma vez que:

O governo local deve promover a cidade para o exterior, desenvolvendo uma imagem forte e positiva apoiada numa oferta de infra-estruturas e serviços (comunicações, serviços econômicos, oferta cultural, segurança, etc.) que exerçam a atração de investidores, visitantes e usuários solventes à cidade que facilitem suas ‘exportações’ (...) Cabe ainda ao governo local a promoção interna a cidade para dotar seus habitantes de ‘patriotismo cívico’, (...) Esta promoção interna deve apoiar-se em obras e serviços visíveis, tanto no que tem um caráter monumental ou simbólico como nos dirigidos a melhorar a qualidade dos espaços públicos e bem estar da população (CASTELLS e BORJA, 1996, p. 160).

A maior atração turística do Ceará é a diversificada paisagem natural litorânea e o clima ensolarado durante todo o ano. Entretanto, há outros aspectos que qualificam o Ceará como um lugar com potencialidades turísticas relacionadas à modalidade de “sol e mar”. Um primeiro aspecto se refe-

re à posição estratégica do território cearense no contexto mundial, pois se localiza próximo à Linha do Equador, justificando a atmosfera tropical e a estabilidade climática em função da pouca variação sazonal com temperatura média de 28 graus Celsius. Outro aspecto é a maior proximidade em relação aos principais centros emissores de turistas internacionais, como a Europa e os Estados Unidos (Figura 40). Para Coriolano e Fernandes (2007, p. 387), “essa posição pode oferecer maior competitividade, em função do menor tempo de voo ou de navegação dos países desses continentes ao Ceará, em relação a qualquer outro ponto do território brasileiro, ou da América do Sul”.

Para além do clima e da posição geográfica estratégica, o Ceará dispõe de um litoral de 573 km com paisagens litorâneas bem diversificadas. Muitas delas em excelente estado de conservação natural e por isso mesmo altamente valorizadas como espaços a serem consumidos no mercado globalizado do turismo, que cada vez mais tem incorporado os lugares periféricos à sua lógica.

Os principais destinos turísticos litorâneos no Ceará, além do portão de entrada que é Fortaleza, são Canoa Quebrada e Jericoacoara, ambas com uma expressiva projeção que se iniciou em razão das suas belezas naturais - Canoa Quebrada com as falésias incrustadas com a lua estrela e Jericoacoara com a Pedra Furada - e o caráter rústico e alternativo. Estes núcleos litorâneos, que atualmente estão sendo transformados em roteiros de turismo de massa, polarizam, juntamente com Fortaleza, os fluxos da modalidade “sol e mar”, sendo suas imagens amplamente utilizadas para a divulgação do turismo no Ceará. (Figura 41)

Além das paisagens litorâneas, outras paisagens são incorporadas ao planejamento do turismo no estado e tidas como potencialidades para se transformarem em ofertas turísticas, como as serras (Baturité, Uruburetama, Meruo-

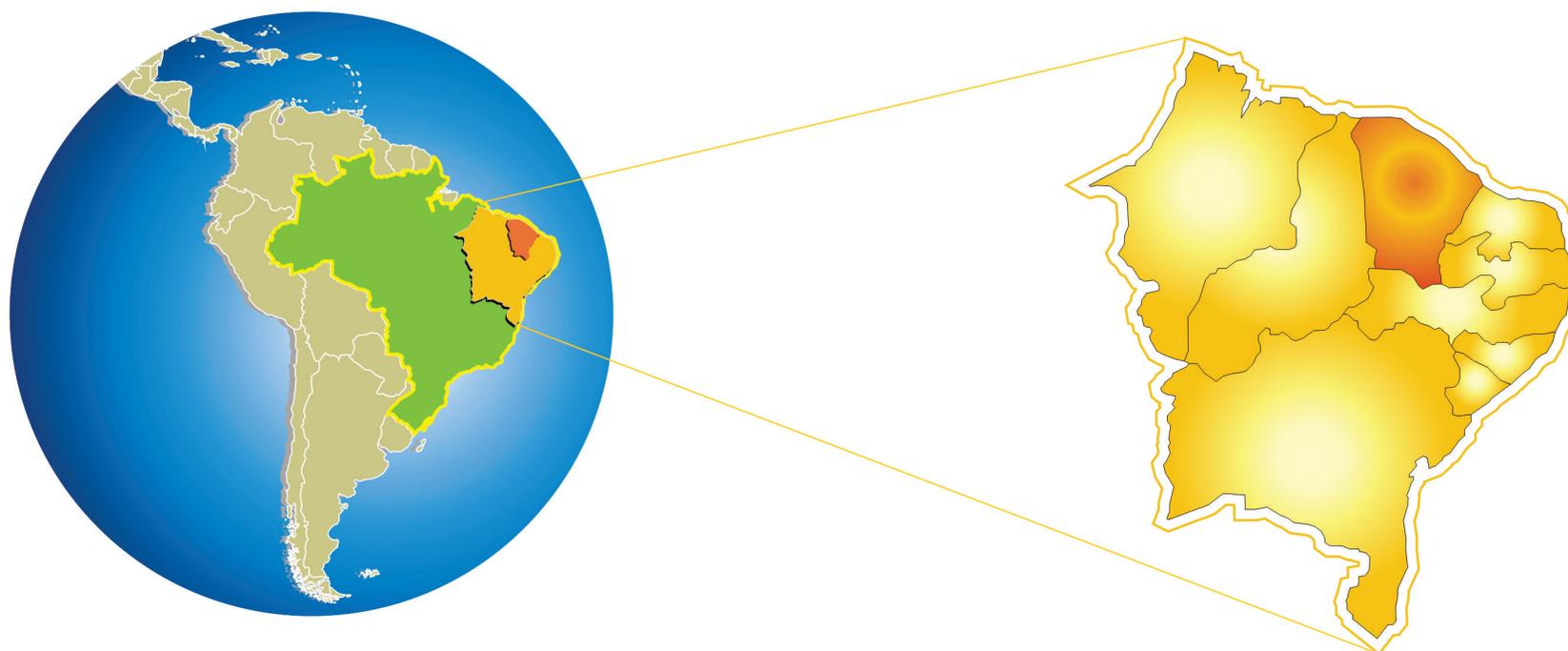
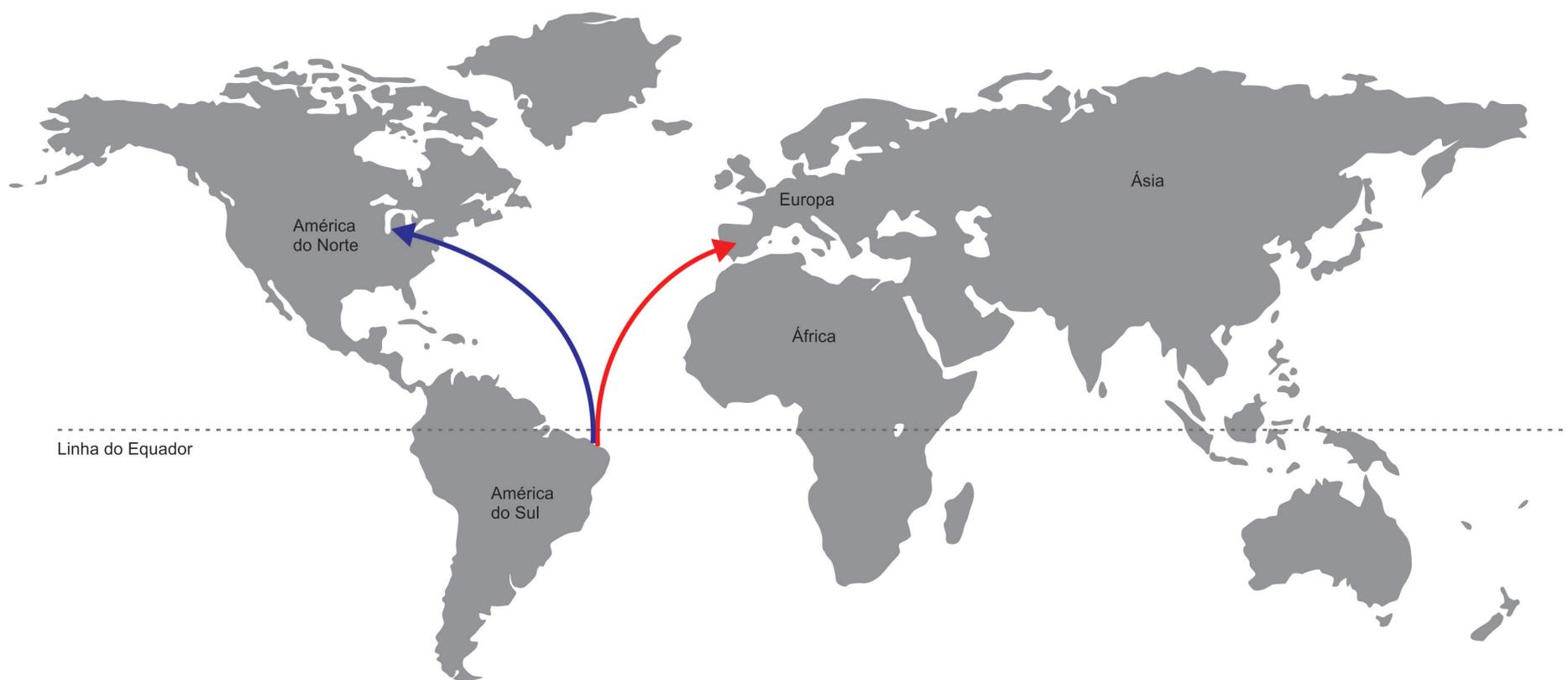


Figura 40: Mapa Posição Estratégica do Ceará
Fonte: IPECE - Elaborado pelo Autor

ca), as chapadas (Apodi, do Araripe, da Ibiapaba), o sertão e o Cariri (Figura 41, 42). As potencialidades turísticas do Ceará se manifestam não somente nos lugares, mas nas práticas culturais, como nas festas regionais cívicas e religiosas com destaque para as romarias de São Francisco, em Canindé, e Padre Cícero, em Juazeiro do Norte, as vaquejadas e as exposições agropecuárias. Malgrado à diversidade das ofertas turísticas, potenciais para o desenvolvimento das modalidades de turismo de aventura, ecológico, religioso, o turismo litorâneo constitui o principal atrativo direcionado para o mercado turístico nacional e internacional, sendo a Metrópole o elo estratégico entre as ofertas e demandas dos fluxos locais e globais gerados pela atividade turística.

É importante que se ressalte que as potencialidades naturais, culturais e locacionais do Ceará são incorporadas ao discurso como uma vocação natural que deveria ser transformada em atrativo turístico, via planejamento, antecipando a demanda.

Para melhor compreender o lugar do turismo na reestruturação socioespacial contemporânea do Ceará como forma de se inserir nos fluxos globais da atividade, pretende-se elencar alguns aspectos conceituais fundamentais relativos ao papel do Estado na produção e consumo do “*espaço turístico*” relacionado à modalidade de turismo de “*sol e mar*”, em seguida apresentar uma perspectiva histórica das políticas de turismo, assinalando o ponto de inflexão da inserção da atividade turística no contexto contemporâneo, avaliando os seus impactos no quadro socioespacial do Ceará em comparação aos processos relacionados à industrialização.

2.4.1 - O PAPEL DO ESTADO NA PRODUÇÃO E CONSUMO DO “ESPAÇO TURÍSTICO”.

No contexto do capitalismo contemporâneo, as transformações espaciais decorrentes da atividade turística têm

como um dos principais agentes o Estado. A criação do Estado moderno constitui historicamente uma das condições essenciais para a viabilização do processo de acumulação capitalista. O Estado atua em diversas instâncias, mas poderíamos destacar o papel que cumpre na provisão de infraestrutura, na legitimação da sua ideologia e na idealização e na implementação de políticas públicas.

A questão da infraestrutura é particularmente importante para compreender o papel do Estado na organização espacial, vinculado ou não ao turismo.

O Estado (...) deve desempenhar um papel importante no provimento de ‘*bens públicos*’ e infra-estruturas sociais e físicas; pré-requisitos necessários para a produção e troca capitalista, mas os quais nenhum capitalista individual acharia possível prover com lucro (HARVEY, 2005b, p. 85).

Ao Estado, cabe a responsabilidade de criação de infraestruturas (transportes, saneamento, energia, comunicações, etc.) para a fruição da atividade turística, essenciais para viabilizar os deslocamentos entre centros emissores e receptores, assim como tornar os lugares mais atrativos. No caso do Ceará, a provisão de infraestrutura constitui uma das principais frentes de atuação do Estado para dinamizar a atividade turística.

Outro aspecto relevante é o papel da ideologia difundida pelo Estado no processo de produção e consumo do espaço. Poderíamos admitir que o apelo ao turismo como propulsor do desenvolvimento dos lugares, por intermédio, principalmente, da construção da imagem turística - como é o caso verificado na promoção do turismo de “*sol e mar*” no Ceará - constitui um artifício ideológico veiculado como consenso pelo Estado como sendo uma representação de um interesse geral da sociedade. No entanto, verifica-se que o Estado, por sua natureza intrínseca, não constitui uma instância autônoma e neutra em relação aos interesses divergentes dos diversos grupos sociais, mas



Figura 41: Mapa Ceará - Corredores Turísticos das Macroregiões
Fonte: SETUR

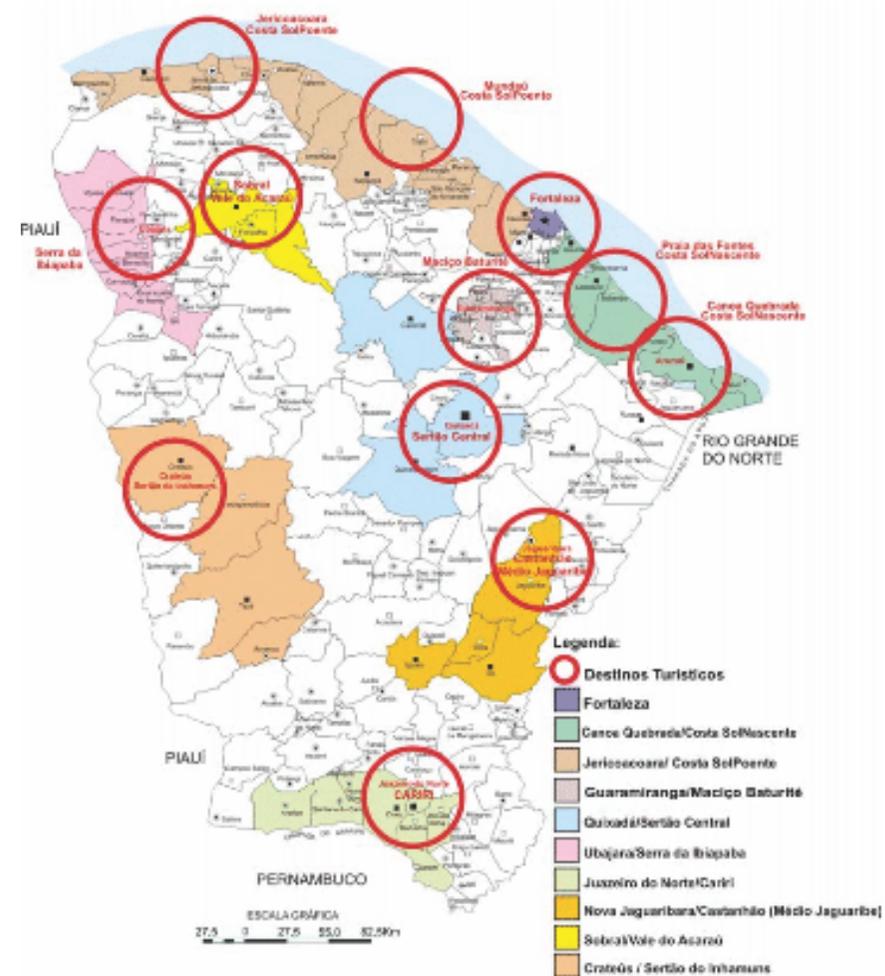


Figura 42: Mapa Ceará - Regiões e Destinos Turísticos Prioritários
Fonte: SETUR

uma representação dos interesses econômicos e políticos hegemônicos em um determinado contexto socioespacial.

Os aparatos ideológicos do Estado podem ser compreendidos com base na seguinte assertiva:

Os interesses de classe são capazes de ser transformados num *'interesse geral ilusório'*, pois a classe dirigente pode, com sucesso, universalizar suas ideias como *'ideias dominantes'*. Provavelmente, esse será o caso que resulta o processo real de dominação de classe (HARVEY, 2005b, p. 81). (grifos no original).

Dentre as atribuições do Estado, podemos ainda destacar a concepção de políticas públicas específicas para o setor turístico. Historicamente, estas foram tomando importância consoante à notoriedade e desenvolvimento da atividade. Para Cruz:

Uma política pública de turismo pode ser entendida como um conjunto de intenções, diretrizes e estratégias estabelecidas e/ou ações deliberadas, no âmbito do poder público, em virtude do objetivo geral de alcançar e/ou dar continuidade ao pleno desenvolvimento da atividade turística num dado território (CRUZ, 1999, p. 45).

É importante destacar que a ação do Estado não se restringe às políticas públicas específicas do setor turístico, pois as ações estatais se insinuam também em planos governamentais (federal, estadual e municipal) e planos diretores, ou seja, ações que se relacionam fortemente com o planejamento urbano, com efetivo comando do Estado. No entanto, verifica-se uma falta de concatenação entre as políticas setoriais de turismo e as políticas urbanas, ambas diretamente relacionadas à provisão de infraestrutura.

Para além dos aspectos supracitados, a ação do Estado

como agente produtor do espaço se verifica na definição de marcos regulatórios, através da legislação específica do setor e das leis de uso e ocupação do solo e das áreas de preservação ambiental; na concatenação da atividade com a política e o desenvolvimento econômico dos estados; na cobrança de impostos fundiários e imobiliários; e no domínio exercido sobre diversos atrativos turísticos (naturais ou construídos) e equipamentos de infraestrutura (aeropor- tos, rede rodoviária, terminais de transportes, centros de convenções, entre outros).

Para Ferraz (1992), a intervenção estatal se efetiva nas seguintes modalidades: participação, indução e controle. Na modalidade participação, o Estado exerce alguma atividade econômica. No setor turístico, este tipo de função é muito restrita (centro de convenções, por exemplo), evidenciando as tendências neoliberais de privatização. Na modalidade indução, o Estado cumpre o papel de orientador, através da concessão de incentivos (financeiros ou fiscais). Nessa modalidade a criação de infraestrutura é um dos principais campos de atuação. Finalmente, em se tratando de controle, o Estado comparece na regulação, através da criação de regras a serem seguidas pela iniciativa privada. Cruz (2000) denuncia as consequências espaciais resultantes da ineficácia do Estado no (re)ordenamento do espaço, principalmente no que se refere às políticas de turismo, relegando ao mercado tal função.

Segundo Correia (1995), na lógica da industrialização, o Estado pode atuar também como proprietário dos meios de produção, proprietário fundiário e promotor imobiliário, além do fato de constituir um dos principais consumidores do espaço. Na lógica do turismo, essas formas de atuação do Estado sofrem algumas alterações, a saber:

- como proprietário dos meios de produção (grandes indústrias), o Estado serve indiretamente ao setor turísti-

co, uma vez que a atividade possui ligação com o setor secundário, mas o que se verifica de fato é uma atuação maior do Estado na produção e consumo do “*espaço turístico*” na condição de proprietário dos meios de consumo, uma vez que o Estado detém o controle de diversos serviços e produtos consumidos no âmbito do turismo, seja a prestação de serviços em diversos segmentos (transportes, cultura, eventos), sejam os lugares (equipamentos culturais, reservas ecológicas, sítios históricos e arqueológicos, entre outros).

- como proprietário fundiário, o Estado detém a propriedade sobre diversos lugares que possuem atributos turísticos. No caso do turismo de “*sol e mar*”, o domínio sobre as áreas de marina e áreas de preservação (dunas, lagoas, mangues, falésias). O direito à desapropriação e precedência na ocupação das terras favorece também a condição do Estado como proprietário fundiário.
- como promotor imobiliário, o Estado cumpre o papel de agenciar não somente localizações específicas de interesse turístico, mas a cidade ou mesmo o estado. Esta promoção se vale das estratégias do “*place marketing*”, que atraem não somente turistas, mas fluxos distintos de capitais (financeiros, industriais, construção civil, comércio e serviços). Note-se que a atuação do Estado como promotor imobiliário se assemelha aos artificios utilizados pelas empresas na mercantilização dos seus produtos, conforme foi sublinhado anteriormente.

Na lógica do turismo, o Estado continua sendo um grande consumidor do espaço, principalmente em função dos terrenos necessários à infraestrutura turística.

Verifica-se uma complexa articulação do Estado com os

demaís agentes, embora supostamente caiba ao mesmo a função de mediar os conflitos entre os mesmos. No entanto, a participação abrangente do Estado na produção e consumo do “*espaço turístico*” não se dá de forma neutra, confirma Correia:

Esta complexa e variada gama de possibilidades de ação do Estado capitalista não se efetiva ao acaso. Nem se processa de modo socialmente neutro, como se o Estado fosse uma instituição que governasse de acordo com uma racionalidade fundamentada no equilíbrio social, econômico e espacial, pairando acima das classes sociais e de seus conflitos. Sua ação é marcada pelos interesses daquele segmento ou segmentos da classe dominante que, a cada momento, estão no poder (CORREIA, 1995, p. 25 e 26).

Na sequência, pretende-se apresentar o papel do Estado em relação à implementação de políticas públicas no caso específico do Ceará.

2.4.2- A TRAJETÓRIA DAS POLÍTICAS DE TURISMO NO CEARÁ.

A criação da EMCETUR⁵⁸ (Empresa Cearense de Turismo S.A.) em 1971 constituiu o primeiro esboço de iniciativas de promoção da atividade turística no Ceará, que pelas ações pontuais e isoladas não lograram transformações espaciais significativas.

A EMCETUR insere-se na institucionalização das políticas de turismo a partir da década de 1970 no contexto das ações empreendidas pelas agências governamentais, como a SUDENE e o BNB, que incluíam modestamente o turismo nas suas ações em uma política predominantemente voltada para a industrialização. Segundo Benevides (1998), as ações da EMCETUR na promoção turística do

⁵⁸ Durante a década de 1970, os planos governamentais mencionam acanhadas considerações acerca da atividade turística. A criação da EMCETUR está contextualizada ao Plano de Governo do Estado do Ceará (PLAGEC/1971), “primeiro plano mencionando a atividade turística no Ceará e que se limita a sublinhar a falta de infra-estrutura turística e, de outro lado, tomando consciência de sua importância, o Plano Quinquenal de Desenvolvimento do Estado do Ceará de 1975 (PLANDECE/1975), o primeiro plano definindo os objetivos do desenvolvimento turístico no Ceará, o II Plano de Metas Governamentais de 1979 (II PLAMEG/ 1979), o Plano Integrado de Desenvolvimento Turístico do Estado do Ceará de 1979 (PDITCE/ 1979), que apresenta um diagnóstico detalhado dos espaços turísticos existentes no Ceará”. (DANTAS, 2007, p.11-12).

Ceará, se baseava fundamentalmente na natureza exuberante, quase intocada, e na hospitalidade cearense⁵⁹, considerando a provisão de infraestrutura como uma questão secundária.

Essa realidade revela o caráter incipiente da atividade turística no Estado na década de 1970, pois se tratava ainda de um turismo espontâneo, motivado entre outras coisas pelo retorno dos imigrantes cearenses à terra natal, contando com a infraestrutura existente, sem um planejamento específico ou produzido para fins turísticos. Esse período coincide com o início do fenômeno da segunda residência. Ressalta Benevides (2004):

O caráter espontâneo decorre da inexistência de mecanismos estruturados para a promoção da atividade, o que significa que seu crescimento é fundamentalmente vegetativo, refletindo passivamente o que é condicionado pela economia. Esta fase corresponde ao desdobramento da expansão inicial de segundas residências que vão ocupando o litoral (...). De fato, neste período não existe uma preocupação empresarial ou governamental voltada para produzir produtos que promovam a atratividade de um lugar, transformando em destino turístico (BENEVIDES, 2004, p. 82).

A incipiente atuação destes departamentos estaduais pode ser confirmada na avaliação da perspectiva do turismo no Nordeste no início da década de 1970: “*Os departamentos estaduais de turismo têm se limitado quase que somente a apontar as potencialidades turísticas de suas áreas de atuação e a realizar algum trabalho de divulgação*” (GONDIM, 1971, p. 15).

Os desdobramentos das ações da EMCETUR redundaram na criação de alguns equipamentos turísticos como o Centro de Turismo, instalado em um edifício histórico (a antiga Cadeia Pública de Fortaleza), que foi adaptado para abrigar um con-

junto de lojas de artesanato, um teatro e um museu, ainda utilizado para os mesmos fins; o Centro de Convenções do Ceará, localizado à época em uma zona de expansão urbana; e o Teleférico de Ubajara, situado na Serra da Ibiapaba.

Em 1979, foi elaborado o I Plano Integrado de Desenvolvimento Turístico do Estado do Ceará – PDIT-Ce, no segundo mandato de Virgílio Távora no contexto do II PLAMEG, que incluía timidamente o turismo como estratégia econômica. O plano foi responsável por propor a primeira regionalização da atividade no estado, embora se restringisse apenas ao diagnóstico das potencialidades naturais do Ceará para o turismo. “*Os planos governamentais referiam-se ao turismo como possibilidade futura, e assim não chegou a se efetivar como uma política de turismo consistente para o Ceará*” (CORIOLANO, 2006, p. 63).

Malgrado as limitações dessas iniciativas a partir da década de 1970, é possível identificar um relativo processo de turistificação no estado, principalmente em Fortaleza, relacionado a um maior nível de urbanização em decorrência da ampliação da estrutura de serviços e de lazer da cidade, como a valorização da orla marítima da Capital e o surgimento, na década de 1970, da segunda residência nos municípios limítrofes.

A rarefeita implantação de pousadas e hotéis também contribuiu para qualificar estes espaços turisticamente, tanto em Fortaleza, como nos núcleos litorâneos em consonância com o processo crescente de valorização das áreas litorâneas, incorporadas ao lazer de massa. A promoção do turismo, embora incipiente, reforçou prioritariamente o litoral e as características naturais (posição geográfica e aspectos geomorfológicos), anunciando uma premissa dos planos seguintes.

O marco da inserção do turismo nos moldes do planeja-

⁵⁹ “*Essa hospitalidade de natureza evidentemente amadora, doméstica e informal – que tem raízes nas formas históricas em que se construíram a sociabilidade e as relações de trabalho no Ceará – refletem-se, ainda hoje, em traços negativos presentes na cultura organizacional*” (BENEVIDES, 1998:53)

mento estatal contemporâneo, ou seja, com uma visão empresarial, pode ser identificado a partir do “*Governo das Mudanças*” (1987). Essas ações estratégicas de divulgação e atração do potencial turístico do Estado e de incremento da hotelaria, do comércio e serviços e de criação de infraestrutura permearam todos os demais planos dos governos sucessivos. Ao contrário do que aconteceu no I PDIT-Ce, as políticas de turismo estavam articuladas às indústrias e ambas constituíam ações prioritárias para fomentar o crescimento econômico do estado.

O caráter prioritário do turismo como indutor do desenvolvimento pretendido é visível no Plano do Governo das Mudanças:

Concebe-se o turismo como instrumento de desenvolvimento econômico, social e cultural e não como um eventual e improvisado expediente de exploração de alguns itens de potencialidades do setor (...) (CEARÁ PLANO DE MUDANÇAS, 1987, p. 28).

O Estado do Ceará, em que se pese ao seu considerável potencial turístico, ainda explora insatisfatoriamente as suas possibilidades econômicas nesta área (...). este rico acervo de atrativos naturais e culturais não se traduz em maior escala, numa efetiva oferta turística, pela precariedade de estrutura física e institucional e dos equipamentos de serviços indispensáveis ao desenvolvimento turístico (CEARÁ PLANO DE MUDANÇAS, 1987, p. 133).

Ao longo da gestão do “*Governo das Mudanças*” foi criado a CODITUR – a Companhia de Desenvolvimento Industrial e Turístico do Ceará, em substituição à EMCETUR, que se desdobrou posteriormente em 1995 em SETUR – Secretaria de Turismo do Estado do Ceará, responsável pela política de turismo no estado. O avanço institucional foi significativo, pois se anteriormente o órgão gestor da atividade turística se inseria hierarquicamente em uma

instância secundária, desde então passou a uma condição privilegiada entre as Secretarias do Governo Estadual.

Esse momento pode ser identificado como um ponto de inflexão⁶⁰ no que se refere à inclusão do turismo no planejamento governamental, no qual atividade é considerada como prioritária e por isso passa a ser abordada em toda a sua complexidade, submetendo-se a um planejamento que inclui não somente o diagnóstico das potencialidades turísticas, mas vislumbra ações efetivas de dotar o Estado de condições de produtividade e competitividade no setor.

O discurso dos governos empresariais estava impregnado da ideologia do turismo como atividade redentora, superestimando seu potencial econômico, se valendo, sobretudo da sua capacidade de incrementar outras atividades, de beneficiar o setor privado e de gerar emprego e renda. O discurso neoliberal contido nas ações do Estado pode ser percebido nos objetivos pretendidos pela a sua Secretaria de Turismo:

(...) Nós planejamos, fomentamos, criamos os instrumentos, os regulamentos, as normas, mas a operacionalização é toda feita pelo setor privado. Nosso papel é fomentar o produto turístico Ceará, nossa missão é de integrar cada setor da cadeia produtiva, na ação de qualificar, de informar cada setor, de promover, de fomentar mercados, fluxos, investimentos, numa ação de marketing estratégico, para consolidar o Ceará como destino turístico (SETUR. 1998).

O PRODETURIS (Programa de Desenvolvimento do Turismo em Zona Prioritária do Litoral do Ceará) de 1989 foi anterior ao PRODETUR/NE de 1992 e serviu de paradigma para lançar as bases técnicas e conceituais do PRODETUR/CE. A criação do PRODETURIS revela que o Ceará antecipou as políticas de turismo em relação às iniciativas federais, elegendo o litoral como o lugar privilegiado de

⁶⁰ Benevides (2004) distingue e sintetiza as fases do planejamento governamental do turismo em três fases: turismo espontâneo, turismo intermitente e turismo planejado.

intervenção, acreditando na produtividade e competitividade do território. Tratava-se de impor uma racionalidade técnica ao planejamento e gestão dos recursos turísticos existentes através do mapeamento, zoneamento e diagnóstico das suas potencialidades intrínsecas.

O “*Pacto de Cooperação*” foi outro instrumento político de valorização da atividade turística como estratégia para o desenvolvimento econômico nos moldes do planejamento contemporâneo, principalmente no que se refere à defesa das parcerias entre o público e o privado, através da mobilização e participação de vários setores, tais como o setor terciário e imobiliário, afirmando a faceta empresarial dos governos e das políticas.

Embora o turismo litorâneo exerça maior atratividade e tenha concentrado maior atenção no planejamento, o Estado introduziu uma tentativa de descentralização das políticas de turismo, utilizando para tal propósito o apelo à diversidade natural e paisagística do Ceará: o litoral, a serra e o sertão - com o intuito de promover o turismo em todo o estado.

A posição estratégica em relação aos mercados turísticos internacionais (Europa e Estados Unidos) foi um dos principais argumentos para reforçar as potencialidades do Ceará em relação a sua inserção no mercado turístico internacional. Ainda que muitos vôos internacionais tenham se direcionado para Fortaleza, a malha aeroviária internacional ainda se direciona para os principais aeroportos do Sudeste.

2.4.3. – O TURISMO NAS POLÍTICAS E AÇÕES GOVERNAMENTAIS NO CEARÁ.

Pretende-se neste segmento, analisar os desdobramentos das políticas, planos e ações de incremento da atividade turística, enfatizando a importância do Programa de Ação

para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRO-DETUR), fase I e fase II, além de elencar outras ações do Governo do Estado, sobretudo em relação à implantação de infraestrutura.

O papel desempenhado pelo Governo Federal no incremento da atividade turística no Brasil pode ser compreendido com base na periodização concebida por Cruz (2000) em relação às políticas nacionais de turismo, a saber:

- período “*pré-história jurídico-institucional*” das políticas nacionais de turismo, que se inicia em 1938 com o decreto-lei 406/1938 e se estende até 1966 e caracteriza-se pela desconexão dos instrumentos de regulação e fragmentação institucional, concentrando-se fundamentalmente no controle de agências de viagens.
- a segunda fase se inicia a partir do decreto-lei 55/1966 e caracteriza-se pela criação de um aparato institucional mais organizado, através da criação de uma “*política nacional de turismo*”. Esse decreto estava em consonância com o Plano de Ação Econômica do Governo – PAEG (1964-66). Esse período é marcado por políticas que valorizam prioritariamente a infraestrutura hoteleira. As políticas voltadas para o Nordeste se inserem nesse período obedecendo às mesmas proposições contidas na política nacional para o setor. De modo diverso, o II Plano de Desenvolvimento Nacional - II PND – estabelece estratégias mais abrangentes para o desenvolvimento da atividade no Nordeste em consonância com outras ações de planejamento, estabelecendo como objetivo: “*a ordenação da ocupação da orla marítima, preservando-se o patrimônio histórico e valorizando-se a beleza paisagística, com vistas ao desenvolvimento do turismo interno e internacional*” (II PND, 1974).

- O último período inicia-se com a revogação da lei anterior e a sua substituição pela Lei 8181/1991, que reestrutura a EMBRATUR e absorve as mudanças do significado do turismo contemporâneo e seu apelo economicista.

Destacando o derradeiro período, o advento do turismo como propulsor do desenvolvimento econômico do Nordeste foi aceito como consenso tanto pelas políticas federais de turismo como pelas administrações de diversos estados e municípios do Nordeste. É possível inferir que, no atual período, o Governo Federal não se isenta das suas atribuições, mas o faz em consonância com os ditames neoliberais, criando condições para que as outras instâncias do poder (estaduais e municipais) possam conduzir a inserção do Brasil nos fluxos globais da atividade.

As iniciativas neoliberais contidas nas políticas são fortalecidas pelo papel que cumprem as agências internacionais, confirma Coriolano:

Muitas dessas políticas fazem parte de sistemas logísticos globais sob o comando de corporações e bancos internacionais que se sobrepõem à lógica dos governos estaduais, redirecionando-as para interesses globais, embora guardem relativamente especificidades regionais (CORIOLANO, 2006, p. 59).

As principais políticas setoriais de fomento da atividade turística no Nordeste são a “*Política de Megaprojetos Turísticos*” e o “*Programa para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste*” – PRODETUR/NE.

A Política de Megaprojetos Turísticos se inicia em fins da década de 1970, tendo o setor público como principal empreendedor, consiste na urbanização turística de trechos da costa pouco ou nada urbanizados, com grande concentração de equipamentos, notadamente equipamentos

hoteleiros. As transformações espaciais são concentradas, uma vez que se prioriza a infraestrutura hoteleira em detrimento da infraestrutura em geral, face ao menor custo de investimento, criando espaços confinados e apartados do espaço preexistente. Essa política não teve repercussão no Ceará, sendo priorizadas ações em outros estados do Nordeste como foi o caso do Projeto Costa das Dunas/Via Costeira (Rio Grande do Norte), o Projeto Cabo Branco (Paraíba), Projeto Costa Dourada (Pernambuco e Alagoas) e o Projeto Linha Verde (Bahia).

O Programa para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR/NE - surge no início da década de 1990 no contexto da reestruturação da EMBRATUR. As proposições do programa são mais abrangentes e abarcam todos os estados da região.

Conforme foi destacado anteriormente, o incremento da atividade turística no Ceará passa a ser uma prioridade estratégica visível na política nacional de turismo, nos planos governamentais, no aparato institucional criado para obter tal objetivo, como foi o caso da criação da Secretaria de Turismo e na política específica para o desenvolvimento do turismo litorâneo que teve como marco o PRODETURIS.

PRODETUR/NE I

O Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR/NE, integrado ao programa Avança Brasil, surge no início da década de 1990 no contexto da reestruturação da EMBRATUR. O programa consiste em uma linha de crédito direcionada para o setor público (estados e municípios) que conta com o financiamento do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) e com empréstimos do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e tem o BNB (Banco do Nordeste do Brasil) como órgão executor.

A política de turismo nacional, sob o comando da EMBRATUR, tinha como objetivo se colocar à frente da coordenação e indução da atividade turística no Brasil. A justificativa de implantação do PRODETUR no Nordeste se fundamentava na necessidade de combater as desigualdades em relação à concentração de infraestrutura turística alocada no Sul e Sudeste.

Conforme relatório apresentado ao BID em 2005, elaborado pelo BNB como prestação de contas dos investimentos aplicados no PRODETUR/NE I:

O objetivo básico do PRODETUR/NE I foi contribuir para o desenvolvimento socioeconômico do Nordeste do Brasil por meio do desenvolvimento da atividade turística. Especificamente, o Programa contemplou iniciativas do setor público em infra-estrutura básica e desenvolvimento institucional voltadas tanto para a melhoria das condições de vida das populações beneficiadas, quanto para a atração de investimentos do setor privado ligados ao turismo.

As proposições do programa se direcionam a todos os estados da região. Como política regional, buscou fortalecer a atividade turística, através da concessão de investimentos, a fim de criar condições institucionais e materiais para tornar o Nordeste competitivo frente ao mercado nacional e internacional, principalmente no que se refere à modalidade de turismo “*sol e mar*”, a maior potencialidade turística da região.

Segundo o relatório supracitado do PRODETUR/NE o objetivo geral se desdobra em ações específicas, a saber:

(a) propiciar uma estrutura institucional adequada para fomentar e encorajar o turismo sustentável, por

meio do fortalecimento institucional de órgãos de turismo de estados e municípios, órgãos ambientais estaduais e outros órgãos de municípios localizados nas áreas turísticas selecionadas;

(b) melhorar as condições ambientais e de saneamento nas áreas turísticas, via investimentos em fornecimento de água e coleta e tratamento de esgotos e resíduos sólidos e na recuperação e proteção ambiental, além do fortalecimento institucional das companhias de água e esgoto;

(c) facilitar os deslocamentos para e dentro da região, por meio de investimentos no melhoramento de aeroportos, sistemas de vias urbanas e rodovias secundárias e de acesso, complementados pelo fortalecimento dos órgãos estaduais de transportes em termos de sua capacidade operacional e de manutenção; e

(d) melhoria e diversificação dos produtos turísticos da região, por meio de atividades como a recuperação e preservação do patrimônio histórico com revitalização de seu entorno e a melhoria de praias, parques e outros recursos naturais.

O PRODETUR/NE foi implementado em vários estados por intermédio da criação de polos turísticos, de acordo com as demandas e deficiências estruturais de cada um. São eles: Costa do Delta – São Luís (MA); Costa do Delta (PI); Ceará Costa Sol (Ceará). Costa das Dunas (RN), Costa das Piscinas (PB); Costa dos Arrecifes (PE); Costa dos Corais (AL); Costa dos Coqueirais (SE); Salvador e Recôncavo (BA); Chapada Diamantina (BA); Linha Sul (Bahia); Costa do Descobrimento (BA); Vale mineiro do São Francisco (MG); Caminhos do Norte de Minas (MG); Vale do Jequitinhonha (MG); Costa do Marlin (ES)⁶¹. (Figura 43)

O PRODETUR/CE I estabeleceu, para efeitos de planeja-

mento, intervenções prioritárias no litoral, conforme constava nos estudos e zoneamento antecipados pelo PRODETURIS. O programa instituiu quatro regiões litorâneas para efeito de planejamento: Região I – situada na Região Metropolitana de Fortaleza, portão de entrada do turismo no Ceará, polo turístico e regional; b) Região II – situada no litoral a oeste de Fortaleza, em parte da faixa litorânea chamada pelo programa de Costa do Sol Poente; Região III - situada no litoral a leste de Fortaleza, em parte da faixa litorânea chamada pelo programa de Costa do Sol Nascente; d) Região IV – situada no litoral extremo oeste do Ceará. (Figura 44)

A Costa do Sol Poente foi escolhida como principal foco de intervenção do PRODETUR/CE I, devido a uma maior carência de infraestrutura, sobretudo no que se refere aos acessos às praias, desfavorecidos pela localização da BR 222, francamente mais distante do litoral e que funcionou por muito tempo como único meio de comunicação da capital com a costa oeste do Ceará.

Somem-se a isto outros fatores, a saber: possui um contingente populacional maior; possui um maior número de localidades e aglomerados urbanos costeiros; todos os municípios participantes têm a obrigatoriedade por lei de concepção e implementação do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (Tabela 11) (BENEVIDES, 2004).

Ao longo da década de 1990, foram implantados pelo PRODETUR/CE I diversos projetos e obras estruturantes a fim de incrementar a atividade turística no Ceará, tais como

- **a construção do novo Terminal do Aeroporto Internacional Pinto Martins,**

A construção e reforma dos aeroportos das capitais do Nordeste constituiu a ação prioritária do PRODETUR/NE

no que concerne à provisão de infraestrutura para o desenvolvimento da atividade turística. O antigo terminal de passageiros do Aeroporto de Fortaleza contava com uma infraestrutura insuficiente para atender o fluxo crescente de turistas e as intenções pretendidas pelo Estado no que se refere à modernização do setor. A construção do novo terminal de passageiros do Aeroporto Internacional Pinto Martins e uma via de acesso de 6 km, bem como a modernização das operações e infraestruturas aeroviárias contribuíram sobremaneira para dinamizar o fluxo turístico do Ceará. Os impactos no processo de urbanização e o impacto da obra arquitetônica foram imediatos.

Os dados comparativos a seguir (Tabela 12) revelam as mudanças quantitativas decorrentes da construção do novo terminal.

- **a construção da Via Estruturante CE-085 e vias de acesso.**

A Via Estruturante CE-085 foi construída na direção da Costa do Sol Poente a fim de facilitar o acesso às praias localizadas no litoral oeste, que conforme foi salientado anteriormente possuía acesso apenas pela BR-222. A construção da CE-085 e suas ramificações (Figura 45), conforme consta na Tabela 13, visam dinamizar não somente a atividade turística, mas viabilizar os fluxos relacionados à implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Ainda no que se refere à infraestrutura, o PRODETUR/CE I teve como uma das prioridades o melhoramento das condições de saneamento básico, tais como abastecimento de água e esgotamento sanitário (Figura 46). O objetivo era *“melhorar as condições de saúde da população e beneficiar as localidades turísticas proporcionando um desenvolvimento turístico sustentável”*⁶².

⁶¹ Note que o Programa incluía áreas de domínio de atuação da SUDENE e do BNB, como o norte dos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo.

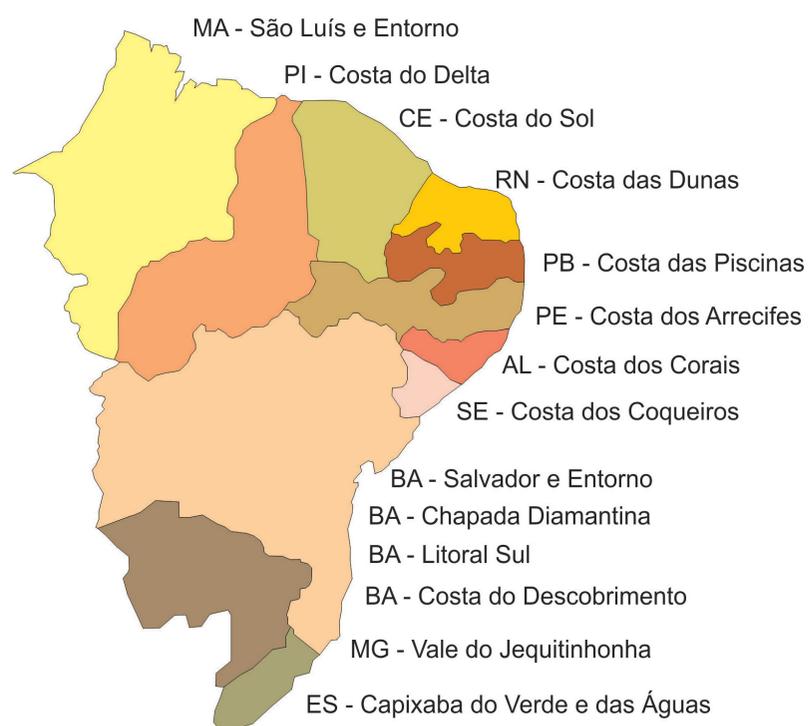


Figura 43: Mapa Nordeste - PDITS - PRODETUR/NE

Fonte: PRODETUR/NE - Elaborado pelo autor

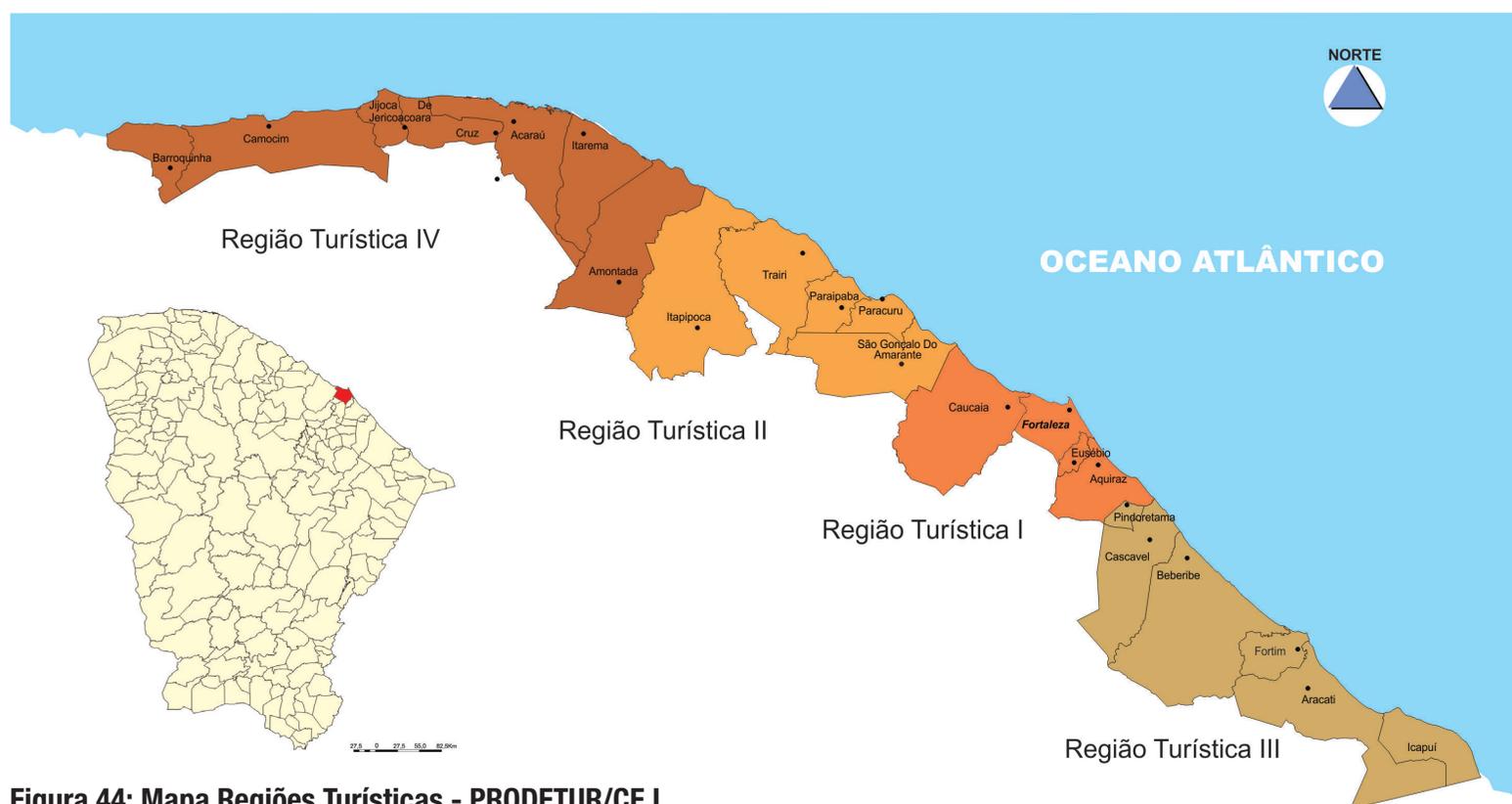


Figura 44: Mapa Regiões Turísticas - PRODETUR/CE I

Fonte: PRODETUR/CE I - Elaborado pelo autor

Tabela 11

Indicadores das regiões turísticas do litoral cearense - 1993

Indicadores	Área de Desenvolvimento do Litoral – ADR Litoral			
	Região Turística I (inclui Fortaleza)	Região Turística II	Região Turística III	Região Turística IV
Municípios costeiros envolvidos	Fortaleza*, Aquiraz* e Caucaia*	Caucaia*, São Gonçalo do Amarante*, Paracuru, Paraipaba, Trairi e Itapipoca	Aquiraz*, Cascavel, Beberibe, Aracati e Icapuí	Amontada, Itarema, Acaraú, Cruz, Camocim e Barroquinha
Área (km ²)	2.100	5.141	4.744	4.603
População Total (1991)	1.977.034	348.600	203.846	180.223
População urbana (1991)	1.954.010	226.798	127.407	80.478
Taxa de urbanização (1980-1990)	10,87	65,06	62,50	44,65
Número sedes municipais	03	06	05	06
Municípios com população acima de 20.000 hab.	Todos	Todos	Todos, exceção Icapuí	Todos, exceção Barroquinha
Distância/Tempo Fortaleza (medida de RT)	2 Km 1/2 hora/viagem	40 km 1,5 hora/viagem	50 km 1,0 hora/viagem	100 km 3,0 hora/viagem
Meios de hospedagem	70	54	59	46
Número de UHs	1.044	554	510	439
Ocupação de terra	Loteada e ocupada	Loteamentos e ocupações espontâneas	Predomina loteamentos regulares	Questões fundiárias
Extensão das propriedades	Pequenas propriedades	Grandes, médias e pequenas	Predomina grandes propriedades	Extensas propriedades
Regularidade da terra	Própria com registro	Parte própria e parte ocupação sem registro	Própria com registro	Ocupações, posses e questões fundiárias
Valores Imóveis (CR\$/ha)	Mais alto valor	Valor intermediário muito estável	Valor intermediário estável	Menor valor

Fonte: IPLANCE, ARC Consultoria

Tabela 12

Dados comparativos do Aeroporto de Fortaleza

Dados	Novo Aeroporto	Antigo Aeroporto
Área construída	36.000m ² (1ª etapa)	8.700m ²
Número de pavimentos	4: subsolo, Térreo, 1º e 2º	2: Térreo e 1º
Passageiros no pico	1.600/hora	480/hora
Passageiros/ano	2.500.000	900.000 (saturado)
Instalações	7 pontes de embarque 10 elevadores/8 escadas rolantes Ar-condicionado Central de inteligência 2 free shops Centro comercial Praça de alimentação Terraço panorâmico	Não existiam pontes de embarque Não existiam escadas rolantes e elevadores Não existia ar-condicionado Não existia central de inteligência Não existia free shop Pequenas lojas Restaurante/Cafê Precário, sem visibilidade
Estacionamento	1.000 veículos	300 veículos
Via de acesso	6km, incluindo ciclovias e viadutos	Via de acesso sem estrutura

Fonte: INFRAERO

Tabela 13

Investimentos rodoviários aplicados no Programa PRODETUR/CE I – Projetos e Obras

Investimentos em projetos				Valor em R\$
* Custo estimado dos Projetos Finais referentes ao PRODETUR/CE I				887.000,00
Investimento em obras de pavimentação				
Rodovia	Início do trecho	Fim do trecho	Extensão	Valor
CE-085	Entr. CE-085	Entr. Garrote (contorno Caucaia)	5,14	928.339,75
CE-085	Contorno Caucaia	Tabuleiro Grande	14,00	2.330.322,80
CE-085	Tabuleiro Grande	Entr. CE-421	5,80	1.580.142,75
CE-085	Entr. CE-421	São Gonçalo do Amarante	19,70	2.291.537,73
CE-085	São Gonçalo do Amarante	Entr. CE-341	14,70	1.150.879,57
CE-085	Entr. CE-341	Entr. CE-085 (1ª variante)	8,77	1.072.356,47
CE-085	Entr. CE-085 (1ª variante)	Entr. Acesso a Paraipaba	5,57	557.934.499,05.
CE-085	Entr. Acesso a Paraipaba	Camburão (km 0 – km 6,4)	6,40	485.632,34
CE-085	Camburão (km 0 – km 6,4)	Entr. Ce-162	10,26	970.142,84
CE-085	Entr. Ce-162	Gualdapas	7,14	1.087.233,48
CE-085	Gualdapas	Barrento	26,21	3.611.148,82
Total Vias Estruturantes			123,69	16.442.235,60
Vias de Acesso				
CE-156	Pecém	Entr. Taíba-São Gonçalo do Amarante	5,12	272.796,18
CE-168	Itapipoca	Barrento	21,44	1.311.202,30
CE-348	Pecém	Entr. Taíba-Pecém	9,88	659.418,34
CE-163	Rod. Estruturante (CE-085)	Trairi (acesso Trairi)	11,86	689.053,40
CE-348	Entr. Pecém	Entr. Taíba-Siupé	4,30	327.023,51
Acesso	Paraipaba	Lagoinha	10,63	1.092.049,30
CE-168	Barrento	Baleia	33,06	2.961.886,79
Via de Percurso			96,29	7.313.429,82
CE-163	Trairi	Entr. Mudaú	9,57	902.142,20
Acesso	Mudaú	Guajiru	17,78	2.429.442,24
Acesso	CE-085 – Lagoa do Banana	Cumbuco	5,53	681.787,05
Total Vias de Percurso			32,88	4.013.371,49
Total de Investimento em Obras de Pavimentação – Recursos PRODETUR/CE I				27.769.036,91
Total de Investimento no Setor Rodoviário (Projetos e Pavimentação)				28.656.036,91

Fonte: DERT/SETUR

(*) Projetos financiados com Recursos do Estado do Ceará.

Tabela 14
Síntese dos investimentos PRODETUR/CE I

Projetos	US\$ Milhões	Participação (%)
Rodovias	24,24	14,8
Aeroporto	78,20	47,7
Saneamento básico	25,76	15,7
Meio ambiente	5,07	3,1
Desenvolvimento institucional	2,68	1,6
Aquisição de terras	5,67	3,5
Engenharia e administração	6,19	3,8
Custos financeiros	16,00	9,8
Total	163,81	100,0

Fonte: UEE – PRODETUR/CE

Outra estratégia de atuação do PRODETUR/CE I se refere à preservação e à proteção ambiental dos ecossistemas naturais do litoral, como as lagoas, as fozes dos rios, as áreas de dunas e as praias (Figura 47). As questões ambientais foram divididas em quatro linhas de ação: “*Recuperação, controle ambiental de praias, mananciais e lagoas; Recuperação, conservação ambiental e urbanização do entorno de lagoas e lagamares; Implantação de unidades de conservação; e Educação ambiental*”.

Conforme a Tabela 14 abaixo, é possível constatar que a maioria dos investimentos do PRODETUR/CE se voltou para o setor de infraestrutura.

OUTRAS AÇÕES DO ESTADO

O documento produzido pela SETUR, denominado “*O turismo: uma política estratégica para o desenvolvimento sustentável do Ceará (1995-2020)*”, define as principais estratégias e planos de ação do Governo do Estado para tornar o Ceará um destino turístico consolidado.

O plano se sustenta em três vertentes: a primeira se refere à justificativa da importância econômica da atividade turística, pelos efeitos sobre outros setores da economia, pela

possibilidade de geração de emprego e renda, como também pela possibilidade de influir no ordenamento territorial; a segunda se refere aos impactos sociais e ambientais da atividade e a sustentabilidade como princípios básicos que devem nortear as políticas de turismo, incluindo a necessidade de descentralização das intervenções, aproveitando as potencialidades turísticas de todo o estado a fim de reduzir a centralidade exercida por Fortaleza; a terceira se refere à gestão da política que deve estar integrada às outras políticas setoriais desenvolvidas pelas demais secretarias⁶³. (SETUR, 1995). O plano para o turismo se alinha às proposições dos planos governamentais, no caso o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Ceará (1995-1998).

O alinhamento das políticas de turismo aos planos de governo é visível nas intervenções de infraestrutura, que se inserem na reestruturação socioespacial como um todo e inclui as principais estratégias de desenvolvimento econômico pretendidas pelo Estado (agronegócio, indústria e turismo).

O montante de investimentos públicos direcionados ao turismo na década de 1990 e início da atual transcende as ações do PRODETUR/CE I, uma vez que o poder estadual, ligado aos “*Governos das Mudanças*” implementou uma série de outros projetos e obras a fim de reforçar a

⁶² Relatório BNB PRODETUR/CE

⁶³ Destaca-se ainda nas ações propostas pela SETUR uma preocupação recorrente em divulgar a imagem da Cidade. Neste sentido, é criado o slogan “Ceará, Terra da Luz”, utilizando as referências do imaginário associados às paisagens do litoral, serra e sertão.

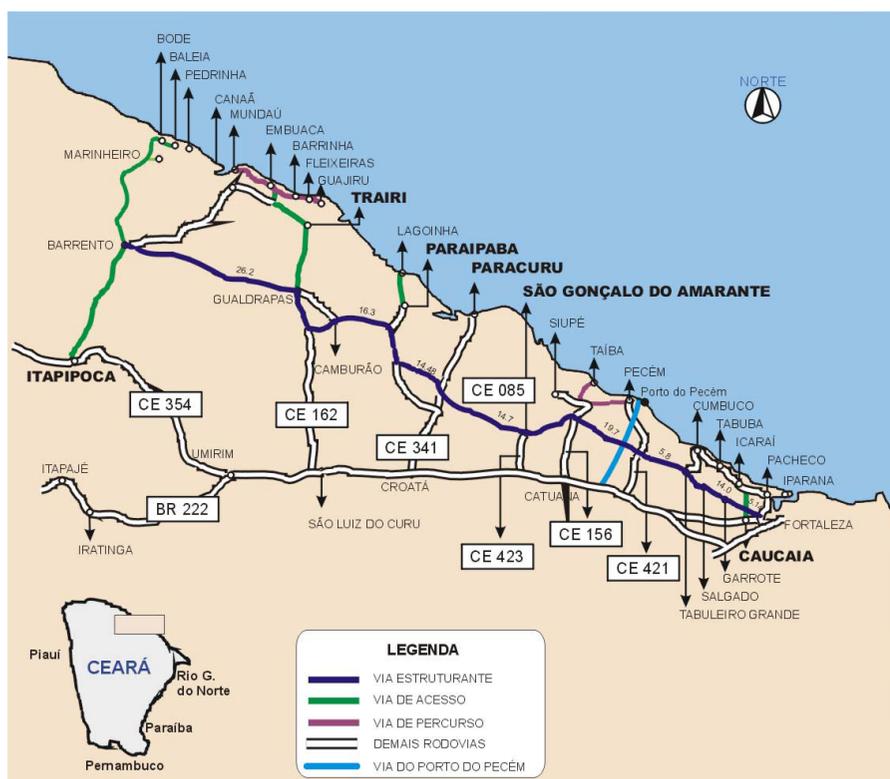


Figura 45: Mapa Costa do Sol Poente - Ações em Rodovias PRODETUR/CE I
Fonte: SETUR 2001



Figura 46: Mapa Costa do Sol Poente - Ações em Saneamento PRODETUR/CE I
Fonte: SETUR 2001



Figura 47: Mapa Costa do Sol Poente - Ações em Meio Ambiente PRODETUR/CE I
Fonte: SETUR 2001

atividade turística no Ceará, tais como:

- **investimentos em estradas para dinamizar o turismo nas diversas macrorregiões turísticas**

Ressaltem-se os investimentos de melhoramento da CE-040, rodovia estadual que estrutura o acesso às praias do litoral leste do Ceará, com a duplicação do trecho entre Fortaleza e Aquiraz⁶⁴. A construção da CE-025, que conecta Fortaleza à Prainha, passando pelo Porto das Dunas e retornando à sede do município de Aquiraz. No município de Caucaia, a principal intervenção foi a construção da CE-090, interligando todos os núcleos litorâneos do município. Outros melhoramentos em relação a vias de acesso com uso relacionado ao turismo podem ser identificados na CE-060, que liga Fortaleza ao Maciço de Baturité, com a duplicação da rodovia no trecho compreendido entre Fortaleza e Pacatuba e de forma mais acanhada na CE-065, que interliga a capital à Maranguape. Como se pode inferir, a maioria dessas intervenções teve um impacto concentrado na RMF e constitui elementos essenciais da atual estruturação metropolitana.

- **o CIPP - Complexo Industrial e Portuário do Pecém**

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém (Figura 48, 49, 50, 51), localizado no limite entre os municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, constitui uma das principais iniciativas do Estado em incrementar a atividade industrial no Ceará. O planejamento do porto de forma integrada foi concebido para propiciar operações eficientes, com acessos rodoviários e ferroviários independentes dos problemas de conturbações urbanas e criar um novo polo industrial na Região Metropolitana de Fortaleza. O porto também foi concebido para facilitar a exportação

da produção proveniente do agronegócio, confirmando a integração das políticas de desenvolvimento. Além disso, O CIPP opera movimentando matérias primas, produtos siderúrgicos acabados, fertilizantes e cereais em granel, contêineres e granéis líquidos e gasosos. O projeto pressupõe as premissas do desenvolvimento sustentável ao advogar a redução dos impactos ambientais, uma vez que constitui um dos principais vetores de expansão da urbanização metropolitana.

De acordo com a divulgação oficial:

O Complexo Portuário do Pecém tem como objetivo viabilizar a operação de atividades portuárias e industriais integradas, imprescindíveis ao desenvolvimento de um complexo com características de Porto Industrial. Constituído de dois Piers marítimos, sendo um para insumos e produtos siderúrgicos e carga geral e outro para granéis líquidos, em especial óleo cru e derivados de petróleo iniciou suas operações comerciais em novembro de 2001, sendo inaugurado em março de 2002.⁶⁵

O Estado toma partido da posição estratégica do Ceará em relação aos grandes centros consumidores mundiais (Europa e Estados Unidos) do mesmo modo que enfatiza tal vantagem em relação à atividade turística. O Terminal Portuário do Pecém já é o quarto maior porto exportador do Nordeste e ocupa o primeiro lugar em exportações de frutas do Brasil e se projeta para se tornar exportador de produtos siderúrgicos e petroquímicos. Para tanto, prepara-se para abrigar uma siderurgia, refinaria de petróleo, usina termoelétrica, unidades de regaseificação e centro de trancagem.

- **o METROFOR – Metrô da Região Metropolitana de Fortaleza**

Os estudos e planos para a implantação do Metrô de For-

⁶⁴ Duplicação projetada até Cascavel, com obras já bem adiantadas.

⁶⁵ <http://www.ceara.gov.br/index.php/governo-do-ceara/projetos-estruturantes/porto-do-pecem--gnl--siderurgica>

taleza remontam a década de 1980. O objetivo principal do Projeto é promover a melhoria do transporte público na RMF, favorecendo a mobilidade da população menos favorecida. A implantação do sistema metroviário, na maioria dos trechos de superfície, se vale dos leitos ferroviários existentes, atualmente operados pela Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) e Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos – METROFOR, antigamente operacionalizada pela CBTU e preconiza a integração modal e tarifária com os demais sistemas de transporte metropolitano e urbano. A implantação do Metrô sofreu diversos desgastes desde os projetos até a sua construção no início da década de 2000, sobretudo no que se refere ao repasse de verbas. Atualmente, embora tenham se acelerado as obras, a execução não foi concluída.

- **o PROURB – Projeto de Desenvolvimento Urbano e Gestão de Recursos Hídricos**

O programa realizado entre 1995 e 2003 constituía uma iniciativa da Secretaria da Infraestrutura do Estado (SEINFRA) em parceria com a Secretaria de Recursos Hídricos (SRH), e se inseria em uma estratégia de desenvolvimento regional e urbano, de cidades do interior. Possuía como objetivo principal

Ser instrumento viabilizador da estruturação urbana de um conjunto de 50 cidades cearenses visando a dar suporte ao desenvolvimento econômico, social e ambiental sustentado, melhorando a qualidade de vida da população e tornando as cidades competitivas para atrair indústrias, impulsionar a agricultura irrigada e incrementar o turismo.⁶⁶

As ações se referiam à gestão municipal, planejamento urbano, infraestrutura urbana, hidrometração e profissionalização de jovens. No âmbito do planejamento urbano, o programa favoreceu a produção das condições necessárias (base cartográfica, fotografia aéreas) para a concepção dos Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano, beneficiando vários municípios (Figura 52). Os diagnósticos foram contribuições valiosas para a compreensão da problemática urbana dos municípios.

- **SANEAR - O Programa de Infraestrutura Básica e Saneamento de Fortaleza**

O programa possuía como objetivo melhorar a qualidade ambiental e as condições de vida da população urbana de

Tabela 15
Programas estaduais voltados para o Estado do Ceará

Programas	US\$ Milhões	Municípios
PRODETUR	163,81	Fortaleza, Caucaia, São Gonçalo do Amarante, Paracuru, Paraipaba, Trairi e Itapipoca
PROURB	8,82	Caucaia, São Gonçalo do Amarante, e Itapipoca
PROARES	4,67	Caucaia, São Gonçalo do Amarante, e Itapipoca
SANEFOR	1,65	Fortaleza
METROFOR	25,69	Fortaleza
Complexo Portuário do Pecém	16,25	São Gonçalo do Amarante

Fonte: SEPLANCE/UEE – PRODETUR/CE

⁶⁶ http://conteudo.ceara.gov.br/content/aplicacao/sdlr/desenv_urbano/gerados/prourb.asp

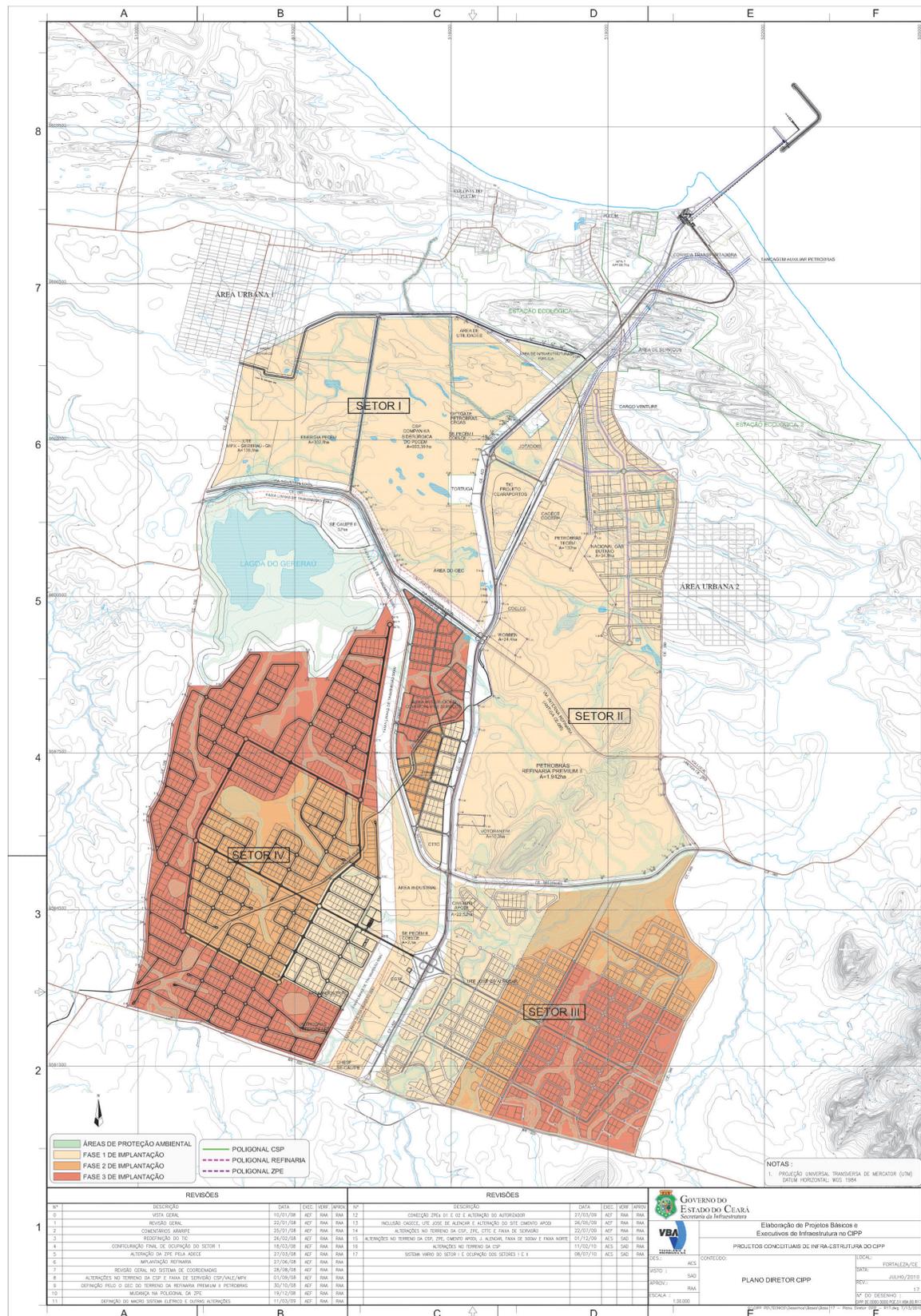


Figura 48: Mapa Plano Diretor CIPP

Fonte: SEINFRA

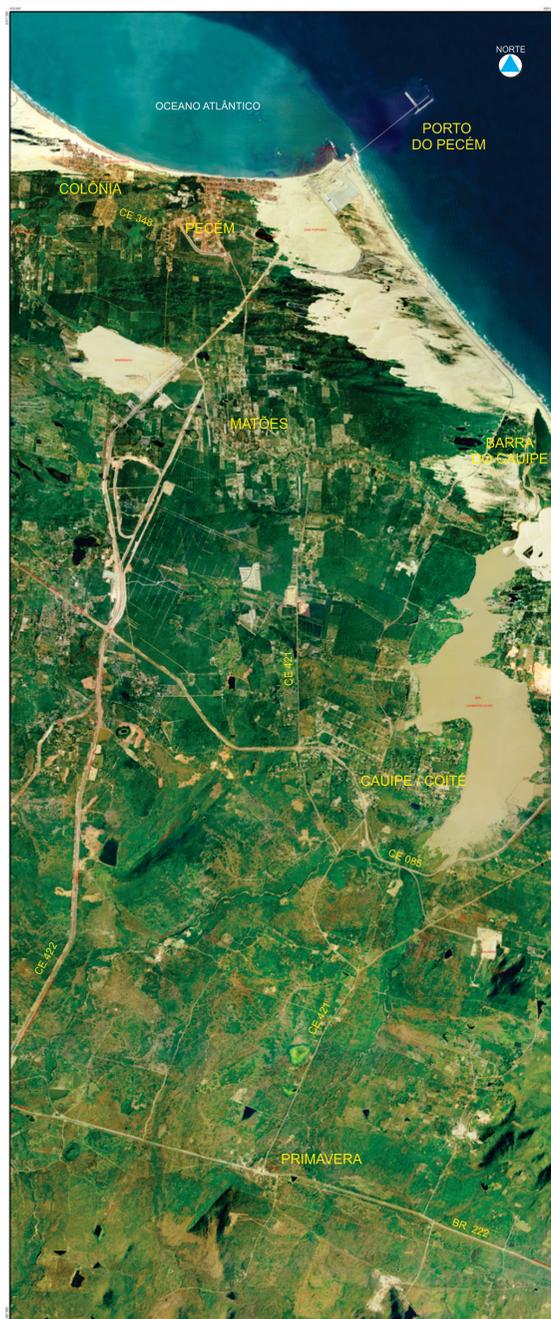


Figura 49: Foto Aérea - Pecém

Fonte: PDDU SÃO GONÇALO DO AMARANTE



Figura 50: Foto Aérea - Porto do Pecém

Fonte: PDDU SÃO GONÇALO DO AMARANTE



Figura 51: Vista Aérea - Porto do Pecém

Fonte: <http://www.revistaportuaria.com.br/site/?home=noticias&n=CoNdT>

Fortaleza através de um conjunto de obras de saneamento básico, como esgotamento sanitário, drenagem pluvial e coleta e disposição de resíduos líquidos, urbanização das faixas de proteção dos recursos hídricos. O programa SANEAR tem ressonância no incremento da atividade turística, pois um dos objetivos principais das políticas era a provisão de infraestrutura básica, antes mesmo da implantação de infraestrutura turística.

- **Intervenções na escala urbana, sobretudo a construção do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, que serão discutidas na análise da expressão intraurbana do turismo.**

A proporção e a quantidade de investimentos do PRODETUR/CE I e os programas do Governo do Estado podem ser percebidos na Tabela 15. Verifica-se um montante significativo de investimentos por parte do PRODETUR. É possível inferir que os investimentos no setor turístico servem à criação de infraestrutura para a atividade industrial, reforçando a inseparabilidade das políticas adotadas pelo Estado. Embora parte dos recursos aplicados no turismo seja indireto verifica-se uma tentativa de criar condições de infraestrutura mínima para a atividade, o que parece bastante razoável no discurso.

No caso do Ceará, além dos incentivos financeiros e empréstimos do PRODETUR/CE I, o Governo do Estado oferece, nos moldes das políticas industriais, incentivos fiscais aos investidores, como isenção total ou parcial do Imposto sobre Serviços (ISS) e do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU).

O estado oferece ainda ao investidor, dependendo do valor a ser investido e da importância e localização, incentivos estruturais em termos de acesso, energia elétrica, comunicação e abastecimento de água até o limite do local a ser beneficiado e apoio logístico às empresas para programa de treinamento de recursos

humanos em número compatível com suas reais necessidades (BERNAL, 2004, p. 76).

PRODETUR/NE II

Segundo os objetivos contidos no documento oficial elaborado pelo BNB/BID:

O Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR /NE – II visa dar continuidade ao processo de desenvolvimento do setor de turismo na região Nordeste do Brasil, iniciado com o PRODETUR/NE - I, expandindo-se ainda para o nordeste dos Estados do Espírito Santo e de Minas Gerais, incluindo o vale do Jequitinhonha, através do financiamento dos investimentos necessários em ações no âmbito estadual e municipal voltadas para o desenvolvimento da capacidade de gestão, além da infraestrutura, objetivando compatibilizar a disponibilidade de serviços públicos com o crescimento esperado do turismo, nas áreas de intervenção (BNB, 2002:5).

O PRODETUR/NE II, concebido no início da década de 2000, se vale de novos conceitos e mecanismos, como a prioridade em relação à criação e intervenção dos polos de turismo, incorporando a questão da sustentabilidade, a participação e o fortalecimento da capacitação dos recursos humanos, consolidando e complementando as ações propostas na primeira fase do programa.

O PRODETUR/NE II, pelo menos no discurso, coloca o crescimento econômico da atividade em segundo plano em relação “*a melhoria da qualidade de vida da população residente nos polos turísticos situados nos estados participantes*”, colocado como objetivo principal a ser alcançado. Dentre as consequências do PDTIS, vale a pena destacar, inserido nas premissas de desenvolvimento institucional, a criação dos Conselhos de Turismo dos Polos, com o intuito de integração das diversas instituições participantes e a

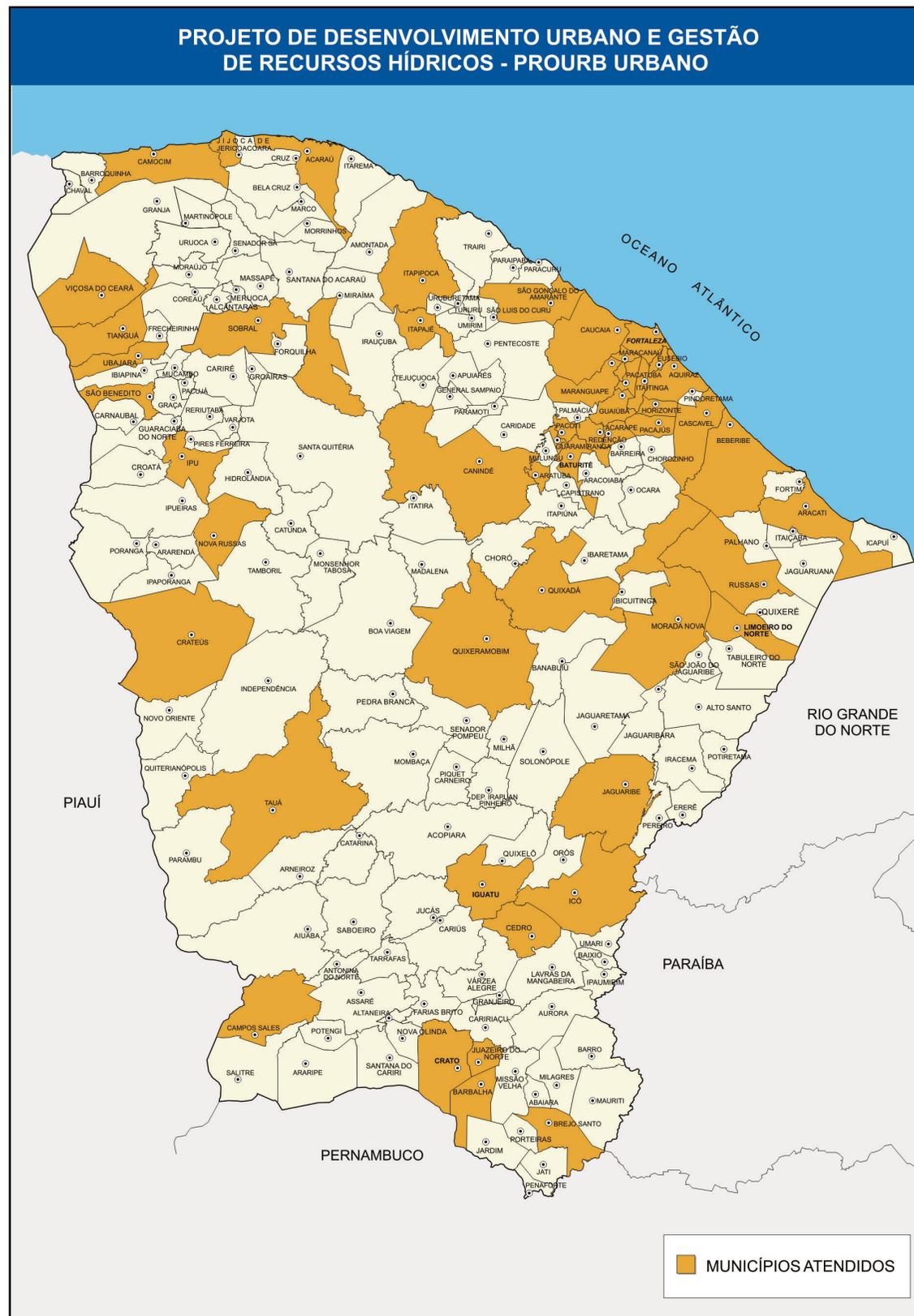


Figura 52: Mapa Ceará - Municípios atendidos pelo PROURB

Fonte: Secretaria do Desenvolvimento Local e Regional

sociedade em geral.

O Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS) constitui a principal ação da segunda fase do PRODETUR/NE, inserida na Política Nacional de Turismo. Os PDITS consistem em um desdobramento do PRODETUR/NE II, que se trata de uma política de turismo mais abrangente proposta para vários estados da região. No entanto, o PDITS é um programa voltado especificamente para os polos definidos ainda à época do PRODETUR/NE I. Somente os polos turísticos prioritários da Bahia, Sergipe e Rio Grande do Norte foram contemplados pelo programa, que determina a responsabilidade de elaboração e apresentação do plano ao governo estadual.

O Polo Costa do Sol constitui a prioridade do PRODETUR/CE II e engloba 18 municípios⁶⁷, dos quais somente sete foram foco de intervenções na primeira etapa do Programa: Caucaia, Fortaleza, Itapipoca, Paraipaba, Paracuru, São Gonçalo do Amarante e Trairi, acrescidos dos municípios de Aquiraz, Camocim e Jijoca de Jericoacoara, Amontada, Acaraú, Barroquinha, Chaval, Cruz, Granja, Itarema e Viçosa do Ceará. A abrangência do PDITS Costa do Sol:

(...) totaliza 6.936,90 km², correspondendo a 4,7% do território cearense. Os Municípios em seu conjunto possuíam, de acordo com o Censo Demográfico de 2000, uma população de 2.747.394 habitantes, o que equivale a 36,9% da população do Estado. Deste total de habitantes, 93,93% viviam na zona urbana (PLANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DO TURISMO POLO CEARÁ COSTA DO SOL, PRODETUR/NE II, 2004, p. 4).

É importante destacar que embora Aquiraz não fizesse parte da primeira fase do PRODETUR, pela proximidade com Fortaleza sofreu impactos importantes do Programa.

Na proposta do PDITS, todos os municípios litorâneos da RMF foram incorporados.

O PRODETUR/CE II se enquadra também no Programa de Regionalização do Ministério do Turismo através do Programa Roteiros Integrados do Brasil, que envolve um roteiro composto pelos atrativos naturais do Ceará (Jericoacoara), Piauí (Delta do Parnaíba) e Maranhão (Lençóis Maranhenses).

Uma das principais ações do PRODETUR/CE II se concentra na provisão de infraestrutura, dando continuidade às ações da primeira fase do Programa. Destacam-se:

- a ampliação da via Estruturante CE-085, na chamada Costa do Sol Poente, que inclui os trechos Barrento/Aracatiara, Jijoca de Jericoacoara/Parazinho, Parazinho/Granja, Aracatiara/Itarema;
- a duplicação da CE-040, no trecho entre a sede de Aquiraz e o acesso à Praia do Iguape, facilitando sobremaneira o acesso às áreas litorâneas do município. Essa obra, diferente da expansão da CE-085, tem um impacto metropolitano maior. Atualmente, está sendo ampliada até o acesso à sede de Cascavel, município que recentemente (2009) passou a compor a RMF.

Outras ações se concentram na capacitação dos recursos humanos, elaboração dos Planos Diretores dos municípios de componentes e obras de urbanização e requalificação da orla, além da valorização do patrimônio histórico e cultural⁶⁸.

Entre as ações concluídas destacam-se: Elaboração da Base Cartográfica do Polo Costa do Sol, Urbanização da Praia da Taíba, Urbanização da Praia das Fleixeiros, Urbanização da Orla de Paracuru, Ampliação do Sistema de Abastecimento de Água de Jericoacoara, Complementa-

⁶⁷ O Polo Ceará Costa do Sol era formado por 6 Municípios da RT II identificada ainda pelo PRODETURIS. Hoje, abrange a faixa litorânea entre Aquiraz, na Região Metropolitana de Fortaleza, e o município de Barroquinha, fronteira cearense com o Piauí.

ção da rodovia CE-085 (Estruturante), trecho: Barrento/Aracatiara, Rodovia de Acesso (binário) da Lagoinha. Em execução podemos sublinhar: Recuperação da Igreja Nossa Sra. da Conceição e Seminário da Prainha, Urbanização da Praia de Iracema, Urbanização de Lagoinha – Paraipaba, Urbanização da Orla de Camocim, Recuperação do Antigo Prédio da EMCETUR, Recuperação do Mercado da Carne de Aquiraz, Recuperação da Praça da Matriz de Aquiraz, Fortalecimento Institucional do Órgão Gestor do Turismo, Sinalização Turística de Fortaleza, Sistema de Esgotamento Sanitário de Jericoacoara, Complementação da rodovia CE-085 (Estruturante), trecho: Aracatiara – Itarema, Complementação da rodovia CE-085 (Estruturante), trechos: Jijoca - Parazinho e Parazinho – Granja, Pavimentação da Rodovia CE-176, trecho Amontada – Aracatiara – Icaraí, Pavimentação da Rodovia CE-311, Granja - Viçosa do Ceará.

As principais diferenças entre as proposições do PRODETUR/CE II em relação à primeira fase do programa podem ser compreendidas com base na Tabela 16 e se concentra basicamente na incorporação da sustentabilidade e participação ampla de diversos agentes.

2.4.4 – AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS DE TURISMO NO CEARÁ.

O lugar do turismo no processo de reestruturação socioespacial contemporâneo do Ceará se explica com base nas diversas formas de atuação do Estado, nas suas mais variadas instâncias, por intermédio principalmente das políticas públicas que redundaram em ações concernentes à provisão de infraestrutura, além dos aparatos ideológicos direcionados para a construção e promoção da imagem turística do Ceará.

É possível sintetizar os objetivos dessas políticas e ações

oficiais com base nas referências de gestão da SETUR, conforme o documento denominado Plano Integrado de Desenvolvimento Turístico no Ceará (2003-2007):

Turismo como estratégia para **desenvolvimento social** (geração de emprego e renda, inclusão social e melhoria da qualidade de vida); Turismo como **negócio** e estratégia para **desenvolvimento econômico**; Gestão focada em **resultados** e **parcerias**; **Sustentabilidade** (econômica, social, cultural e ambiental); Turismo como fator de **competitividade territorial** (SETUR, 2003, p. 01). (Grifos no original).

A maioria das políticas e ações voltadas para o turismo está imbuída desses pressupostos do desenvolvimento sustentável (econômico, social, cultural e ambiental), aliado à visão empresarial e neoliberal de produtividade e competitividade. Entretanto, é possível notar que tais pressupostos não se concretizam a contento, principalmente no que se refere à elevação das condições socioespaciais da população.

Os resultados dessas políticas e ações voltadas para o turismo no Ceará foram responsáveis por um dinamismo incontestável, com repercussões importantes no espaço litorâneo, sobretudo na RMF. A avaliação dos aspectos quantitativos desse dinamismo constitui na verdade apenas um conjunto de indicativos dos resultados obtidos em consequência das políticas adotadas. A dimensão qualitativa das transformações desencadeadas pelo turismo no Ceará e seus impactos no processo de urbanização da RMF serão aprofundadas posteriormente.

A análise ora apresentada se referencia, sobretudo, nos dados produzidos pela SETUR, que sistematiza desde 1995, ano de sua criação, os principais indicadores da atividade através de estudos e pesquisas, constituindo isto por si só um avanço institucional no tratamento das questões que envolvem o turismo no Ceará.

⁶⁸ Como a Reforma e Ampliação do Teatro Carlos Câmara, em Fortaleza/CE, Recuperação do Antigo Prédio da EMCETUR - Centro de Turismo, a Restauração da Fachada do Conjunto da Igreja de Nossa Senhora da Conceição e Seminário da Prainha.

Tabela 16
Mudanças Políticas entre o PRODETUR I e O PRODETUR II

Planejamento	PRODETUR I	PRODETUR II	OBSERVAÇÕES
Áreas beneficiadas, macrorregiões	Adoção de macro – estratégias políticas apresentadas pelos Estados	Elaboração do PDITS para as mesorregiões turísticas atendidas pelo PRODETUR i.	Na primeira etapa as áreas foram apontadas pelos estados; na segunda foram definidas em função de consolidar as áreas já trabalhadas
Fortalecimento das mesorregiões	Ainda não existiam os polos de turismo	Fortalecimento dos polos de turismo, instalação dos conselhos de turismo, e de fóruns agregando áreas.	Os polos são concebidos com visão sistêmica, para integrar regiões, estados e municípios.
Foco das ações	Nos déficits infraestruturais	No desenvolvimento humano	A oferta ficou incompleta em relação à gestão.
Seleção e elaboração de projetos	Financiamento dos projetos priorizados a partir das carências de infraestrutura dos estados.	Seleção dos projetos a partir da necessidade de complementar as ações do PRODETUR I	A segunda etapa prioriza projetos que dêem sustentabilidade às ações já iniciadas.
Uso e ocupação do solo	Financiamento de planos diretores. (sem obrigatoriedade)	Obrigatoriedade dos municípios possuírem seus planos diretores. Financia a elaboração do documento	As sanções a serem implementadas exigem a existência de planos diretores, que passou a ser pré-requisito.
Fortalecimento institucional, gestão e capacitação	Realização de projetos sem necessariamente atender a um requisito específico	Só realizará projetos de infraestrutura após a realização das ações previstas voltadas para o desenvolvimento institucional	Reforço do fortalecimento institucional da capacidade dos órgãos institucionais para realizarem seu papel
Fórum para a discussão do planejamento turístico	Não havia obrigatoriedade da existência do Conselho de Turismo.	O Conselho de turismo tem a obrigatoriedade de discutir e validar as ações do PDITS	
Participação da sociedade civil, Ongs e setor privado	As comunidades só tomavam conhecimento das ações quando estas se implantavam	Prevê a participação da sociedade civil em todo o processo, além de audiências públicas para a concepção de projetos, validação dos PDITS, avaliação do programa em fóruns com o terceiro setor.	Contempla a plena participação dos interessados no processo de planejamento turístico.
Validação dos PDITS	A macro-estratégica (plano) apresentada pelo Estado era aprovada pelo BID e BNB.	O PDITS/Estado deverá ser aprovado pelo BID, BNB e validado no Conselho de Turismo do polo. Será analisado por uma consultoria externa que dará suporte ao BNB	Deverão ser resguardados as premissas e consensos do PRODETUR II. A sociedade civil poderá intervir, caso entenda não ser conveniente determinado projeto ou ação prevista no plano.

Fonte: Banco do Nordeste, 2003. In: CORIOLANO, 2006.

A avaliação se sustenta não tanto nos objetivos pretendidos pela ação do Estado, que parecem razoáveis no discurso ao pretenderem promover o desenvolvimento sustentado do turismo, incorporando o pensamento único deste, mas principalmente nos resultados, questionando se de fato eles foram alcançados e situando as limitações e impactos destas ações, sobretudo em relação à urbanização do litoral cearense.

Ponderando as limitações, percebe-se que as dificuldades competitivas do Brasil, no que concerne ao mercado turístico nacional, malgrado as potencialidades dos seus recursos e atrativos turísticos, são inerentes a sua natureza subdesenvolvida, revelando a posição acanhada do Brasil na 39ª posição do ranking internacional, segundo dados da OMT. A inserção do Ceará neste quadro internacional é um desdobramento da lógica do mercado turístico internacional e nacional, ainda que seja possível verificar uma participação crescente do Ceará em detrimento da participação decrescente do Brasil em relação ao mundo, conforme a Tabela 17.

A dinamização do turismo no Ceará se justifica, em termos absolutos, principalmente em relação ao turismo doméstico e ao incremento da atividade no Nordeste como um todo. Conforme a Tabela 18, desde 1995, ano de início das pesquisas realizadas pela SETUR, coincidindo com as ações iniciais do PRODETUR/CE I, o fluxo de turistas cresceu de 761.777 para 2.466.511 em 2009, com destaque para o incremento do fluxo internacional que passou de 38.089 para 209.653, aumentando em termos relativos mais que cinco vezes, ao passo que o fluxo nacional triplicou no mesmo período, revelando uma modesta inclusão do Ceará nos fluxos globais da atividade.

Análises da SETUR baseados em dados da EMBRATUR e

da ABAV comprovam o crescimento dos fluxos turísticos no estado:

- a) Em 2001, o Ceará foi o sexto estado turístico no *rank* nacional do turismo doméstico, o primeiro no saldo líquido (receptivo menos emissivo) e apresentando o maior percentual de internalização de seu fluxo emissor, com cerca de 75% do fluxo emitido para o mercado doméstico; b) O posicionamento de Fortaleza entre as cidades mais visitadas pelos turistas internacionais no Brasil passou de 11º lugar em 1996 para o 6º lugar em 2005; e c) Segundo a Associação Brasileira das Agências de Viagens (ABAV), no período 2003/05, Fortaleza foi a capital brasileira mais procurada como destino turístico pelos turistas nacionais, na alta estação de julho (SETUR, 2009, p. 5)

O panorama supracitado, de fato, demonstra que ações governamentais concernentes à promoção da imagem turística do estado surtiram efeito. As gestões estaduais, desde os primeiros “*Governos das Mudanças*” se valerão destas estratégias de *city marketing* para a divulgação dos atributos do Ceará, confirma Gondim:

(...) o Governo Ciro Gomes apoiou a realização da telenovela *Tropicaliente*, exibida em 1994, pela Rede Globo, sob a condição que fosse mostrado o lado que tem infra-estrutura turística, modernidade e indústria no Ceará. Para a consolidação de tal imagem têm contribuído reportagens em periódicos nacionais (Veja, Folha de São Paulo) e internacionais (*Newsweek*, *The Economist*, *The New York Times*, *Wall Street Journal*) (GONDIM, 2002, p. 418).

A promoção do Ceará como destino turístico nas principais feiras e congressos turísticos no Brasil e no exterior tem sido uma das atribuições prioritárias da SETUR. Podemos elencar alguns de alcance nacional como o Congresso Brasileiro de Agências de Viagem – ABAV, AVIESTUR – Fei-

Tabela 17
Turismo Internacional (milhões) – 1998/2006

Anos	Milhões			Milhões	
	Mundo	Brasil	Ceará	Brasil/Mundo	Ceará/Brasil
1998	626,6	4,8	0,079	0,77	1,65
1999	650,2	5,1	0,092	0,78	1,80
2000	689,2	5,3	0,121	0,77	2,28
2001	688,5	4,8	0,173	0,70	3,60
2002	7,8,9	3,8	0,182	0,54	4,80
2003	696,6	4,1	0,194	0,59	4,73
2004	765,5	4,8	0,250	0,63	5,21
2005	802,4	5,4	0,268	0,67	4,96
2006	841,9	4,0	0,250	0,48	6,25

Fonte: OMT (Organização Mundial do Turismo), EMBRATUR, SETUR/CE

Tabela 18
Demanda turística via Fortaleza – 1995/2009

Ano	Total		Nacional		Internacional	
	Turistas	Índice	Turistas	Índice	Turistas	Índice
1995	761.777	100,0	723.688	100,0	38.089	100,0
1996	773.247	101,5	733.038	101,3	40.209	105,6
1997	970.000	127,3	914.710	126,4	55.290	145,2
1998	1.297.528	170,3	1.218.379	168,4	79.149	207,8
1999	1.388.490	182,3	1.296.850	179,2	91.640	240,6
2000	1.507.914	197,9	1.387.281	191,7	120.633	316,7
2001	1.631.072	214,1	1.458.178	201,5	172.894	453,9
2002	1.629.422	213,9	1.446.927	199,9	182.495	479,1
2003	1.550.857	203,6	1.356.539	187,4	194.318	510,2
2004	1.784.354	234,2	1.534.544	212,0	249.810	655,9
2005	1.868.856	258,5	1.703.060	235,3	265.796	697,8
2006	2.062.493	270,7	1.794.369	247,9	268.124	703,9
2007	2.079.590	273,0	1.830.039	252,9	249.551	655,2
2008	2.178.395	286,0	1.956.285	270,3	222.110	552,4
2009	2.466.511	323,8	2.256.858	311,9	209.653	550,4

Fonte: SETUR

ra de Turismo e Congresso da AVIESP – Associação das Agências Independentes do Interior do Estado de São Paulo; e internacional como a Bolsa de Turismo de Lisboa – BLT, Feira internacional de Turismo de Madrid – FITUR, Bolsa Internacional de Turismo de Berlim – ITB e Bolsa Internacional de Turismo de Milão – BIT (CORIOLANO e FERNANDES, 2007). Somam-se a estes eventos externos, os eventos promovidos no próprio Estado, que servem tanto para dinamizar os fluxos turísticos nos períodos de baixa estação, como para divulgar o Ceará⁶⁹.

A interiorização conforma uma das principais estratégias das políticas e ações voltadas para a atividade turística, como o intuito de “*desconcentrar espacialmente os impactos da receita gerada pelos turistas que se destinam à Fortaleza, bem como aumentar seu tempo de permanência no Estado*” (SETUR, 2009, p. 6). Neste sentido, assemelha-se aos objetivos de descentralização das políticas industriais.

De acordo com a Tabela 19, embora grande parte do fluxo turístico para o Ceará esteja concentrado em Fortaleza (21,5%), a movimentação turística no interior do estado é bastante significativa (78,5%), em 2009. É importante salientar por outro lado que a concentração na RMF é ainda mais representativa, uma vez que os municípios componentes são considerados como parte dos municípios turísticos do interior.

Outro aspecto relevante em relação à interiorização se refere à primazia dos espaços litorâneos em relação aos outros produtos turísticos ofertados (serra e sertão), pois cerca de 80,8% das preferências dos turistas foram marcadamente direcionadas para as localidades litorâneas, 4,8% para as serras e 14,4% para o sertão, conforme a Tabela 20, demonstrando que os impactos socioespaciais da atividade tendem a se concentrar na costa, refletindo sobremaneira para o seu processo de ocupação, constituindo assim uma

especificidade do processo de urbanização contemporânea no Ceará, pois se em um passado recente os usos litorâneos se relacionavam às atividades tradicionais de pesca e ao fenômeno local das segundas residências, na atualidade esses espaços são capturados e transformados de forma extensiva pelo turismo por possibilitarem a acumulação capitalista.

Outro fator que ratifica a concentração dos fluxos turísticos verificada nos municípios litorâneos da RMF pode ser percebido no ranking de praias preferidas pelos turistas (Tabela 21) e dos municípios mais visitados (Tabela 22), exceto Fortaleza, com destaque para Canoa Quebrada, localizada em Aracati e Jericoacoara situada no município atualmente chamado de Jijoca de Jericoacoara, principais polos litorâneos, além de Fortaleza e as praias dos municípios litorâneos da RMF, como Cumbuco e Icaraí, em Caucaia e Prainha, Porto das Dunas e Iguape em Aquiraz, que embora oscilem na colocação, mantêm-se como os principais destinos litorâneos.

Dentre os municípios costeiros pertencentes à RMF colocados entre as maiores destinações turísticas do Estado do Ceará do período de 1998 a 2008, destaca-se o Cumbuco, sempre classificado entre as primeiras, seguido de Aquiraz e São Gonçalo do Amarante, aparecendo de forma mais modesta.

O incremento do turismo no Ceará, em termos quantitativos, pode ser comprovado também na evolução do número de desembarque de passageiros que quase quadruplicou no intervalo entre 1996 e 2008, conforme a Tabela 23, sendo a construção do novo terminal de passageiros do Aeroporto Internacional Pinto Martins uma importante obra de infraestrutura para viabilizar esses fluxos.

O movimento no Aeroporto Internacional Pinto Martins cresceu 294,5% no período de 1994-2009. Cerca de 1,9 milhão de passageiros embarcaram e desembarcaram em

⁶⁹ Segundo Coriolano e Fernandes (2007:400 e 401) os eventos principais são de duas naturezas; os ligados à atividade turística propriamente dita, como o Travel Mart Latin America (2000), XXVI Congresso da Associação Portuguesa das Agências de Viagens APAVT (2000), X Brazil National Tourism Mart – BNTM (2005) e o I Seminário Internacional de Turismo Sustentável (2003); os relacionados à práticas de esporte, como a inclusão do Ceará no Circuito Mundial de Windsurf, Mundial de Surf, Brasileiro de Body Boarding, Vôo Livre Records, X Ceará – Campeonato Brasileiro de Vôo Livre Cross Country e Rally Internacional dos Sertões.

Tabela 19
Movimentação turística no Ceará – 2000/2009

Ano	Capital	Movimentação turística ¹			Total ²
		%	Interior	%	
2000	1.507.914	22,3	5.239.917	77,7	6.747.831
2001	1.631.072	25,5	4.755.188	74,5	6.386.260
2002	1.629.422	25,0	4.879.847	75,0	6.509.269
2003	1.550.857	22,7	5.266.687	77,3	6.817.544
2004	1.784.354	23,4	5.826.275	76,6	7.610.629
2005	1.968.856	23,7	6.340.241	76,3	8.309.097
2006	2.062.493	22,5	7.103.255	77,5	9.165.748
2007	2.079.590	21,4	7.639.328	78,6	9.718.918
2008	2.178.395	21,4	8.003.224	78,6	10.181.619
2009	2.466.511	21,5	8.979.520	78,5	11.446.031

Fonte: SETUR

(1) Movimentação turística envolve os fluxos de origem nacional, internacional e intraestadual

(2) total de 82 municípios turísticos

Tabela 20
Interiorização da Demanda Turística Segundo as áreas visitadas - 1998/2008

Local	1998			2008			Variação (%)
	Turistas	(%)	Perm.	Turistas	(%)	Perm.	
Litoral	463.617	82,5	3,1	1.149.178	80,8	2,8	147,9
Serra	19.478	3,5	5,6	68.633	4,8	3,0	252,4
Sertão	78.786	14,0	4,7	204.642	14,1	6,6	159,7
Total	561.881	100,0	4,5	1.422.453	100,0	3,6	153,2

Fonte: SETUR/CE

Tabela 21
Praias Preferidas pelos Turistas. (excluído o Litoral de Fortaleza) 1998/2008

Praias	1999	Praias	2008
1. Cumbuco	19,2	1. Cumbuco	16,1
2. Canoa Quebrada	15,3	2. Canoa Quebrada	14,2
3. Morro Branco	11,7	3. Jericoacoara	9,5
4. Porto das Dunas	9,1	4. Icarai	8,2
5. Jericoacoara	7,0	5. Morro Branco	7,4
6. Icarai	4,6	6. Prainha	5,3
7. Lagoinha	6,3	7. Porto das Dunas	4,8
8. Praia das Fontes	4,6	8. Iguape	4,4
9. Outras	22,2	9. Outras	30,1

Fonte: SETUR/CE

Tabela 22

Ranking das 6 maiores destinações turísticas do Ceará - 1998-2005/2008

Ano	Município	Fluxo	Posição	Ano	Município	Fluxo	Posição
1998	Caucaia	174.761	1	2002	Beberibe	96.989	4
	Aracati	72.132	2		Aquiraz	68.502	5
	Aquiraz	67.508	3		Paraipaba	24.417	6
	Beberibe	64.272	4	2003	Aracati	143.095	1
	São Gonçalo do Amarante	26.356	5		Caucaia	142.087	2
	Jericoacoara	45.419	6		Beberibe	125.964	3
1999	Caucaia	160.260	1		Aquiraz	107.321	4
	Aracati	109.649	2		Jericoacoara	106.817	5
	Beberibe	105.716	3		Paraipaba	27.208	6
	Aquiraz	101.221	4	2004	Caucaia	230.817	1
	Jericoacoara	45.419	5		Aracati	177.679	2
	São Gonçalo do Amarante	19.434	6		Beberibe	136.165	3
2000	Caucaia	122.741	1		Aquiraz	88.840	4
	Aracati	98.192	2		Jericoacoara	74.725	5
	Aquiraz	91.544	3		Paraipaba	32.381	6
	Beberibe	78.759	4	2005	Caucaia	281.415	1
	Jericoacoara	35.288	5		Aquiraz	194.600	2
	São Gonçalo do Amarante	19.434	6		Aracati	170.695	3
2001	Caucaia	147.122	1		Beberibe	142.176	4
	Aracati	83.404	2		Jericoacoara	100.236	5
	Beberibe	80.813	3		Paraipaba	48.231	6
	Aquiraz	68.381	4	2008	Caucaia	306.754	1
	Jericoacoara	44.551	5		Beberibe	212.594	2
	Paraipaba	25.902	6		Aquiraz	181.207	3
2002	Aracati	151.926	1		Aracati	179.114	4
	Caucaia	122.084	2		Jijoca de Jericoacoara	77.421	5
	Jericoacoara	113.945	3		Paraipaba	48.127	6

Fonte: SETUR - 1998-2005/2008.

Fortaleza em 2009, conforme a Tabela 24. Percebe-se uma variação significativa entre os anos de 2004 e 2009 em relação aos desembarques que passou de 1.062.713 para 1.920.271, respectivamente, representando em cinco anos um acréscimo de 55%.

Um dos principais indicativos de avaliação de desempenho de uma atividade econômica se refere a sua contribuição no PIB (Produto Interno Bruto). Há certa dificuldade em mensurar o peso do turismo na composição do PIB.

Isso se dá pelo fato de que a atividade turística se relaciona com diversas outras atividades terciárias e até mesmo com a indústria.

A SETUR, juntamente com órgãos estaduais de pesquisa como o IPECE (antigo IPLANCE), tem sistematizado os impactos da atividade turística sobre o PIB desde 1995. Verifica-se um crescimento significativo dessa participação, destacando-se o incremento verificado entre 1995 e 2000, que praticamente duplicou, passando de 4,0% para

Tabela 23
Evolução da demanda turística via Fortaleza e do desembarque no Aeroporto - 1996-2008 (por mil habitantes)

Ano	Demanda turística	Desembarque
1996	773	595
1997	970	657
1998	1.298	845
1999	1.388	842
2000	1.508	926
2001	1.631	1.020
2002	1.629	1.000
2003	1.551	885
2004	1.784	1.063
2005	1.969	1.256
2006	2.062	1.538
2007	2.080	1.663
2008	2.178	1.574
2009	2.460	1.920

Fonte: SETUR

Tabela 24
Movimento no Aeroporto Internacional Pinto Martins – 1994/2009

Ano	Embarques		Desembarques		Total	
	Pax	Índice	Pax	Índice	Pax	Índice
1994	476.608	100,0	486.948	100,0	963.556	100,0
1995	577.866	121,2	568.596	116,8	1.146.462	119,0
1996	605.054	127,0	595.090	122,2	1.200.144	124,6
1997	637.871	133,8	656.924	134,9	1.294.795	134,4
1998	809.218	169,8	945.030	173,9	1.654.248	171,7
1999	813.412	170,7	842.101	173,5	1.655.513	171,8
2000	887.460	186,2	925.978	172,9	1.813.438	188,2
2001	948.612	199,0	1.019.886	190,2	1.968.498	204,3
2002	926.409	194,4	999.704	209,4	1.926.113	199,9
2003	818.516	171,7	885.270	181,8	1.703.786	176,8
2004	986.572	207,0	1.062.713	218,2	2.049.285	212,7
2005	1.142.885	239,8	1.256.479	258,0	2.399.364	249,0
2006	1.412.175	296,3	1.538.155	315,9	2.950.330	306,2
2007	1.558.769	327,1	1.663.250	341,6	3.222.019	334,4
2008	1.537.668	322,6	1.573.902	323,2	3.111.570	322,9
2009	1.881.155	394,7	1.920.271	394,3	3.801.426	394,5

Fonte: SETUR/INFRAERO

7,9%. Dados mais recentes apontam uma participação de 11,1% em 2010 (Tabelas 25 e 26), representando um aumento de quase três vezes da participação do turismo na composição do PIB do estado desde a implementação das políticas públicas no início da década de 1990.

Outros sinais comprovam o dinamismo econômico da atividade, como a receita turística direta que, em termos absolutos, multiplicou-se na ordem de onze vezes e a ren-

da gerada teve um crescimento de quase quinze vezes no período de 1995 e 2010.

Entretanto, conforme foi destacado anteriormente, pela natureza da atividade turística, os seus impactos econômicos são diversos e envolvem indiretamente outras atividades. O dinamismo da atividade turística, por se inserir no setor terciário, pode ser comprovado do mesmo modo na participação das atividades terciárias (comércio e serviços) no

Tabela 25

Receita turística e impacto sobre o PIB - Ceará – 1995/2004

Discriminação	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Gasto per capita/dia (R\$)	41,25	70,03	61,36	75,32	95,17	91,17
Permanência média (dias)	12,0	8,9	9,9	9,4	8,8	10,8
Gasto per capita (R\$)	495,00	623,25	607,42	708,00	837,51	984,66
Demanda turística via Fortaleza	761.777	1.507.914	1.631.072	1.629.422	1.550.857	1.784.354
Receita turística direta (R\$ milhões)	377,1	939,8	990,7	1.115,6	1.298,9	1.757,0
Renda gerada (R\$ milhões)	505,3	1.644,7	1.733,8	2.018,9	2.273,0	3.074,7
PIB cf (R\$ milhões)	12.495	20.800	21.581	28.896	32.565	36.866
Impacto sobre PIB (%)	4,0	7,9	8,0	7,0	7,0	8,3

Fonte: SETUR/IPLANCE

Nota: a) O Impacto sobre o PIB é obtido pela relação entre a Receita Turística Total (Direta e Indireta) e o PIB; b) A Receita Direta é obtida pelo produto entre Gasto Per capita e Demanda Turística via Fortaleza; c) Receita Turística Total (Direta+Indireta) ou Renda Gerada, decorre do processo iterativo dos gastos dos turistas na economia via propensão marginal a consumir (efeito multiplicador); d) O multiplicador dos gastos turísticos utilizado foi de 1996=1,34, 1997=1,43, 1998=1,53, 1999=1,64 e 2000 a 2004=1,75 (in Ferreira, Assuéro e Oliveira, Aécio – Estruturação da Matriz de Insumo - Produto do Turismo do Ceará, Fortaleza, março de 1996); e PIB cf (2007 a 2010) estimativa da SETUR/CE.

Tabela 26

Receita turística e impacto sobre o PIB - Ceará– 2005/2010

Discriminação	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Gasto per capita/dia (R\$)	113,44	134,51	126,10	132,20	140,11	143,52
Permanência média (dias)	10,3	9,0	9,7	10,	10,5	10,8
Gasto per capita (R\$)	1.168,41	1.210,63	1.223,14	1.335,24	1.471,12	1.550,00
Demanda turística via Fortaleza	1.968.856	2.062.493	2.079.590	2.178.395	2.466.511	2.700.000
Receita turística direta (R\$ milhões)	2.399,4	2.496,9	2.543,6	2.908,7	3.628,5	4.185,0
Renda gerada (R\$ milhões)	4.025,8	4.369,6	4.451,4	5.090,2	6.349,9	7.323,8
PIB cf (R\$ milhões)	40.923	46.310	50.331	56.751	60.787	65.745
Impacto sobre PIB (%)	9,8	9,4	8,8	9,0	10,4	11,1

Fonte: SETUR/IPLANCE

Nota: a) O Impacto sobre o PIB é obtido pela relação entre a Receita Turística Total (Direta e Indireta) e o PIB; b) A Receita Direta é obtida pelo produto entre Gasto Per capita e Demanda Turística via Fortaleza; c) Receita Turística Total (Direta+Indireta) ou Renda Gerada, decorre do processo iterativo dos gastos dos turistas na economia via propensão marginal a consumir (efeito multiplicador); d) O multiplicador dos gastos turísticos utilizado foi de 1996=1,34, 1997=1,43, 1998=1,53, 1999=1,64 e 2000 a 2004=1,75 (in Ferreira, Assuéro e Oliveira, Aécio – Estruturação da Matriz de Insumo - Produto do Turismo do Ceará, Fortaleza, março de 1996); e PIB cf (2007 a 2010) estimativa da SETUR/CE.

quadro econômico do estado. Conforme a Tabela 09 supracitada, houve um aumento significativo da participação das atividades terciárias na composição do PIB setorial do Ceará entre 1990, com 54,12%, e 2007, com 70,20%, indicando que as políticas e ações voltadas para alavancar o turismo contribuíram para dinamizar o setor terciário em geral. O crescimento do setor de serviços resulta da expansão dos ramos das atividades de alojamento e alimentação e de outros segmentos que compõem os serviços de apoio ao turismo.

Os dados relativos ao emprego (Tabela 27) corroboram para compreender a crescente importância das atividades terciárias, incluindo o turismo, na reestruturação socioespacial contemporânea do Ceará. No período entre 1970 e 1990, correspondente à fase de impactos das políticas industriais da SUDENE, o crescimento do PEA no setor de comércio e serviços foi significativo, passando de 27,3% em 1970 para 46,0% em 1990, em razão também da diminuição das atividades primárias na economia do estado, associadas entre outros aspectos ao declínio da atividade algodoeira. No período contemporâneo, embora o PEA do setor terciário tenha aumentado de 46,0% em 1990 para 51,30% em 2008, percebe-se que o crescimento foi menor que do período anterior. Em relação ao setor industrial, verifica-se que o crescimento do PEA foi maior no período da SUDENE se comparado à era dos “*Governos das Mudanças*”, que foi bem mais acanhado. Entretanto, esses dados precisam ser relativizados uma vez que o peso da RMF em relação ao Ceará é muito significativo e verifica-se que o PEA do setor terciário apresenta índices ainda mais elevados conforme será destacado na análise sobre a dinâmica socioespacial da RMF.

Tabela 27

Pessoas economicamente ativas, por setor de atividade - Ceará – 1970-2008.

Setores	Participação (%)		
	1970	1980	1990
Agropecuária	59,7	43,2	33,3
Indústria	13,0	18,7	19,4
Comércio e Serviços	27,3	35,5	46,0
Setores	Participação (%)		
	1998	2003	2008
Agropecuária	35,5	32,2	26,7
Indústria	17,6	20,3	22,0
Comércio e Serviços	45,8	47,7	51,30

Fonte: IBGE/PNAD

Observa-se na Tabela 28 que, de 1994 a 2000, o total de estabelecimentos ligados à atividade turística cresceu 80,1%. Dentre os estabelecimentos de serviços turísticos destacam-se os serviços auxiliares (Agência de Turismo e Venda de Passagens, Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo, Serviços de Telégrafos e de Telecomunicações e Serviços de Promoção e Produção de Espetáculos Artísticos) com crescimento de 183,5% e as casas de diversões com 155,5% de aumento no mesmo período.

O aumento da quantidade de estabelecimentos turísticos (meios de hospedagem, alimentação, transportes, etc.) implica em transformações espaciais significativas, impactando a urbanização e as mudanças de uso e ocupação do solo dos lugares onde se instalam, além do fato de promover o aquecimento da indústria da construção civil.

Dentre esses indicativos, a evolução dos meios de hospedagens, alimentação e transportes constituem os principais indicadores que revelam a dinâmica da atividade turística no Ceará, que, entre 1994 e 2000, tiveram, respectivamente, um incremento de 79,4%, 62,4% e 79,2%. O dinamismo dos meios de hospedagem será mais elucidativo na ocasião da análise sobre a RMF, principalmente pelo fato

Tabela 28

Novos estabelecimentos turísticos no Ceará – 1994/1999/2000.

Segmentos	Existente 1994	Novos Estabelecimentos		Variação 1994/2000 (%)
		1999	2000	
Meios de hospedagem	611	936	1.096	79,4
Serviços de alimentação	15.064	22.648	24.471	62,4
Serviços de transportes	1.143	1.791	2.048	79,2
Casas de diversões	777	1.603	1.985	155,5
Serviços auxiliares *	2.028	4.003	5.749	183,5
Total	19.623	30.981	35.349	80,1

Fonte: SETUR

(*) Agência de Turismo e Venda de Passagens, Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo, Serviços de Telégrafos e de Telecomunicações e Serviços de Promoção e Produção de Espetáculos Artísticos.

de que a Metrópole concentra a maior quantidade e diversidade de meios de hospedagem.

De modo geral, os aspectos quantitativos relativos à evolução do turismo no Ceará após a implementação de políticas públicas e ações governamentais demonstram que de fato ocorreu um incremento da atividade, embora os objetivos pretendidos não tenham sido plenamente alcançados, uma vez que as premissas de sustentabilidade não condizem com a realidade. Para Coriolano (2006, p. 107) “*No litoral cearense, as transformações foram mais espaciais que sociais*”.

Essa realidade se expressa, mesmo apresentando dados quantitativos favoráveis (o aumento do fluxo de turistas, da participação do setor no PIB e da população ocupada), na concentração dos investimentos e dos lucros, na acelerada e desordenada expansão do uso e ocupação do solo, na utilização predatória dos recursos naturais, na exclusão socioespacial das comunidades nativas e na fragmentação e segregação socioespacial, revelando que o incremento econômico da atividade não se reverte necessariamente em transformações no quadro de desigualdades socioespaciais existentes, pelo contrário, acaba criando outras.

Os objetivos pretendidos pelo Estado não se concretizam plenamente porque o turismo, assim como as demais ati-

vidades da acumulação capitalista, produz configurações espaciais contraditórias em diversas escalas (do global ao local), exacerbadas historicamente pelo acúmulo das desigualdades socioespaciais e pelo conflito de interesses dos diversos agentes envolvidos (Estado, mercado, diversos extratos da sociedade).

O processo desigual e combinado verificado há algum tempo na lógica da industrialização se repete no turismo, pois este último também expressa as contradições inerentes ao atual estágio do capitalismo, no qual a atividade turística se apresenta como um importante nicho de reprodução e mundialização do capital, incorporando os lugares periféricos à sua lógica e produzindo diferenças espaciais substantivas.

Vale salientar que o caráter desigual da atividade turística não depende única e exclusivamente de uma suposta homogeneidade de infraestrutura imposta ao espaço, mas está sujeito também à qualidade dos aspectos únicos e particulares dos lugares, de recursos turísticos passíveis de serem transformados em mercadoria. No caso da indústria, as restrições quanto aos atributos únicos e particulares dos lugares são menores, principalmente em uma época em que os determinismos espaciais são suplantados pelas possibilidades da tecnologia em transformar indistintamente o

espaço. A atividade industrial é menos seletiva em relação aos atributos únicos e particulares do espaço, pois a localização é determinada essencialmente por fatores que podem ser construídos. No caso do turismo, os atributos naturais de certas localizações são elementos essenciais para a existência da atividade turística, não é a toa que há uma tendência cada vez maior de preservação e conservação ambiental de determinadas paisagens, condição essencial para fluidez da atividade turística.

A inserção periférica do Ceará na globalização, como pôde ser observado, se dá também através da atividade turística, que tenta se estabelecer como agente do desenvolvimento sustentável nas suas mais variadas dimensões, mas acaba por favorecer a penetração do capital internacional sem que haja uma distribuição equilibrada das benesses que o turismo pode promover. O papel do Estado é preponderante para permitir a fluidez da atividade que, a despeito de promover o interesse coletivo, privilegia o mercado e atende aos interesses econômicos e políticos hegemônicos (global e local).

Poderíamos afirmar, desta forma, que o turismo que se incrementa no Ceará é periférico, pois se trata de uma atividade que tem seu dinamismo subordinado às determinações globais, tornando-o vulnerável em função da dependência de investimentos do capital internacional e porque a maioria das divisas geradas pela atividade tende a se concentrar. As desigualdades verificadas na produção e consumo do espaço voltado para o turismo expressam as contradições acumuladas historicamente das sucessivas articulações do Ceará ao capital internacional.

Os investimentos do PRODETUR/CE I e II e as demais ações governamentais criaram condições para uma maior fluidez da atividade turística no Ceará, priorizando os espaços litorâneos. Essa seletividade espacial se explica,

pois estes lugares constituem insumos importantes para a atividade turística, consoantes à lógica do consumo que tem o espaço uma das suas principais mercadorias.

Os impactos dos ciclos históricos – e as práticas sociais correspondentes – na estruturação territorial do Ceará conduziram a uma ocupação rarefeita do litoral, implicando em uma baixa densidade demográfica e a ausência de núcleos urbanos importantes. Excetuando Fortaleza, Paracuru e Camocim, sedes dos municípios localizadas no litoral, as demais ocupações ao longo da extensa costa cearense foi marcada por pequenas aldeias e aglomerações de pescadores e usos tradicionais, realidade essa transformada apenas a partir de fins da década de 1960, com a construção de loteamentos direcionados à construção de segundas residências. As contradições e conflitos socioespaciais no litoral não são novos, mas a atividade turística tende a potencializá-los, confirma Coriolano:

Enquanto o litoral se constituía apenas uma reserva de valor, essa ocupação tradicional pelas comunidades pesqueiras era mais pacífica, contudo, com a descoberta do litoral para o lazer e o turismo, acelerou-se o processo de expulsão dos nativos e expropriação dessas terras para as segundas residências e para o turismo. E onde o território é disputado para o turismo, este passa por uma atividade desagregadora, desrespeitosa e agressiva (CORIOLANO, 2006, p. 159)

Quanto aos efeitos do turismo no processo de urbanização no Ceará, verifica-se uma ampliação dos usos do litoral, pois, se anteriormente a zona litorânea era marcada por pequenos vilarejos de pescadores e portos de pesca, na reestruturação socioespacial contemporânea, novas práticas marítimas ligadas primeiramente ao veraneio e posteriormente ao turismo são acrescidas. A configuração territorial resultante destes novos fluxos induziu uma transformação estrutural na rede de caminhos e acessos no território ao

longo da costa, ou seja, uma estrutura viária que parte da Metrópole e se distribui paralela à zona litorânea, ao contrário da antiga dinâmica perpendicular à costa, definida pelos pontos de produção no sertão e exportação, no porto, localizado no litoral. Na lógica de reestruturação do espaço litorâneo, prevalece o binômio aeroporto e rodovias costeiras, reforçando o papel de Fortaleza como centro de atração e distribuição dos fluxos turísticos.

Embora o foco da presente pesquisa se volte para os impactos do turismo na urbanização verificada na RMF, percebe-se que o turismo impõe modificações em todo o litoral cearense, que vem passando por uma crescente transformação no seu processo de uso e ocupação, com a implementação de infraestruturas de estradas, inclusive com previsão de pequenos aeroportos regionais localizados em Aracati e Camocim para facilitar a acessibilidade a principais polos turísticos litorâneos: Canoa Quebrada e Jericoacoara, respectivamente; implantação de novas tipologias de segundas residências, resorts, hotéis, pousadas, restaurantes, estabelecimentos de entretenimento em geral.

É importante afirmar, no entanto que os impactos na RMF se tornam mais complexos na medida em que a produção do espaço metropolitano tem outras motivações e apresenta uma estruturação física mais consolidada pela dimensão da Metrópole.

Enfim, o incremento do turismo suscitou mudanças na rede urbana cearense, visíveis no reforço da centralidade da Metrópole, que concentra e distribui os fluxos turísticos do Ceará, acumulando mais funções e materializando-as; na reestruturação metropolitana que se expande de forma expressiva não somente em direção ao sertão mais ao longo da faixa litorânea e na articulação dos núcleos litorâneos de todo o estado, que são amplamente incorporados à reestruturação socioespacial contemporânea como espaços privilegiados.

2.5 – DESDOBRAMENTOS DA ANÁLISE DOS FUNDAMENTOS DA URBANIZAÇÃO.

Esse capítulo apresentou o cenário da produção do espaço e dos fundamentos da urbanização do Ceará, mostrando o papel de Fortaleza em diferentes ciclos históricos, destacando principalmente o início do seu processo de metropolização inserido na industrialização verificada no Brasil e o lugar periférico ocupado pelo Ceará. A análise da gênese da estruturação metropolitana constitui o lastro para compreender como o turismo tem impactado atualmente a RMF. Para tanto, procedeu-se uma análise das relações entre as práticas sociais e o turismo, elencando as principais motivações e os marcos históricos da inserção do turismo na produção e consumo do espaço no Ceará, sublinhando principalmente o papel do Estado, por intermédio de políticas públicas que redundaram não somente em intervenções no espaço, sobretudo na provisão de infraestruturas, mas também no discurso ideológico de promoção da imagem turística do estado.

Finalmente enfatizou o lugar do turismo na reestruturação socioespacial no contexto da globalização, avaliando criticamente as contradições contidas tanto nos objetivos propostos quanto ao desenvolvimento sustentável da atividade, como pelas contradições inerentes à natureza do turismo, que ao se inserir de forma periférica em lugares que carregam o acúmulo das desigualdades de outros tempos, acabam por exacerbar as contradições socioespaciais.

Para respaldar tais fundamentos, segue abaixo um quadro sinóptico, baseado nos pressupostos teóricos, que sintetiza as principais características da urbanização do Ceará e de Fortaleza nos diferentes momentos históricos apresentados.

QUADRO SINÓPTICO – URBANIZAÇÃO CEARÁ E FORTALEZA

	PRÁTICAS ECONÔMICAS	PRÁTICAS POLÍTICAS	PRÁTICAS CULTURAL-IDEOLÓGICAS	PRODUÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL	PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO (Fortaleza)
CICLO HISTÓRICO DO GADO SÉC. XVIII E INÍCIO DO SÉC. XIX	<ul style="list-style-type: none"> - Atividade extensiva - Caráter subsidiário da cana-de-açúcar - Mão-de-obra: escrava x vaqueiro - Mercado Interno - Fluxos de produção (fazendas), distribuição (estradas e leitos dos rios) e consumo (maiores centros do litoral, Pernambuco e Bahia) - Atividade industrial (salga da carne) – salinas na foz dos rios. - Pontos de Comércio (encontro de caminhos, porto) 	<ul style="list-style-type: none"> - O domínio da metrópole - A Capitania do Ceará: Sesmarias - A dependência da Capitania de Pernambuco - A independência da Capitania (1799) - Província - Os proprietários (fazendeiros) - Os vaqueiros - Os comerciantes - Agentes produtores do espaço 	<ul style="list-style-type: none"> - “Civilização do couro” - O Nordeste além da cana 	<ul style="list-style-type: none"> - Sentido da Ocupação: Sertão – Litoral - Rede Urbana mais ou menos equilibrada – não há primazia de uma Cidade - Caminhos (estradas) - Mapeamento das áreas de criação, de salga e portos. - Principais Vilas e População 	<ul style="list-style-type: none"> - Papel secundário de Fortaleza - Pólo defensivo - A Fortaleza e a fundação da vila - População
CICLO HISTÓRICO DO ALGODÃO SÉC XIX E XX	<ul style="list-style-type: none"> - Atividade agro-exportadora - Mercado Externo - Mão-de-obra: sertaneja. - Fluxos de produção (sertão), distribuição (antigos caminhos, ferrovia), consumo (mercado europeu) - Atividade industrial (beneficiamento do algodão, produção de tecidos, redes) - Pontos de Comércio: cidades que recebem a produção e o porto. - Vulnerabilidade: vicissitudes do clima e oscilações do mercado internacional 	<ul style="list-style-type: none"> - A Província do Ceará - As políticas públicas de combate à seca (açudes) - O coronelismo e clientelismo - O capital estrangeiro (exportadoras) - Os comerciantes - O retirante da seca 	<ul style="list-style-type: none"> - O consumo da civilização - Importação dos valores culturais 	<ul style="list-style-type: none"> - Escala Nacional: “Brasil Arquipélago” - Importância da Cidade Litorânea no quadro econômico do Estado. - Rede Urbana - Estradas e Ferrovias - Mapeamento das áreas de plantio, de distribuição e portos. - Principais Vilas e População 	<ul style="list-style-type: none"> - Início da Hegemonia Urbana de Fortaleza - A origem do traçado da cidade (Silva Paulet, Herbster) - O zoneamento funcional da cidade: a relação com o mar (o porto)
CICLO HISTÓRICO DA INDUSTRIALIZAÇÃO NACIONAL SÉC XX	<ul style="list-style-type: none"> - Atividade industrial concentrada - Unificação do mercado nacional - Mercado Interno - Cidades Terciárias - Fluxos de Produção, Distribuição e Consumo na Indústria 	<ul style="list-style-type: none"> - Escala Nacional – Centralização do Poder - Planos de Desenvolvimento - Os surtos de industrialização nacional - República – Estado do Ceará - As políticas de Incentivo à Industrialização - Sudene/BNB - A criação da universidade e o funcionalismo público. 	<ul style="list-style-type: none"> - A “indústria da seca” e a imagem - A natureza tirana - O desenvolvimentismo - A indústria como atividade econômica redentora 	<ul style="list-style-type: none"> - Importância dos centros regionais - Urbanização sem indústria - Processo Migratório - Rede Urbana: Processo de macrocefalia urbana - Rede Rodoviária para o sertão 	<ul style="list-style-type: none"> - Fortaleza e seu poder de atração e concentração - Os vetores de crescimento da cidade: indústria e conjuntos habitacionais. - O traçado radioconcentrico - O caráter metropolitano - O zoneamento funcional (centro, indústria, porto, comércio, habitação)
CICLO CONTEMPORÂNEO INDÚSTRIA FLEXÍVEL E TURISMO SÉC XX E XXI	<ul style="list-style-type: none"> - Economia globalizada - O capital financeiro e imobiliário - Os incentivos fiscais e financeiros - Fluxos de Produção, Distribuição e Consumo na Indústria Contemporânea - Fluxos do Turismo: Pontos de emissão, fluxos de distribuição, pontos de recepção - Usos litorâneos 	<ul style="list-style-type: none"> - Escala Nacional- política neoliberal - Desmonte do Estado interventor – planejamento estratégico - Políticas setoriais (políticas industriais e de turismo) - PRODETUR I e II 	<ul style="list-style-type: none"> - A imagem moderna de Fortaleza - A natureza prodigiosa - O turismo como atividade econômica redentora - Ceará em destaque (governo) 	<ul style="list-style-type: none"> - (Des) concentração industrial - As cidades do interior - Reforço da Rede urbana no litoral - A importância dos núcleos litorâneos - A importância do aeroporto - A rede rodoviária no litoral 	<ul style="list-style-type: none"> - A expansão da RMF - Os distritos industriais - O CIPP - As intervenções intra-urbanas do turismo - Zoneamento funcional (RMF) - Os usos litorâneos - Mercado imobiliário e turismo - Uso dos vazios litorâneos - Fragmentação e privatização da praia - Impactos ambientais

CAPÍTULO 3

A METRÓPOLE HÍBRIDA: AS DINÂMICAS SOCIOESPACIAIS NA RMF.

Este Capítulo compreende uma análise do processo contemporâneo de metropolização de Fortaleza, condicionados pela reestruturação socioespacial do Ceará, enfatizando os desdobramentos destas práticas sociais na Metrópole, bem como a sua natureza híbrida. Neste sentido, apresenta as principais dinâmicas socioespaciais metropolitanas, bem como a inserção do turismo.

Conforme foi destacado no capítulo 02, no item “*A inserção periférica do Ceará na globalização*”, as ações iniciadas com os “*Governos das Mudanças*” - motivadas pelas determinações sociais ocorridas no plano internacional e nacional na passagem da década de 1980 e 1990 - se voltaram para a tentativa de reestruturação socioespacial do Ceará. As principais ações, imbuídas dos pressupostos neoliberais, se direcionaram para o incremento de três atividades consideradas estratégicas: o agronegócio⁷⁰, a indústria e o turismo.

Pelo caráter hegemônico histórico de Fortaleza e seu domínio metropolitano em relação à rede urbana cearense, estas estratégias pretendidas pelo Governo do Estado a despeito de descentralizar o desenvolvimento pretendido, acabaram concentrando as ações na RMF.

A dinâmica socioespacial na RMF tem sido alvo de estudo de alguns autores (SMITH, 2001 e BERNAL, 2004), que identificam a existência de quatro vetores de expansão da RMF. A adoção desse esquema interpretativo tem sido recorrente nas análises sobre a RMF, inclusive foi adotada na Síntese Diagnóstica que revisou o PDDU-FOR (Plano Di-

retor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza) em 2003.

Nesses estudos evidenciam-se quatro vetores de expansão metropolitana que se desenvolvem ao longo dos eixos históricos, a saber:

Vetor 1 – Ao longo da CE-060, relacionado ao polo formado pelo Distrito Industrial de Maracanaú e a construção dos conjuntos habitacionais. Trata-se do primeiro e mais antigo vetor de expansão da RMF (da década de 1970) e se insere nas tentativas de incrementar a atividade industrial nos moldes dos planejamentos governamentais, preconizados pela SUDENE através dos incentivos fiscais do FINOR (Fundo de Investimento do Nordeste).

Vetor 2 – Ao longo do eixo da BR-116, com vocação ligada às indústrias localizadas no Eusébio, Horizonte e Pacajus a partir da década de 1980. A atratividade das indústrias foi assegurada pela guerra fiscal e iniciou-se na década de 1990 uma tendência à desconcentração industrial, tanto na RMF, como no estado, como é o caso da implantação de indústrias em Sobral e Juazeiro do Norte.

Vetor 3 – Ao longo do eixo oeste, relacionado primeiramente aos conjuntos habitacionais do Araturi, Metrópole e Nova Metrópole, na área lindeira da BR-020 em Caucaia, reforçado posteriormente pelas ocupações de segunda residência no Icaraí, ao longo da BR-222, e mais recentemente, pelos fluxos turísticos na Costa do Sol Poente e pela implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, no município de São Gonçalo do Amarante, estes

⁷⁰ No caso do agronegócio, mesmo que sua produção se realize no interior, o comando, a distribuição e a exportação se concentram na Metrópole. Sendo assim, se repete o fenômeno histórico em que a cidade viabiliza a produção do campo.

dois últimos ao longo da CE-085.

Vetor 4 – Ao longo da faixa litorânea leste, em direção aos municípios do Eusébio e Aquiraz, relacionados, sobretudo ao turismo e à expansão das moradias mais abastada condicionadas pelas potencialidades paisagísticas e ambientais e a ausência de instalações industriais e conjuntos habitacionais. Há um processo crescente de substituição da segunda moradia pela moradia principal ao longo dos eixos da CE-040 e CE 025.

É importante salientar que, nesta forma de ocupação radial, ainda há imensos vazios que aumentam na medida em que se afasta do centro de convergência, neste caso Fortaleza. Os vazios e as baixas densidades encontram-se na maioria dos municípios da RMF e em menor quantidade na capital. A articulação entre os eixos continua sendo incipiente, processo que remonta ao início da metropolização. Nesse sentido, prevalecem no território metropolitano grandes vazios com características rurais, sendo as áreas de fato mais urbanizadas, além de Fortaleza, Eusébio e Maracanaú, as sedes municipais e distritais. Do ponto de vista institucional, a realidade é outra, pois depende das leis municipais que tem delimitado a maioria das áreas municipais como urbanas.

A consideração dos vetores reforça o papel dos eixos viários estruturantes de herança histórica na configuração do território metropolitano, conforme foi analisado anteriormente. Por outro lado é necessário salientar que a dinâmica socioespacial da Metrópole não tem um desenvolvimento exclusivamente linear e nem existe a ocorrência de uma única atividade econômica exercendo influência sobre cada um dos vetores de expansão.

A espacialização das práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas) que concorrem para o hi-

bridismo da configuração metropolitana de Fortaleza se manifesta tanto nos vetores supracitados como em áreas específicas do território. Nessa direção pretende-se identificar e analisar genericamente as manifestações da dinâmica industrial, terciária, habitacional/imobiliária e turística.

3.1 - A DINÂMICA INDUSTRIAL

Em relação à dinâmica industrial, verifica-se que as tentativas de descentralização contidas nas políticas industriais, que se valem dos incentivos fiscais e financeiros⁷¹, não se concretizaram, pois os investimentos e as indústrias, embora se implantem em alguns poucos municípios do interior, acabam se concentrando na RMF. Percebe-se, no período contemporâneo, correspondente ao terceiro período da industrialização no Ceará (AMORA, 2007), que a descentralização se esboça no interior da região metropolitana, contribuindo para a sua expansão e dinâmica socioespacial.

Dentre os principais investimentos localizados na RMF, a fim de incrementar a atividade industrial, destacam-se as obras de infraestrutura, com destaque para a CE-085 (Via Estruturante) e a implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), ambas impactando os municípios localizados a oeste de Fortaleza, como Caucaia e São Gonçalo do Amarante, além do novo Aeroporto. Outros investimentos localizados na RMF também contribuíram para a dinamização do setor industrial, com a duplicação da CE-060, que atravessa Maracanaú e Pacatuba e da CE-065 que atravessa Maracanaú e Maranguape.

Entretanto, os impactos das políticas industriais contemporâneas na RMF coexistem com as dinâmicas industriais suscitadas pelas políticas da SUDENE, que se expressam na consolidação do Distrito Industrial de Maracanaú e no desenvolvimento de um corredor industrial ao longo da BR-116.

⁷¹ Que aumentam na mesma medida em que se distancia da capital.

A concentração de indústrias na RMF pode ser comprovada na Tabela 29, onde é possível perceber que em 2008, das 15.431 empresas industriais do Ceará, 9.779 estão localizadas na RMF, representando um percentual de 63,4%. Vale salientar ainda o peso que Fortaleza tem em relação à RMF, concentrando, em 2008, 7.598 das 9.779 empresas industriais da RMF, equivalente a 77,7%. Outro aspecto

A desconcentração espacial da indústria apenas se esboça no Ceará e se torna mais efetiva na escala metropolitana, embora não seja suficiente para rivalizar com a importância de Fortaleza.

O processo de industrialização pretérito e o atual constituem um dos principais fatores responsáveis pela con-

Tabela 29

Empresas industriais ativas, por tipo, segundo os municípios – RMF/Ceará - 2007-2008

Municípios	Empresas industriais									
	Total		Extrativa mineral		Construção civil		Utilidade pública		Transformação	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Ceará	15.138	15.431	195	218	2.431	2.381	99	111	12.413	12.721
Juazeiro do Norte	541	795		3	84	88	2	1	453	703
Sobral	284	275	12	13	43	50	2	2	227	210
RMF	9.818	9.779	48	59	1.783	1.715	63	61	7.924	7.944
Fortaleza	7.677	7.598	16	20	1.582	1.496	41	41	6.038	6.041
Aquiraz	184	190	9	13	25	28	5	3	145	146
Caucaia	509	505	15	13	39	42	7	5	448	445
Chorozinho	13	22	-	1	1	1	-	-	12	20
Eusébio	312	339	1	1	58	63	-	2	253	273
Guaiúba	18	16	-	-	2	2	-	-	16	14
Horizonte	105	104	4	4	9	10	1	1	91	89
Itaitinga	59	63	2	3	7	6	-	-	50	54
Maracanaú	594	553	1	3	40	41	3	2	550	507
Maranguape	169	166	-	-	4	6	-	1	165	159
Pacajus	77	92	-	-	3	3	-	-	74	89
Pacatuba	76	82	-	-	10	12	3	2	63	68
São Gonçalo do Amarante	25	49	-	1	3	5	3	4	19	39

Fonte: Anuário Estatístico do Ceará 2009/ IPECE.

relevante em relação à quantidade de indústrias é a supremacia de Fortaleza em relação aos municípios de Juazeiro do Norte e Sobral, principais polos industriais não metropolitanos, localizados no sul e norte do Ceará, respectivamente. (Figura 39)

figuração da RMF. A industrialização que se efetuou em condições distintas no tempo e no espaço revelam, de certa forma, a própria evolução metropolitana. A dinâmica industrial continua a moldar a configuração do território, ainda em processo permanente de transformação, conforme a citação abaixo.

Estas transformações podem ser descritas em três períodos: primeiro, com a criação induzida do Distrito Industrial de Fortaleza nos anos 1970, que resultou na criação do município de Maracanaú, antigo distrito de Maranguape; segundo, desde os anos 1990, a expansão do setor em eixos e mini-distritos ao longo das rodovias federais e estaduais, nos municípios de Horizonte, Pacajus, Pacatuba, Eusébio, Maranguape e Caucaia, vinculada à política estadual de atração de indústrias; terceiro, a criação de um complexo industrial portuário entre os municípios de Caucaia e São Gonçalo, ao oeste da RMF, decorrente de projetos governamentais ainda em implantação, re-visitando a lógica do desenvolvimento exógeno, desvinculado das vocações regionais (PEQUENO e MOREIRA, 2009, p. 99)

As atividades industriais na RMF se distribuem principalmente nos setores da construção civil, do extrativismo mineral e de transformação⁷². A indústria de transformação é o ramo mais significativo da produção industrial, onde se destacam os segmentos têxteis, vestuário, calçados e alimentos.

Verificam-se duas formas de distribuição⁷³ do setor secundário na RMF: a primeira representada pela localização de atividades industriais concentradas em áreas bem definidas e a segunda se identifica com a polarização linear, seguindo os eixos de penetração e estruturação do tecido metropolitano, inserido na lógica dos vetores de expansão urbana supracitada (Figura 53).

As áreas concentradas têm origem e desenvolvimento mais antigo e se localizam predominantemente no município de Fortaleza ou em municípios imediatamente vizinho, são elas: a zona industrial da Francisco Sá, na zona oeste; o Porto do Mucuripe, a leste de Fortaleza; os bairros de Parangaba e Montese e o Distrito Industrial de Maracanaú, no município do mesmo nome.

A zona industrial ao longo da Av. Francisco Sá e no Mucuripe já foi analisada e, embora constituam as localizações industriais mais antigas, mantém um certo dinamismo, principalmente próximo ao Porto do Mucuripe.

A redefinição das funções da zona portuária e industrial do Mucuripe depende da reestruturação e realocação do setor industrial face à consolidação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém e das transformações desencadeadas pelo processo crescente de valorização litorânea atreladas ao turismo.

A própria condição do porto, incapacitado de receber navios de grande porte devido a pouca profundidade do local e a obsolescência da infraestrutura portuária tende a diminuir a importância do polo industrial do Mucuripe. A utilização do porto como receptor turístico de embarque e desembarque de passageiros de cruzeiros é precária e carece de investimentos face à crescente demanda. O polo industrial ligado ao Porto do Mucuripe, embora sofra um processo de transformação, dificilmente terá o seu uso industrial extinto, uma vez que os moinhos de trigo e a fábrica de lubrificantes da Petrobrás constituem áreas consolidadas.

A criação do Distrito Industrial de Maracanaú concorreu para a redução da quantidade de indústrias em Fortaleza, principalmente no polo da Francisco Sá. Os impactos da transferência de unidades industriais para Maracanaú repercutiu no esvaziamento das instalações e consequentemente no processo de degradação física dessas áreas.

As indústrias localizadas nos bairros Montese e Parangaba constituem a maior concentração de indústrias da RMF em número de estabelecimentos e oferta de empregos. Tratam-se, na sua maioria, de empresas de pequeno e médio porte voltadas para os ramos de vestuário, calçados, alimentos e minerais não metálicos, estas últimas favorecidas pela via

⁷² Esses setores industriais são impactados pelo incremento do setor imobiliário.

⁷³ As pequenas indústrias de confecção tendem a se localizar em Fortaleza, ao passo que as indústrias maiores se localizam ou no Distrito Industrial ou ao longo dos eixos rodoviários.

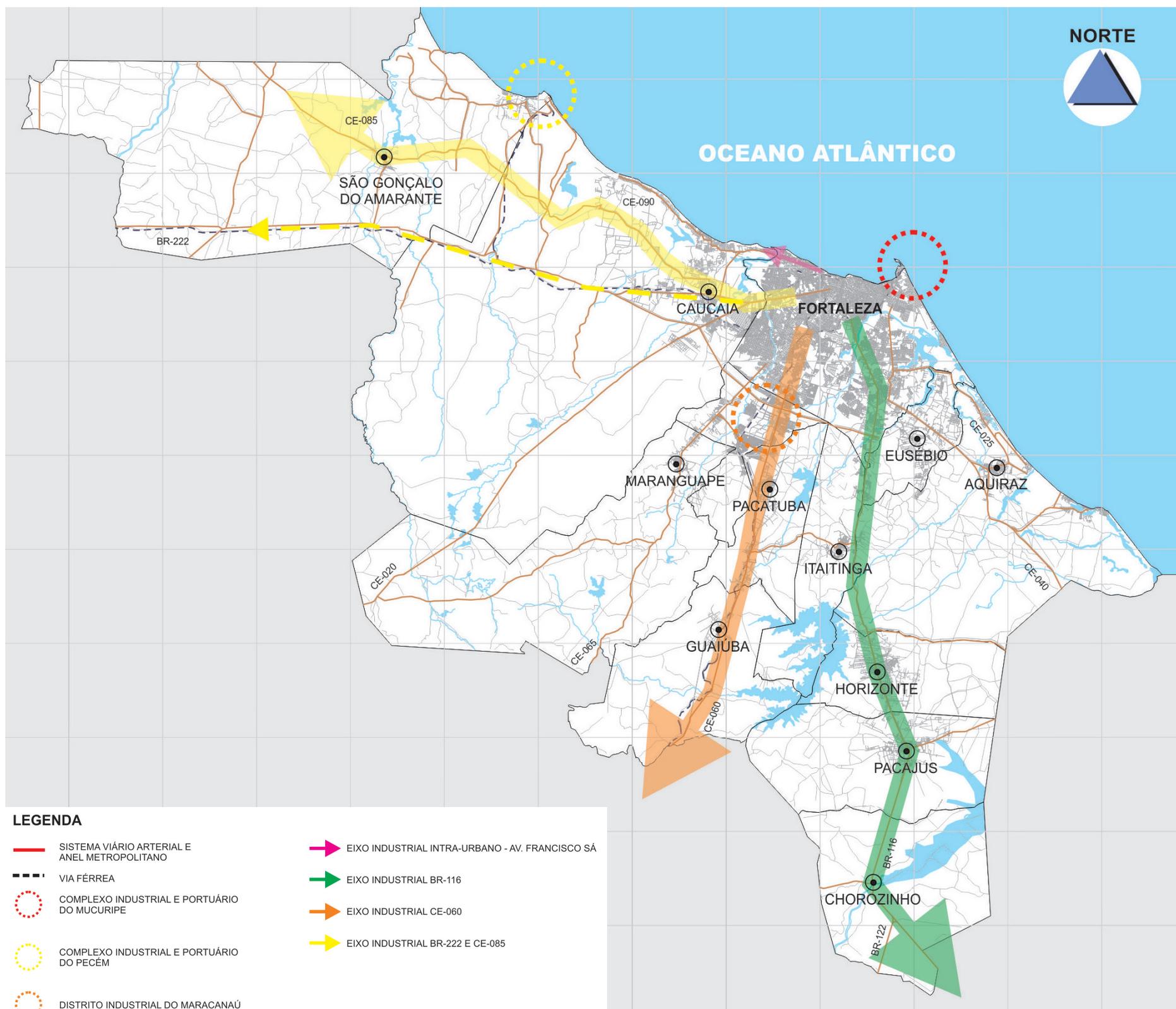


Figura 53: Mapa RMF – Dinâmica Industrial

Fonte: Elaborado pelo autor

férrea que corta o bairro da Parangaba.

A polarização linear se confunde com os vetores de expansão urbana de Fortaleza supracitados. O eixo industrial ao longo da CE-060 tem sua origem ligada à instalação do I Distrito Industrial do Ceará, localizado em Maracanaú. Ao longo desta rodovia⁷⁴, também chamada de Mendel Steinbruch, que interliga Fortaleza à Baturité e coincidente com a via férrea, localizam-se diversas indústrias de bebidas e alimentos, abrangendo também o município de Pacatuba.

Menos importante, mas relacionado com o eixo da CE-060, vem se desenvolvendo um polo industrial ao longo da CE-065 e na sede do município de Maranguape.

O eixo industrial ao longo da BR-116 constitui um dos principais polos indústrias da RMF, uma vez que este eixo de circulação é favorecido pela facilidade de fluxos que a rodovia proporciona, em escala metropolitana, estadual e nacional. A localização das indústrias abrange os vários municípios os quais a rodovia atravessa, desde Fortaleza, passando pelo Eusébio, Aquiraz, Itaitinga, Horizonte, Pacajus e Chorozinho. A incorporação destes três últimos municípios à RMF se justificou em função das estratégias de atração de indústrias para o Ceará, através dos programas de incentivo fiscais⁷⁵.

O eixo mais recente tende a se desenvolver ao longo da CE-085 (Via Estruturante) em função da implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém. É importante destacar que esta via foi construída com recursos do PRO-DETUR, reforçando o seu papel no incremento da atividade industrial e turística, em consonância com a estratégia política do Governo do Estado ao longo da década de 1990 e a atual.

3.2 – A DINÂMICA DO TERCIÁRIO

Em relação ao setor terciário, percebe-se que Fortaleza se consolida como importante metrópole regional em razão da herança dos ciclos históricos, em que as funções exercidas pela cidade, como polo de comércio e serviços (públicos e privados), se acumulam, além de serem potencializadas pelo papel de comando que exerce. O incremento da atividade turística suscitado pelas ações e políticas públicas contribuiu em grande medida para potencializar o setor terciário nas suas mais diversas atividades.

O dinamismo das atividades terciárias em Fortaleza e na RMF pode ser comprovado conforme a Tabela 30 abaixo, que indica a oferta de empregos em vários setores. Destaque para o maior número de empregos no setor de comércio e serviços que correspondem 73,6% do total de empregos ofertados, ao passo que a indústria corresponde a 19,1%. Os dados também apontam a primazia de Fortaleza em relação aos outros municípios, ofertando a maioria dos empregos nas diversas atividades, destacando-se nos itens de comércio e serviços, com a percentagem de 92,96% e 88,03%, respectivamente. No setor industrial é importante salientar que a percentagem de Fortaleza é menos preponderante em relação aos demais municípios em comparação à pujança do setor terciário. Somente no setor primário, a participação da capital é menor que a soma dos demais municípios.

As Tabelas 31 e 32 abaixo permitem compreender melhor o dinamismo econômico verificado em Fortaleza entre o final da década de 1980, onde se encerra o ciclo das políticas da SUDENE, e o período contemporâneo. Percebe-se que o incremento do setor secundário foi bem acanhado, apresentando um decréscimo em meados da década de 1990 e 2000, com taxas de crescimento nos anos de 2005 e 2006⁷⁶. Comparando os anos de 1988 com 2006, percebe-se que os indicadores médios anuais de ocupação na

⁷⁴ Esta via se relaciona, embora de forma secundária, com a dinâmica de turismo e lazer local, pois conduz ao Maciço de Baturité, onde se localiza as cidades de Guaramiranga e Pacoti, que exercem grande atratividade em função do clima ameno da serra e as paisagens naturais.

⁷⁵ "São indústrias de transformação diversas, em geral de grande porte e alto volume de produção, com uso intensivo de tecnologia, de fios, de derivados de papel e papelão, calçadista, de derivados plásticos de petróleo, de fiação e tecelagem, montadoras metal mecânicas e de veículos, de alto valor agregado e tecnologia, configurando uma base industrial voltada ao mercado globalizado, por excelência." (PLANO CIPP, 1999, p. 33)

⁷⁶ Vale salientar que a diminuição de mão-de-obra na indústria e parte dos serviços que aumentaram são decorrência do incremento de serviços produtivos atualmente voltados para empresas/indústrias, diferente de antes, que faziam parte da estrutura funcional interna.

Tabela 30

Oferta de empregos na Indústria, comércio, serviços, construção civil e agropecuária – RMF – 2000.

Municípios	Indústria		Comércio		Serviços		Construção civil		Pesca e agropecuária	
	Empregos	% RMF	Empregos	% RMF	Empregos	% RMF	Empregos	% RMF	Empregos	% RMF
Fortaleza	122.984	73,60	116.582	92,96	443.607	88,03	38.537	92,31	5.658	34,80
Aquiraz	1.869	1,12	266	0,21	4.55	0,90	256	0,61	3.878	23,85
Caucaia	4.630	2,77	2.511	2,00	13.226	2,62	985	2,36	722	4,44
Chorozinho	1.343	0,80	83	0,07	819	0,16	-	-	65	0,40
Eusébio	506	0,30	505	0,40	9.098	1,81	187	0,45	180	1,11
Guaiuba	130	0,08	60	0,05	1.050	0,21	-	-	217	1,33
Horizonte	4.891	2,93	217	0,17	3.007	0,60	106	0,25	1.722	10,59
Itaitinga	394	0,24	204	0,16	1.219	0,24	17	0,04	-	-
Maracanaú	19.785	11,84	3.542	2,82	13.850	2,75	1.188	2,85	1.448	8,91
Maranguape	6.251	3,74	628	0,50	5.945	1,18	63	0,15	1.083	6,66
Pacajus	2.146	1,28	460	0,37	2.510	0,50	48	0,11	665	4,09
Pacatuba	2.000	1,20	170	0,14	2.614	0,52	10	0,02	504	3,10
São Gonçalo do Amarante	177	0,11	181	0,14	2.448	0,49	352	0,84	117	0,72
RMF	167.106	100,0	125.409	100,0	503.948	100,0	41.749	100,0	16.259	100,0

Fonte: MTE/RAIS, 2000.

Tabela 31

Indicadores médios anuais de ocupação, por subsetor de atividade – Fortaleza (1988-1997)

Subsetor	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Ind. Transformação	16,52	18,17	17,71	16,09	14,39	13,88	14,00	13,68	14,83	16,76
Construção civil	4,96	5,01	4,64	4,75	4,85	4,56	4,30	3,83	3,51	4,75
Comércio	21,10	20,48	23,44	25,56	24,74	24,24	23,20	24,04	21,60	21,75
Serviços	42,00	43,92	45,34	44,65	46,81	49,11	50,75	50,94	52,94	50,58

Fonte: IDT

Tabela 32

Indicadores médios anuais de ocupação, por subsetor de atividade – Fortaleza (1988-2006)

Subsetor	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ind. Transformação	18,06	17,54	17,15	16,59	16,49	14,42	15,43	17,66	18,97
Construção civil	5,74	4,90	5,24	4,11	4,22	4,72	4,92	5,50	5,53
Comércio	20,84	21,05	21,29	21,22	21,53	23,34	22,53	21,68	20,52
Serviços	49,63	51,18	51,02	52,47	52,08	51,94	51,55	50,69	50,41

Fonte: IDT

indústria de transformação variaram de 16,52 para 18,97, respectivamente. O dinamismo do setor terciário pode ser creditado ao aumento da percentagem de ocupação no setor de serviços, que passou de 42,0% em 1988 para 50,41% em 2006, ficando a percentagem de participação do comércio praticamente estável.

De acordo com a Tabela 33 abaixo, é possível perceber que exceto Guaiúba, Itaitinga e São Gonçalo do Amarante, todos os demais municípios da RMF tiveram um incremento no setor de serviços no período entre 2000 e 2007, em detrimento de um decréscimo importante no setor secundário. A estrutura setorial do PIB demonstra a importância crescente das atividades terciárias, com destaque para o incremento do setor de serviços de Fortaleza e dos municípios litorâneos de Aquiraz e Caucaia.

A Tabela 34 demonstra a importância da RMF no quadro socioeconômico do Ceará, concentrando 64,4% da riqueza

produzida no estado, medidas pelo PIB de 2007. Se compararmos a participação no PIB da RMF em relação ao PIB estadual de 1980, que foi da ordem de 66,5%, segundo dados da AUMEF, percebe-se que não houve uma transformação significativa nos índices de concentração de riquezas na RMF. A relevância de Fortaleza em relação à RMF ainda é maior, com o percentual de 75,5%.

A RMF apresenta-se como responsável, entre os anos de 1997 e 2000, por 62,5% e 64,4%, respectivamente, da produção do estado do Ceará (Tabela 35). O município de Fortaleza, por sua vez, participa, nesse mesmo período, com 68,5% e 75,5%, respectivamente, do PIB da RMF, apresentando um aumento nos últimos anos, o que significa 42,8% em 2000 e 48,6% em 2007 do PIB do Estado concentrado na Capital

As atividades terciárias de comércio e serviços da RMF estão predominantemente concentradas em Fortaleza, visí-

Tabela 33

PIB - Estrutura setorial do valor adicionado a preços básicos, segundo os municípios - Ceará - (2000/2007)

Municípios	Estrutura Setorial (%)					
	2000			2007		
	Agropecuária	Indústria	Serviços	Agropecuária	Indústria	Serviços
Ceará	6,08	38,06	55,86	6,2	23,6	70,2
Aquiraz	15,10	53,06	31,83	8,0	38,6	53,5
Caucaia	2,94	37,74	59,32	2,2	29,9	68,0
Chorozinho	17,54	14,53	67,93	12,9	13,0	74,1
Eusébio	1,12	79,55	19,33	1,0	62,1	36,9
Fortaleza	0,23	40,01	59,75	0,2	20,3	79,6
Guaiúba	17,98	3,86	78,17	14,2	12,7	73,1
Horizonte	5,60	77,52	16,88	4,0	57,6	38,4
Itaitinga	2,21	17,00	80,78	3,3	23,5	73,1
Maracanaú	0,09	79,19	20,73	0,1	57,9	41,9
Maranguape	4,48	52,43	43,09	4,8	43,5	51,7
Pacajus	5,22	73,93	20,84	6,8	43,3	49,9
Pacatuba	2,06	58,88	39,06	1,5	49,6	48,9
São Gonçalo do Amarante	24,36	4,56	71,08	14,9	19,6	65,5

Fonte: Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (IPECE) e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

veis na quantidade de estabelecimentos e na diversificação do setor. O principal polo terciário está localizado no Centro, que constitui na verdade o centro metropolitano. Na escala intraurbana se constata uma maior equidade entre os polos de comércio e serviços, relacionada à descentralização dessas atividades, através do surgimento de “*novas áreas de centralidade*”, como é o caso da Aldeota, vinculado ao eixo de comércio, serviços e transportes da Av. Santos Dumont, e dos subcentros, como é o caso dos bairros de Monte Castelo e Parquelândia, vinculados ao eixo da Av. Bezerra de Menezes/ Mister Hull, e os bairros de Montese e Parangaba, organizados a partir do eixo da Av. João Pessoa, mais a sul incorporando o contexto próximo da Av. Gomes de Matos e, mais recentemente, a Seis Bocas, relacionada ao eixo que segue na direção do antigo distrito de Messejana pela Av. Washington Soares (Figura 54).

Tabela 34

Produto interno bruto a preços de mercado, segundo os municípios – RMF/Ceará – 2007

Municípios	Produto interno bruto a preços de mercado (R\$ mil)
Ceará	50.331.383
RMF	32.420.695
Aquiraz	392.725
Caucaia	1.469.403
Chorozinho	57.188
Eusébio	773.316
Fortaleza	24.474.012
Guaiúba	60.162
Horizonte	607.207
Itaitinga	101.584
Maracanaú	2.612.318
Maranguape	578.035
Pacajus	377.315
Pacatuba	364.581
São Gonçalo do Amarante	552.849

Fonte: Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (IPECE) e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Tabela 35

Produto interno bruto a preços de mercado, Fortaleza/RMF/Ceará – 2000 e 2007

ESPECIFICAÇÃO	2000	2007
Fortaleza	8.905.527,00	24.474.012,00
RMF	12.999.577,00	32.420.695,00
CE	20.800.000,00	50.331.383,00
RMF/CE	62,5%	64,4%
Fortaleza/RMF	68,5%	75,5%
Fortaleza/CE	42,8%	48,6%

Fonte: IPLANCE (2000), IPECE e IBGE

O processo de reestruturação das funções urbanas ocorreu primeiro na escala intraurbana, sendo responsável, entre outras questões, pelo processo de decadências da área central. Esse processo de degeneração socioespacial foi provocado pelo deslocamento das áreas centrais, primeiramente, da habitação, acompanhadas paulatinamente pelas funções de lazer e trabalho.

No caso do centro de Fortaleza, a decadência se explica com base no enfraquecimento da “*centralidade econômica*”, relacionada à perda da condição de centro economicamente hegemônico em função da diminuição do valor de uso e valor de troca da sua localização; da “*centralidade política*”, relacionada ao processo de migração da sede das principais instituições do poder público e privado e, como decorrência, a diminuição de investimentos e intervenções urbanas, e da “*centralidade simbólica*”, relacionada ao processo de degradação do acervo histórico e cultural, de significativa relevância patrimonial e de elevado valor para a memória urbana da cidade (PAIVA, 2005)

O comércio varejista do centro, malgrado as áreas de comércio especializado, se volta essencialmente para o público popular. A dinâmica econômica do comércio não corresponde a pouca expressão do setor de serviços

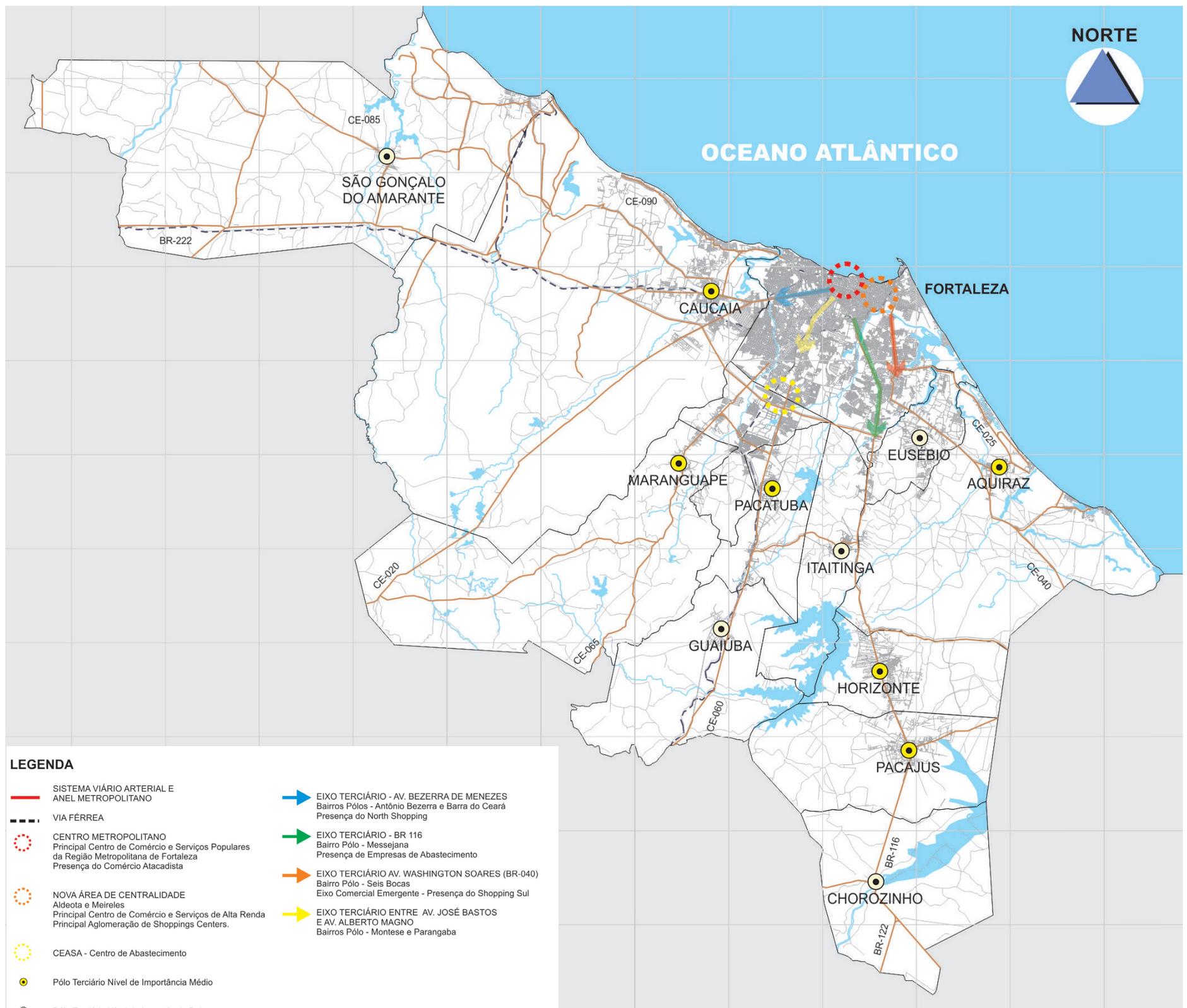


Figura 54: Mapa RMF - Dinâmica do Terciário

Fonte: Elaborado pelo autor

(...) pois tal atividade sofre mais intensamente a concorrência com a formação de outras centralidades, como também não possui a mesma pujança econômica do comércio. O melhor exemplo é a desconcentração das agências bancárias de importantes instituições financeiras e serviços oferecidos por profissionais liberais (PAIVA, 2005, p. 81)

A localização do comércio atacadista no centro de Fortaleza constitui um ponto crítico dentro da estrutura funcional da cidade. A atividade de abastecimento, que se localiza na Rua Governador Sampaio, se torna incompatível com a estrutura viária “*caduca*” do Centro, dificultando a conexão de veículos de porte com os eixos de distribuição, tanto no que se refere ao acesso às rodovias como ao porto.

O comércio atacadista, apesar de se concentrar majoritariamente no Centro, tende a se localizar estrategicamente ao longo das rodovias. A CEASA (Centrais de Abastecimento do Ceará S/A) é um exemplo de localização de atividade de abastecimento localizado em zona periférica ao longo de eixo rodoviário da CE-060 e há uma tendência de distribuição ao longo da BR-116.

A desconcentração do comércio e serviços obedece à lógica da segregação socioespacial da cidade, ou seja, uma espacialização definida pelos níveis de renda. O comércio e os serviços mais sofisticados se estabelecem em torno da configuração da “*nova área de centralidade*” da Aldeota, abrangendo os bairros do Meireles, Dionísio Torres e Pápicu, além do eixo formado pela Av. Washington Soares, que tem passado por um processo vertiginoso de transformações. As atividades terciárias ligadas à grande maioria da população menos favorecida têm seu lugar privilegiado no Centro e alguns subcentros, como os núcleos de comércio e serviços do bairro Messejana, Antônio Bezerra, Parangaba e, menos, no Conjunto Ceará. (Figura 55).

Em ambas as situações, há uma tendência a uma polarização linear ao longo dos chamados “*corredores de atividades*”, que em muitos casos coincidem com os eixos de expansão metropolitana.

A dinâmica do setor terciário está relacionada também à localização dos shoppings centers, fortemente vinculados à dinâmica imobiliária (Figura 56), que estabeleceram verdadeiros vetores de expansão intraurbana, como foi o caso do desenvolvimento das atividades terciárias na Aldeota, a partir do Shopping Center Um (1974) e da Washington Soares, a partir do Shopping Iguatemi (1982), ambos acompanhando e criando as tendências de ofertas do mercado imobiliário voltado para a classe média.

A Aldeota concentra atualmente a maior quantidade de *shoppings centers*, na sua maioria articulados a torres de serviço e escritórios, tais como: o Shopping Avenida; o Shopping Aldeota; o Shopping Del Paseo e o Pátio Dom Luís. A presença desses grandes equipamentos ratificam a condição de “*nova área de centralidade*” que se inicia ao longo da Av. Santos Dumont e se ramifica para outras vias paralelas e perpendiculares, e se estende inclusive até o bairro do Meireles e à Av. Beira Mar.

O North Shopping foi o primeiro equipamento desta tipologia localizado à margem da dinâmica imobiliária e da localização predileta da população de maior poder aquisitivo. Localizado precisamente na Av. Bezerra de Menezes, o shopping atende não somente a população da zona oeste, como também a população proveniente do vizinho município de Caucaia, uma vez que se localiza na principal via de penetração da cidade no sentido oeste. O North Shopping ratifica a importância do corredor de comércio e serviços bastante diversificado da Av. Bezerra de Menezes.

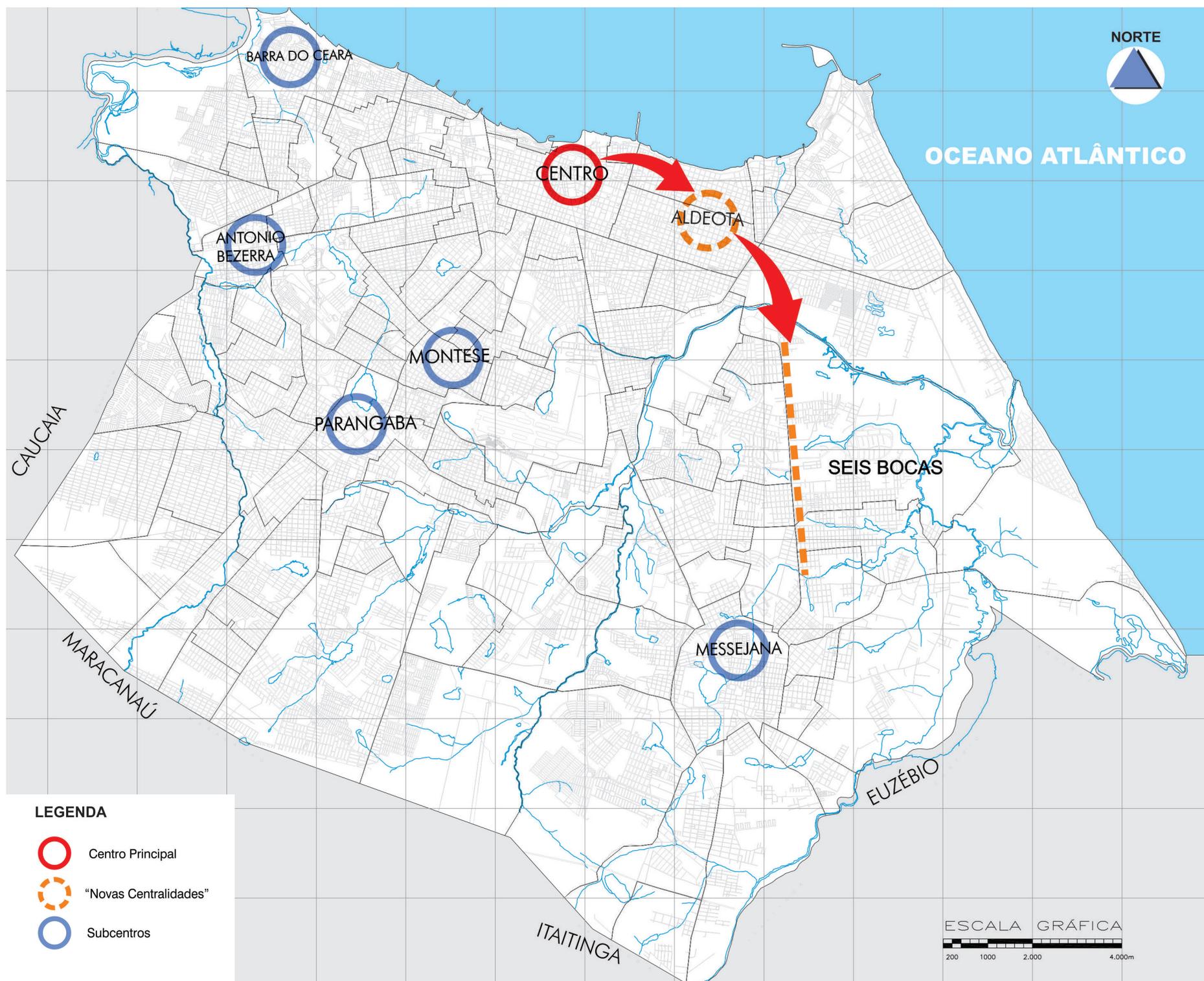


Figura 55: Mapa Fortaleza - Centralidades

Fonte: Elaborado pelo autor

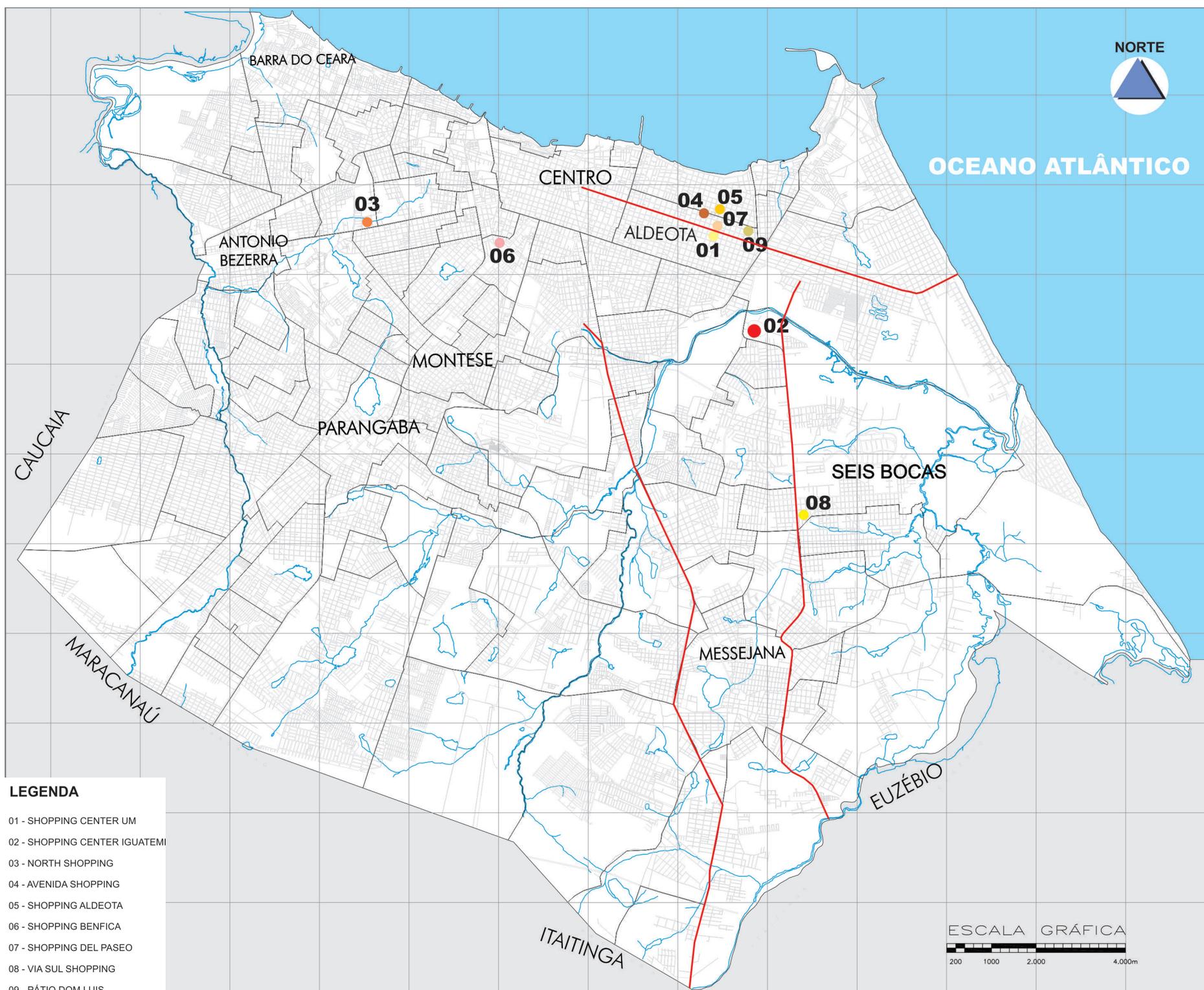


Figura 56: Mapa Fortaleza - Shoppings

Fonte: Elaborado pelo autor

O polo de comércio e serviços localizado no Bairro Montese e Parangaba, no sentido sul, definidos pelas avenidas Alberto Magno, Professor Gomes de Matos, Avenida João Pessoa e Avenida dos Expedicionários, se caracteriza principalmente pela localização de bancos e de comércio, neste caso com características de comércio mais popularizado.

O polo de comércio e serviços que se desenvolve ao longo da Av. Washington Soares, transformada em CE-040 ao longo de toda a sua dimensão, inserido na porção sudeste da cidade foi impulsionado pela construção do Shopping Iguatemi, do Centro de Convenções e da Universidade de Fortaleza. Trata-se do eixo mais recente de expansão do mercado imobiliário, das atividades terciárias e do turismo litorâneo. A importância deste polo tem sido reforçada pelo fato de constituir a principal via de ligação com o Eusébio e Aquiraz, ambos os municípios incorporados à lógica imobiliária e aos fluxos turísticos. A inauguração recente do Shopping Via Sul, bem como o surgimento de torres comerciais e bancos reforçam o incremento do comércio e serviços nesta área.

A distribuição espacial das atividades terciárias nos demais municípios da RMF se restringe à área central da sede e se localizam, em sua maioria, nas vias que compõem o sistema viário regional, principalmente com a intensificação do comércio. Maracanaú é o primeiro município da RMF, excetuando a capital, que abriga um shopping.

Em síntese, as atividades terciárias de comércio e serviço se localizam, sobretudo, em Fortaleza e se desenvolvem ao longo dos eixos viários intraurbanos, muitos deles coincidentes com os eixos metropolitanos e em áreas com atribuições de centralidade, além do centro principal. Esta dinâmica do setor terciário revela, na escala intraurbana, e se desdobra na metropolitana, os processos de uso e apropriação desiguais na Metrópole.

3.3 - A DINÂMICA HABITACIONAL E IMOBILIÁRIA.

A dinâmica socioespacial da RMF, conforme foi destacado tem sido condicionado por uma forte atuação do Estado. Entretanto, é importante salientar o papel do mercado neste processo. Para Bernal (2004), um dos principais aspectos que revela o processo de metropolização de Fortaleza

se apresenta como resultado das ações do mercado imobiliário, que vem realizando loteamentos nos municípios periféricos limítrofes, dirigidos a populações de menor poder aquisitivo (...) Fato semelhante vem ocorrendo com as faixas litorâneas dos municípios de Caucaia e Aquiraz, com loteamentos dirigidos à demanda por segunda moradia de lazer (BERNAL, 2004:, p. 17).

Essa assertiva comprova novos padrões de periferização, fenômeno semelhante em outras áreas metropolitanas, no processo contemporâneo de metropolização, com a expansão dos loteamentos dos pobres, localizados em áreas menos valorizadas ao longo dos eixos de penetração de ligação da capital com o interior, e dos ricos, localizados em áreas mais valorizadas próximas ao litoral.

Ao passo que no início do processo de metropolização a política habitacional implantou grandes conjuntos habitacionais na periferia metropolitana. Desde meados da década de 1980, predomina a construção de pequenos conjuntos em fragmentos do tecido urbano de Fortaleza e nos demais municípios metropolitanos. Esse processo se justifica face à urbanização de favelas, à remoção de famílias de áreas de risco ambiental em função da ocupação da margem de rios e lagoas, bem como “*um novo momento em que o município passa a prevalecer como agente executor de programas habitacionais, suplantando as ações do Governo do Estado*” (PEQUENO e MOREIRA. 2009, p. 103).

Nas duas últimas décadas, o crescimento espontâneo da Metrópole, na forma de ocupações informais, se consolida e se sobrepõe aos processos de segregação socioespacial da habitação preexistentes, exacerbando ainda mais a urbanização desigual.

Em relação ao mercado imobiliário formal, Fortaleza é o local de maior interesse imobiliário na escala metropolitana, seguido de uma valorização crescente dos municípios litorâneos de Aquiraz, Caucaia e Eusébio, este último embora não tenha faixa de praia se localiza no vetor de expansão metropolitana leste.

Em Fortaleza, as áreas próximas ao litoral e ao centro são as mais valorizadas e onde há o maior número de empreendimentos imobiliários, concentrando a habitação das famílias mais ricas, constituídas pelos bairros da Aldeota, Meireles, Dionísio Torres, Cocó e Papicu, que passaram por um processo vertiginoso de verticalização; o Bairro de Fátima, próximo ao Centro que teve seu processo de verticalização iniciado e o eixo ao longo da área de domínio da Av. Washington Soares, com a explosão de empreendimentos de condomínios de habitações unifamiliares. Essas localizações representam as áreas mais bem servidas de infraestrutura e serviços urbanos, muito embora ainda seja deficiente, principalmente, porque houve um aumento de densidade significativo com o processo de substituição de residências inseridas em grandes lotes por edifícios verticais.

Há um desenvolvimento imobiliário voltado para a classe média que se localiza um pouco afastada das áreas centrais e litorâneas, como em direção ao bairro do Passaré, Itaperi e Messejana.

Ao longo da faixa litorânea metropolitana, há recentemente uma expansão mais efetiva da dinâmica imobiliária. No sentido oeste, os empreendimentos imobiliários hoteleiros

e de condomínios fechados se desenvolvem, sobretudo, no Cumbuco, uma vez que a ocupação do Icaraí e de Iparana já tinha se dado no início do processo de metropolização. No sentido leste, a dinâmica imobiliária é maior em função de se apresentar como uma expansão que se emana das áreas mais valorizadas da capital. Destacam-se principalmente os condomínios fechados localizados no Eusébio e no Porto das Dunas em Aquiraz, como a implantação de um Alphaville na CE-025 e outro na CE-040. (Figura 57)

A valorização dos espaços litorâneos é prerrogativa para o desenvolvimento não somente do turismo, mas do setor imobiliário, demonstrando que há convergências de interesses dos dois setores, conforme será aprofundado no próximo capítulo. A produção e consumo de trechos valorizados da orla metropolitana concorre para que estes espaços sejam apropriados pela população de maior poder aquisitivo e mais recentemente pelos turistas, revelando novos padrões de segregação socioespacial.

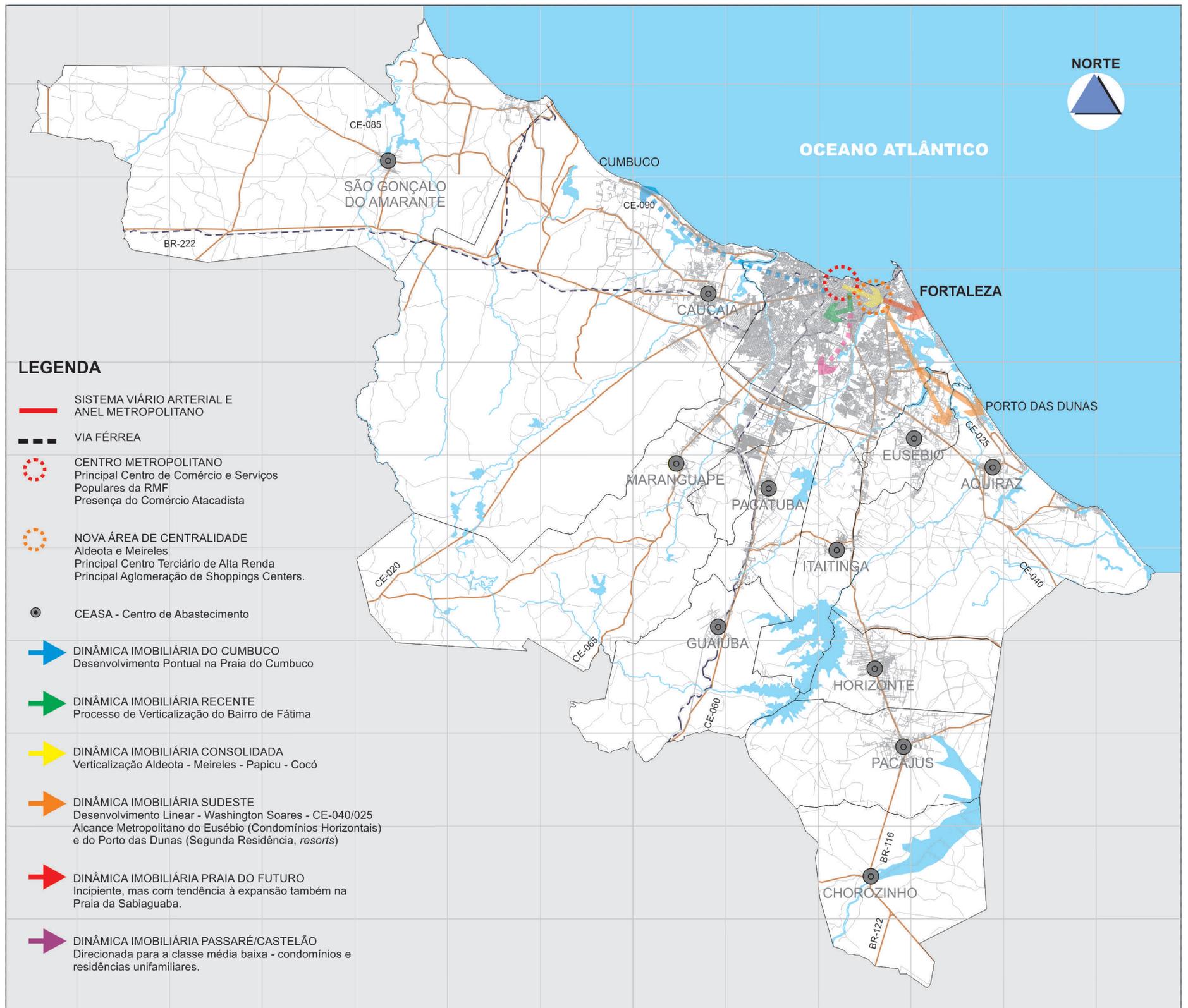


Figura 57: Mapa RMF – Dinâmica Habitacional e imobiliária

Fonte: Elaborado pelo Autor

3.4 – A DINÂMICA DO TURISMO

A dinâmica socioespacial da atividade turística na RMF será analisada com base em três aspectos principais, a saber: a dinâmica demográfica, os empregos gerados pela atividade e a evolução dos meios de hospedagem na RMF. Esses parâmetros estão em consonância com os pressupostos teóricos apresentados no Capítulo 01, que caracteriza a urbanização turística, sendo possível verificar, com bases na tendência de informalidade do emprego, a urbanização precária provocada pela atividade turística, que não se espacializa de forma concentrada na faixa litorânea da RMF, mas em todo o território metropolitano.

A princípio, é importante destacar algumas peculiaridades em relação à análise demográfica como parâmetro para o processo de urbanização atrelado ao turismo. Conforme destacado no Capítulo 01, uma das características da urbanização turística refere-se ao crescimento acelerado da população (MULLINS, 1991; LUCHIARI, 1998). Nas proposições teóricas de Mullins, essa dinâmica populacional se refere à produção e ao consumo do espaço de lugares exclusivamente turísticos, que, devido à concentração e homogeneidade deste tipo de urbanização, facilita a análise das transformações demográficas. Nos casos em que a urbanização turística coexiste com outras dinâmicas socioespaciais, como é o caso do processo de urbanização verificado recentemente na Região Metropolitana de Fortaleza, a análise se torna mais complexa.

Como na urbanização turística, a produção e o consumo do espaço são orientados para o visitante, a dinâmica demográfica de algumas áreas do território metropolitano possui características distintas, pois o fluxo e a permanência das pessoas são determinados pela sazonalidade, não somente dos turistas, mas dos habitantes (veranistas) que usufruem dos atrativos turísticos ou estão empregados nas atividades da cadeia produtiva do turismo.

Um primeiro aspecto relativo à dinâmica populacional relacionada ao turismo se refere à geração de empregos e a atração de migrantes, repercutindo no crescimento da população e na urbanização relacionada às classes de menor renda em todo o território metropolitano⁷⁷, com características mais precárias. Outro aspecto se refere ao fato de que onde a atratividade turística é maior, ou seja, nos espaços litorâneos, produzidos e consumidos em razão dos visitantes e dos veranistas, onde se desenvolvem os meios de hospedagem e diversas tipologias de segunda residência, não há um aumento substantivo da população.

Sendo assim, a produção e o consumo do espaço voltados para o turismo não geram necessariamente o crescimento da população nas áreas apropriadas pelos turistas (espaços litorâneos), uma vez que, estatisticamente, nem o turista nem mesmo os veranistas (proprietários de residências secundárias) são considerados como população residente, muito embora os espaços apropriados pelos visitantes sejam amplamente transformados, constituindo uma espécie de “*urbanização vazia*”⁷⁸, ou seja, há um aumento da área urbanizada e construída, mas que são utilizadas em períodos específicos (fins de semana, feriados, férias) por uma população flutuante.

Nesse sentido, a análise demográfica na compreensão da urbanização turística deve ser relativizada, devido às disparidades entre os aspectos quantitativos relacionados aos dados da população residente e os aspectos qualitativos relativos à intensa transformação do uso e ocupação do solo, pois a área urbanizada de alguns núcleos litorâneos pode aumentar em uma proporção maior que a população residente no local. A urbanização turística ao que tudo indica produz um fluxo intenso de pessoas, mercadorias e atividades, mas não promove necessariamente a fixação de pessoas no território por ele apropriado.

⁷⁷ Há uma dificuldade de espacializar o crescimento de população atrelado ao turismo em função dos empregos, sobretudo informais, pois estão distribuídos em todo o território metropolitano.

⁷⁸ O termo “*urbanização vazia*” foi cunhado em conversa com a orientadora, para designar o processo pelo qual há uma transformação espacial significativa dos espaços litorâneos (ou turísticos em geral), mas não há necessariamente aumento da população residente, pois estes espaços são voltados para turistas e veranistas e muitos dos meios de hospedagem e tipologias de segunda residência ficam vazios em grandes períodos de tempo.

Em síntese, a dinâmica populacional relacionada ao turismo, para além dos fluxos gerados pelo visitante, se refere também à força de trabalho direta ou indiretamente envolvida na atividade turística, que não reside necessariamente nas proximidades de onde as transformações espaciais suscitadas pelo turismo se tornam mais concretas, no caso, os espaços litorâneos.

Outro aspecto importante a ser destacado é que os municípios litorâneos da Região Metropolitana de Fortaleza (Aquiraz, Caucaia e São Gonçalo do Amarante) possuem uma área rural bastante significativa. Nesse sentido, o processo de urbanização da faixa litorânea é bastante diverso do verificado no restante, seja na sede do município, seja nos demais distritos.

O crescimento da população correspondente ao processo contemporâneo de metropolização e se relaciona com as dinâmicas socioespaciais da RMF supracitadas, incidindo sobre a consolidação da implantação de áreas industriais ao longo dos eixos rodoviários, associados ao reforço das atividades de comércio e serviços nesses eixos, a ocupação de áreas periféricas com habitações da população menos abastada e a expansão imobiliária junto à costa com condomínios fechados e segundas residências voltadas para a população mais abastada e turistas.

A dinâmica populacional expressa um crescimento mais significativo das periferias metropolitanas em relação ao crescimento de Fortaleza, tanto da população de baixa renda quanto das classes mais abastadas. Ao passo que a dinâmica populacional nos eixos de expansão metropolitana não litorâneos possui uma relação mais efetiva com as classes mais populares, nos eixos metropolitanos litorâneos verifica-se uma relação mais próxima da dinâmica populacional das classes mais abastadas e os turistas, indicando diferenças na produção e consumo do espaço e

consequentemente ratificando a segregação socioespacial.

A população total da Região Metropolitana de Fortaleza (3.610.379 hab.) no ano de 2010 corresponde a 42,74% da população total do Ceará e 54,73% da população urbana.

Nos censos de 1970, 1980 e 1991, a participação da população total da RMF em relação ao Ceará foi crescente, passando de 23,08% para 29,88% e, finalmente, para 37,3%, respectivamente, ao passo que nos censo de 2000 foi de 40,17% e 24,74% em 2010, apresentando uma variação menor. Esses dados revelam que a população da RMF teve um dinamismo maior no período em que existia a primazia da indústria, no início do processo de metropolização, que no atual no qual incide o turismo.

Percebe-se, de acordo com a Tabela 36, que a concentração de população urbana em Fortaleza em relação aos demais municípios da RMF é decrescente, apresentando em 1970 e 1980, 94,5% e 87,1%, diminuindo a participação em 1991, 2000 e 2010 para 76,7%, 74,3% e 70,5%, respectivamente. Esses indicativos revelam o processo de metropolização com a desconcentração da população nos municípios da RMF ao longo das décadas, ao mesmo tempo em que se mantém na atualidade uma concentração de população elevada na capital de 70,5%. Em termos de participação da população urbana na RMF, destacam-se os municípios de Caucaia e Maracanaú com 8,4% e 6,0%, respectivamente, por conta principalmente da desconcentração industrial e da presença de conjuntos habitacionais.

Atualmente, a população da RMF é predominantemente urbana, correspondendo a 96,16% da população total, destacando-se Fortaleza e Eusébio, onde a Lei de Zoneamento Municipal não reconhece a existência de áreas rurais, embora existam ainda grandes vazios urbanos. A população urbana em diversos municípios, desde a década de 1970,

Tabela 36

Distribuição da População entre os municípios da Região Metropolitana de Fortaleza - 1970-2010.

Municípios	Censo Demográfico 1970			Censo Demográfico 1980			Censo Demográfico 1991			Censo Demográfico 2000			Censo Demográfico 2010		
	Total	Urb.*	Rural	Total	Urb.	Rural									
RMF	100,0	100,0	100,0												
Fortaleza	82,8	94,5	18,8	82,8	87,1	-	73,6	76,7	-	71,7	74,3	-	67,8	70,5	-
Aquiraz	3,1	0,4	17,9	2,9	2,5	9,4	1,9	1,8	5,7	2,0	1,9	5,6	2,0	1,9	4,0
Caucaia	5,3	1,0	28,3	6,0	4,9	26,4	6,9	6,4	18,1	8,4	7,8	23,6	9,0	8,4	25,1
Cascavel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,8	1,6	7,2
Chorozinho (1)	-	-	-	-	-	-	0,6	0,2	11,6	0,6	0,3	8,9	0,5	0,3	5,4
Eusébio (1)	-	-	-	-	-	-	0,8	0,9	-	1,1	1,1	-	1,3	1,3	-
Guaiúba (1)	-	-	-	-	-	-	0,7	0,4	7,8	0,7	0,5	4,1	0,7	0,5	3,8
Horizonte (1)	-	-	-	-	-	-	0,8	0,5	7,8	1,1	1,0	5,5	1,5	1,5	3,0
Itaitinga (2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	0,9	2,6	1,0	1,0	0,2
Maracanaú	1,5	0,7	6,1	2,4	2,1	8,9	6,5	6,8	0,8	6,0	6,2	0,5	5,8	6,0	0,6
Maranguape	5,8	2,7	22,1	3,4	1,8	33,3	3,0	2,3	20,4	3,0	2,3	22,1	3,1	2,5	18,8
Pacajus (1)	-	-	-	-	-	-	1,3	1,0	9,5	1,5	1,2	9,4	1,7	1,5	8,1
Pacatuba	3,1	1,0	14,2	2,7	1,7	22,0	2,5	2,3	6,7	1,7	1,6	4,5	2,0	1,8	7,4
Pindoretama	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,3	5,3
São Gonçalo do Amarante (1)	-	-	-	-	-	-	1,2	0,8	11,7	1,2	0,8	13,1	1,2	0,8	11,1

Fonte: IBGE.

(1) Município não pertencente à RMF até 1980; (2) Distrito pertencente ao município de Pacatuba até 1991.

*Urbana

pode ter sido superestimada em função de muitas áreas rurais terem se transformado em áreas urbanas, sem no entanto apresentarem condições de fato para tal realidade.

Cabe ressaltar que, em termos absolutos, no período compreendido entre 1970-2010, a cidade de Fortaleza multiplicou sua população por aproximadamente três vezes. Fortaleza apresenta uma população sete vezes maior que o segundo município mais populoso da RMF e do Ceará que é Caucaia, com 324.738 habitantes. Essa realidade ratifica a importância de Fortaleza e seu poder de concentração na RMF.

Por outro lado, no período entre 1970/2010, a população de Caucaia multiplicou-se aproximadamente seis vezes.

No início da metropolização de Fortaleza (1970-1980), o incremento da população de Caucaia em termos relativos foi maior que no atual período (1990-2010).

A Tabela 37, que apresenta o aumento populacional dos municípios da RMF demonstra que somente Maranguape e Pacatuba apresentaram taxas negativas de crescimento, provavelmente em função dos desmembramentos de alguns distritos.

O ritmo de crescimento demográfico da RMF como um todo tem crescido. No entanto, verifica-se que Fortaleza tem atenuado o seu crescimento populacional nos períodos intercensitários. Nos intervalos entre 1970/1980 e 1980/1991 verificam-se taxas de crescimento, embora

Tabela 37

Aumento populacional dos municípios da Região Metropolitana de Fortaleza.

Municípios	1970/1980	1980/1991	1991/2000	2000/2010
Fortaleza	52,4	35,3	17,4	14,3
Aquiraz	38,8	2,6	23,4	20,1
Caucaia	71,9	75,4	34,1	29,6
Chorozinho (1)	-	-	17,2	1,1
Eusébio (1)	-	-	35,2	46,2
Guaiúba (1)	-	-	11,7	21,2
Horizonte (1)	-	-	45,9	63,2
Itaitinga (2)	-	-	100,0	22,7
Maracanaú	141,6	314,7	12,6	16,7
Maranguape	-10,7	34,7	18,6	28,1
Pacajus (1)	-	-	27,8	40,3
Pacatuba	31,9	42,8	-16,3	39,8
São Gonçalo do Amarante (1)	-	-	17,8	23,4
CEARÁ	17,7	20,4	16,7	13,7
BRASIL	27,8	23,0	16,0	12,3

Fonte: IBGE.

(1) Município não pertencente a RMF até 1980; (2) Distrito pertencente ao município de Pacatuba até 1991.

decrecentes, ainda elevados, 52,4% e 35,3%, respectivamente, diminuindo aproximadamente pela metade no período entre 1991/2000 e 2000/2010, com percentuais de 17,4% e 14,3%, respectivamente.

Os dados atuais de crescimento contrastam com os dados verificados no período entre 1970/1980 e 1980/1991, momento em que são implantadas as políticas industriais e a construção de conjuntos habitacionais. Destaque principalmente para o município de Caucaia, com crescimento de 71,9% entre 1970/1980 e 75,4% entre 1980/1991 em razão da implantação de conjuntos habitacionais. Outro município que sofreu um crescimento populacional significativo foi o município de Maracanaú, com taxas de 141,6% entre 1970/1980 e 314,7% entre 1980/1991, em razão da consolidação do Distrito Industrial de Maracanaú e da construção dos conjuntos habitacionais.

O aumento da população total de Fortaleza de 14,3% ainda foi maior que o verificado no Ceará de 13,7% e no Brasil de 12,3%. Entretanto, é importante que se ressalte que atualmente o maior crescimento da população na RMF se deu na maioria dos demais municípios, com exceção de Chorozinho. Destaque para o aumento populacional verificado entre 2000/2010 nos municípios de Horizonte com 63,2%, do Eusébio com 46,2% e Pacajus com 40,3%, todos localizados no eixo de expansão metropolitana ligado à dinâmica industrial que se desenvolve ao longo da BR-116. No caso do Eusébio, o crescimento se relaciona também com a dinâmica imobiliária e a construção de condomínios fechados. O incremento populacional de Pacatuba (39,8%) se relaciona com a dinâmica industrial ao longo da CE-060. O município de Caucaia, embora apresente um percentual de crescimento de 29,6%, não sofreu um aumento de população relativo tão significativo como nos períodos anteriores. Os demais municípios litorâneos, Aquiraz e São Gonçalo do Amarante, apresentam percentuais de au-

mento populacional de 20,1% e 23,4% no período entre 2000/2010.

Em síntese, a população metropolitana se expande ao longo dos eixos metropolitanos mais antigos de expansão urbana, relacionados à lógica de desconcentração industrial, implementação de conjuntos habitacionais e crescimento da periferia dos pobres, ao passo que nos municípios litorâneos, onde a dinâmica do turismo e da imobiliária, ambas voltadas para os ricos, o crescimento populacional é menor, revelando que a urbanização turística provoca um aumento de população menor que a urbanização atrelada à industrialização, muito embora tenha sofrido transformações espaciais substantivas ao longo da faixa litorânea, que caracterizam a “*urbanização vazia*”. Tal realidade contraria, pelo menos no caso verificado na RMF, as proposições teóricas de Mullins em que há um aumento populacional no processo de urbanização atrelado ao turismo.

O parâmetro da taxa de urbanização é importante para a compreensão do impacto do turismo no processo de urbanização da RMF na medida em que possibilita confrontar se houve um crescimento maior da população urbana nos municípios litorâneos ou nãolitorâneos ao longo do tempo. Por outro lado, é preciso ressaltar que a taxa de urbanização dos municípios litorâneos não se refere exclusivamente ao processo de urbanização verificado nos distritos litorâneos e nas suas respectivas faixas litorâneas. Devido à grande área dos municípios litorâneos (Caucaia, Aquiraz e São Gonçalo do Amarante), as dinâmicas socioespaciais (agrária, industrial, habitacional, comércio e serviços) são bastante diversas dentro dos limites municipais, implicando em contrastes nas formas de uso e ocupação do solo. O nível de integração funcional e a proximidade com Fortaleza, bem como a área geográfica dos municípios também influenciam na conformação da taxa de urbanização.

A análise da taxa de urbanização por si só não possibilita uma compreensão completa do processo de urbanização, uma vez que se faz necessário articular com uma análise espacial do uso e ocupação da faixa litorânea, bem como das mudanças nos aspectos tipológicos, verificando a implementação de infraestrutura turística e o crescimento do número de meios de hospedagem. Outro aspecto que precisa ser relativizado em relação à taxa de urbanização se refere à definição legal de áreas consideradas urbanas, sem que se constituam de fato lugares com infraestrutura notadamente urbana, conforme já foi destacado acima.

Conforme a Tabela 38, onde se verificam as maiores taxas de urbanização são em Fortaleza e Eusébio, municípios considerados completamente urbanos, seguidos dos municípios de Maracanaú (99,6%), Itaitinga (99,3%), Horizonte (92,5%), Aquiraz (92,4%) e Caucaia (89,3%). Ressalte-se que nos municípios onde a dinâmica industrial é mais significativa, como Eusébio, Maracanaú e Horizonte, a taxa de urbanização é maior. Esse fato se explica também porque esses municípios são os que possuem menor área geográfica da RMF. Os municípios litorâneos que são impactados pela dinâmica turística, excetuando Fortaleza, apresentam taxas de urbanização menor que os que têm sua dinâmica relacionada à indústria.

Aquiraz apresenta uma taxa de urbanização elevada (92,4%), muito embora possua uma extensa área geográfica, com muitos espaços não urbanizados, porém legalmente considerados como urbanos. Essa realidade parece se confirmar com o aumento súbito da taxa de urbanização no período entre 1970 e 1980, que passou de 11% para 83,7%. Esse fenômeno se explica em função das leis municipais que transformaram áreas rurais em urbanas para favorecer a implantação de loteamentos para a segunda residência, apostando também em uma maior arrecadação de IPTU. Em Aquiraz, no período em que o município é

impactado pela atividade turística, a taxa de urbanização cresce timidamente.

Tabela 38

Indicadores populacionais da Região Metropolitana de Fortaleza – 1991-2007.

Municípios	Taxa de urbanização (%)				
	1970	1980	1991	2000	2010
CEARÁ	40,8	53,1	65,4	71,5	75,1
RMF	84,5	95,0	96,0	96,5	96,2
Fortaleza	96,5	100,0	100,0	100,0	100,0
Aquiraz	11,0	83,7	88,1	90,4	92,4
Caucaia	20,4	77,9	89,4	90,3	89,3
Chorozinho (1)	-	-	27,7	50,6	60,4
Eusébio (1)	-	-	100,0	100,0	100,0
Guaiúba (1)	-	-	57,2	78,5	78,4
Horizonte (1)	-	-	59,0	83,2	92,5
Itaitinga (2)	-	-	-	90,9	99,3
Maracanaú (1)	-	81,5	99,5	99,7	99,6
Maranguape	40,4	50,8	72,5	74,1	76,9
Pacajus (1)	-	-	71,2	77,8	81,9
Pacatuba	28,5	58,9	89,2	91,0	85,9
São Gonçalo do Amarante (1)	-	-	61,5	62,0	65,0

Fonte: IBGE/AUMEF.

(1) Município não pertencente a RMF até 1980; (2) Distrito pertencente ao município de Pacatuba até 1991;

Caucaia, que apresenta uma taxa de urbanização um pouco menor que Aquiraz, de 89,3%, também teve no período entre 1970 e 1980 um aumento súbito da taxa de urbanização, que passou de 20,4% para 77,9%, em função não somente dos loteamentos para segundas residências, mas também da construção de conjuntos habitacionais. O parâmetro da taxa de urbanização para compreender como o turismo impacta o município é bem complexo, uma vez que Caucaia constitui o maior município em área da RMF e possui diversas dinâmicas no seu território, industrial e portuária, turística, habitacional e até mesmo rural.

São Gonçalo do Amarante, um dos principais municípios da RMF, possui uma taxa de urbanização bem modesta, de

65,0%, com uma área rural proporcionalmente bem maior que a faixa litorânea e apresentando um dinamismo populacional maior na sede e nos núcleos litorâneos, tendência emergente em razão da implantação do CIPP.

Como veranistas e turistas não são computados na população urbana residente dos municípios litorâneos e esse indicativo repercute no cálculo da taxa de urbanização, verifica-se que a taxa de urbanização constitui um parâmetro relativo para demonstrar o processo de urbanização desencadeado pelo turismo, quer dizer, as transformações espaciais acompanham uma dimensão maior do que revelam os dados demográficos, pois as áreas litorâneas são produzidas e consumidas para/pelos visitantes (turistas e veranistas) e não para os residentes.

Entretanto, é importante lembrar, que a urbanização provocada pelo turismo se manifesta não somente na faixa litorânea, mas em toda a RMF, em função dos empregos formais e informais gerados pela atividade turística e no conjunto da cadeia produtiva que articula. Pela diversidade de atividades que o turismo incrementa, torna-se demasiadamente difícil mensurar como se espacializam no território metropolitano.

Os parâmetros relacionados ao emprego no setor turístico contribuem para análise do processo de urbanização atrelado ao turismo na RMF, na medida em que possibilita averiguar o comportamento e o crescimento do emprego no setor em detrimento dos outros setores, bem como permite contrapor os objetivos e intenções das políticas públicas de turismo com relação aos resultados alcançados.

Na medida em que o turismo envolve e se relaciona com diversas atividades do setor terciário, bem como do setor primário e secundário, a obtenção dos dados de emprego se torna complexa pela dificuldade de isolar os índices especifi-

cos do turismo. Entretanto é possível analisar alguns setores estratégicos para a atividade como as atividades de alojamento e alimentação e de forma mais indireta a construção civil.

Se compararmos a quantidade de empregos ofertados nos municípios da RMF (Tabela 30) percebe-se que existe uma grande diferença entre os valores, o que certamente é um dos motivos que justifica a expressiva concentração e atração exercida por Fortaleza nas mais variadas atividades econômicas.

Compreende-se que a concentração de empregos em Fortaleza gerados pela indústria em 2000, com percentuais de 73,60%, é menor que a verificada nas atividades de comércio (92,96%), de serviços (88,03%) e da construção civil (92,31%), demonstrando que as atividades com mais forte ligação com o turismo se centralizam na Metrópole, quer dizer, a atividade turística não distribui de forma equilibrada os empregos nos municípios da RMF.

Com base na Tabela 39, que apresenta os empregos nas atividades características do turismo em 2006, é possível inferir que os empregos nos setores de alojamentos, alimentação, locadoras, agências e lazer se concentram de forma hegemônica em Fortaleza. Os municípios litorâneos de Aquiraz e Caucaia apresentam junto com Maracanaú uma maior concentração de empregos nos diversos setores, comparando com os demais municípios, excetuando Fortaleza.

Outro aspecto relevante a ser destacado é a quantidade de empregos informais gerados pelas atividades características do turismo nos setores de alojamento e alimentação. Verifica-se uma dupla precarização dos empregos gerada pelo turismo na RMF, de um lado porque a demanda de empregos mais especializados nos municípios necessita de mão-de-obra qualificada provenientes da capital com

contratos de trabalho sazonais, por outro lado, porque a quantidade de empregos informais é bastante significativa, sobretudo nos setores de alimentação, representando aproximadamente cinco vezes mais em relação aos empregos formais em Fortaleza, Aquiraz e Caucaia, repercutindo sobremaneira no processo de urbanização desigual.

Devido à natureza intrínseca do trabalho realizado na indústria, que exige uma maior articulação à lógica da produtividade mecanizada, os contratos de trabalhos tornam-se mais efetivos. Mesmo nos regimes de cooperativa há uma formalidade maior do emprego. No setor terciário em geral e nas atividades características do turismo, a permissividade da informalidade de emprego parece ser maior, uma vez que envolve atividades relacionadas ao comércio de ambulantes nas praias, vendendo diversos produtos de alimentação, artesanato, confecções (biquínis e cangas), bijuterias, entre outros. Nesse sentido, a atividade turística, embora tenha contribuído para elevar os níveis de emprego no setor terciário na RMF conforme foi já destacado, a oferta de emprego apresenta níveis de precariedade maior que o apresentado na indústria, contribuindo de forma limitada na geração de emprego e renda no setor na RMF, contrastando com o discurso oficial de que o turismo é uma atividade redentora na geração de emprego e renda e na promoção de um desenvolvimento socialmente sustentável.

A evolução dos meios de hospedagem constitui um importante parâmetro para compreender o papel do turismo na urbanização da RMF, em primeiro lugar pela materialidade física, bem como pelo impacto econômico e dinamização do setor imobiliário.

Fortaleza concentra a maioria dos meios de hospedagem da RMF, conforme dados de 2001 da Tabela 40, contabilizando 231 do total de 312, correspondente a percenta-

Tabela 39

Empregos nas atividades características do turismo na Região Metropolitana de Fortaleza – 2006.

Municípios	Setores						Total	
	Alojamento		Alimentação		Locadora	Agências		Lazer
	Formal	Informal	Formal	Informal				
Fortaleza	3.905	1.874	14.815	78.520	1.176	817	873	101.980
Aquiraz	326	156	163	864	02	48	406	1.965
Caucaia	126	60	457	2422	-	14	03	3.083
Chorozinho	-	-	-	-	-	-	-	-
Eusébio	08	04	48	254	45	05	14	378
Guaiúba	-	-	-	-	-	-	-	-
Horizonte	-	-	-	-	-	-	-	-
Itaitinga	02	01	11	58	-	-	-	72
Maracanaú	35	17	179	949	02	-	09	1.191
Maranguape	-	-	-	-	-	-	-	-
Pacajus	07	03	06	32	-	-	-	48
Pacatuba	-	-	-	-	-	-	-	-
São Gonçalo do Amarante	17	08	12	64	-	-	-	101

Fonte: MTE/RAIS

Tabela 40

Oferta hoteleira nos municípios turísticos da Região Metropolitana de Fortaleza - 2001

Municípios	Meios de hospedagem	Unidades habitacionais	Leitos
RMF	312	11.395	27.433
Fortaleza	231	9.592	22.371
Aquiraz	24	860	2.384
Caucaia	27	537	1.667
Chorozinho	01	16	48
Eusébio	01	05	10
Guaiúba	01	22	46
Maranguape	03	23	72
Pacajus	02	44	102
Pacatuba	01	15	50
São Gonçalo do Amarante	21	281	683

Fonte: Secretaria do Turismo

gem de 74,0%. Os demais municípios que apresentam uma quantidade relativa de meios de hospedagem são os municípios litorâneos de Aquiraz com 24 (7,7%), Caucaia com 27 (8,7%) e São Gonçalo do Amarante com 21 (6,7%). Os municípios litorâneos da RMF junto com Fortaleza concentram 97,1% dos meios de hospedagem da RMF, ratificando que a produção e consumo do “*espaço turístico*” na Metrópole se estabelecem de forma seletiva no território se apropriando das áreas litorâneas. Os municípios litorâneos, incluindo Fortaleza, concentram 98,8% do número de leitos da RMF, percentagem ainda maior que a dos meios de hospedagem.

Observa-se, a partir da Tabela 41, que o crescimento na oferta diária de hospedagem em Fortaleza passou de 28 em 1988 para 131 em 1995, já bem no início da implantação de políticas públicas para o setor. Para o período 1995-2008, o aumento foi da ordem de 58,7% (passou de 131 para 208).

A distribuição dos meios de hospedagem em Fortaleza pode ser observada na Tabela 42, que mostra a expansão da oferta hoteleira. Em relação ao número de hotéis, salienta-se um incremento maior entre 1995 e 2003, de 70 para 103, quantidade que se estabiliza e decresce um pouco em 2009, com 98 unidades hoteleiras, representando entre 1995 e 2009 um aumento percentual de 40%. Verifica-se um aumento expressivo no número de pousadas, que passou de 46 em 1995 para 82 em 2009, representando um aumento de 78,2% e de flats, que passou de 13 para 22 no mesmo período, representando um aumento de 69,2%.

O agrupamento de meios de hospedagem na faixa litorânea de Fortaleza pode ser observado na Tabela 43 abaixo, que mostra a distribuição dos hotéis nos bairros de Fortaleza em 2009. Destaque para o fato de que os hotéis se localizam predominantemente nos bairros localizados na orla, pois somente o bairro da Maraponga se encontra distante

da faixa litorânea de Fortaleza. A concentração é ainda maior no trecho compreendido entre a Praia de Iracema e a Ponta do Mucuripe, considerada a orla turística da cidade, abrigando 66 dos 98 hotéis de Fortaleza, demonstrando como a atividade turística se instala nas áreas de maior valor imobiliário e exacerba, juntamente com a dinâmica do mercado imobiliário formal, a segregação socioespacial, investindo em áreas específicas da cidade. Vale salientar ainda a permanência de alguns hotéis no Centro, muito embora se direcionem mais para os fluxos de negócios, com exceção do Marina's Park. A Praia do Futuro também dispõe de uma relativa quantidade de hotéis, funcionando como uma orla turística secundária.

Tabela 43
Distribuição por bairros dos hotéis em Fortaleza -2009

Bairro	Números de Hotéis
Meireles	36
Praia de Iracema	27
Centro	14
Praia do Futuro	12
Mucuripe	03
Aldeota	03
Praia da COFECO	01
Jacarecanga	01
Maraponga	01
Total	98

Fonte: SETUR – organizado pelo autor

A relação entre a oferta e a concentração dos meios de hospedagem e o mercado imobiliário pode ser observada na Tabela 44, no qual a totalidade dos flats encontra-se em áreas de valorização imobiliária, pois 21 dos 23 flats encontram-se em bairros localizados na orla turística de Fortaleza.

Tabela 41
Oferta diária de hospedagem, Fortaleza - 1988 -2009

Anos	Meios de hospedagem	Unidades habitacionais	Leitos
1988	28	2.636	4.047
1989	28	2.718	5.673
1990	27	2.836	5.947
1995	131	5.264	12.159
1996	150	5.945	13.333
1997	160	6.117	14.104
1998	169	6.350	14.776
1999	181	7.048	16.288
2000	215	8.149	19.414
2001	231	9.592	22.371
2002	232	9.903	23.428
2003	224	10.031	23.542
2004	222	10.251	24.089
2005	219	10.407	24.641
2006	215	10.394	24.964
2007	206	10.316	24.610
2008	208	10.365	25.191
2009	199	10.440	25.891

Fonte: SETUR/CODITUR

Tabela 42
Oferta hoteleira de Fortaleza – 1995/2009

Ano	Hotéis			Pousadas			Flats			Albergues			Rede hoteleira		
	MH	UHs	Leitos	MH	UHs	Leitos	MH	UHs	Leitos	MH	UHs	Leitos	MH	UHs	Leitos
1995	70	4.160	9.045	46	596	1.822	13	480	1.155	02	28	137	131	5.264	12.159
1996	79	4.639	10.031	52	698	1.743	17	580	1.422	02	28	137	150	5.945	13.333
1997	76	4.704	10.081	64	803	2.454	17	580	1.422	03	30	147	160	6.117	14.104
1998	79	4.678	10.077	69	856	2.582	19	788	1.980	02	28	137	169	6.350	14.776
1999	82	5.123	10.867	75	927	2.746	22	970	2.538	02	28	137	181	7.048	16.288
2000	88	5.353	10.611	99	1.217	3.466	27	1.561	4.250	01	18	87	215	8.149	19.414
2001	94	6.232	13.434	107	1.380	3.725	29	1.962	5.096	01	18	116	231	9.592	22.371
2002	97	6.670	14.699	106	1.418	3.806	27	1.784	4.767	02	31	156	232	9.903	23.428
2003	101	6.915	15.429	96	1.313	3.398	24	1.765	4.547	03	38	168	224	10.031	23.542
2004	103	7.140	15.963	91	1.282	3.261	25	1.781	4.653	03	48	212	222	10.251	24.089
2005	103	7.568	16.796	88	1.226	3.240	25	1.565	4.371	03	48	234	219	10.407	24.641
2006	105	7.778	17.531	84	1.209	3.295	23	1.369	3.94	03	38	195	215	10.394	24.964
2007	102	7.752	17.499	80	1.151	3.044	21	1.374	3.883	03	39	184	206	10.316	24.610
2008	101	7.656	17.692	82	1.228	3.261	22	1.442	4.054	03	39	184	208	10.365	25.191
2009	98	7.639	18.047	76	1.213	3.334	23	1.557	4.356	02	40	154	199	10.440	25.891

Fonte: SETUR

MH=Meio de hospedagem; UHs= Unidades habitacionais (alojamentos)

Tabela 44

Distribuição por bairros dos flats em Fortaleza -2009

Bairro	Números de Hotéis
Meireles	12
Mucuripe	05
Praia de Iracema	04
Aldeota	01
Papicu	01
Total	23

Fonte: SETUR - organizado pelo autor

Outro aspecto interessante a ser sublinhado é que a demanda turística extra-hoteleira via Fortaleza, entre 1994/2009 (Tabela 45), teve um crescimento equilibrado em relação à demanda hoteleira, demonstrando que há uma tendência forte de que os turistas se hospedem em casas de familiares, muitos deles podem ser naturais do Ceará e retornam à terra natal. Por outro lado, esses índices significativos de turistas que não utilizam a rede hoteleira indicam também que há a aquisição ou aluguel de imóveis em Fortaleza, ou mesmo nos municípios litorâneos, por parte dos turistas, demonstrando mais uma articulação entre o turismo e a dinâmica imobiliária, conforme será detalhado adiante. Como a maior oferta imobiliária é próxima à orla de Fortaleza e nos municípios litorâneos da RMF, a urbanização suscitada pelo turismo produz usos e apropriações diferenciados no território, contribuindo para a segregação socioespacial.

Percebe-se que a urbanização em curso na faixa litorânea da RMF não se relaciona exclusivamente com o turismo, mas com um processo articulado de três dinâmicas:

- veraneio marítimo (loteamentos, novas e velhas tipologias de residências secundárias);
- turismo (hotéis, pousadas, restaurantes, complexos de lazer e resorts);

- expansão imobiliária (condomínios - *alphavilles*, novas e velhas tipologias de residências principais)⁷⁹.

A articulação e cooperação entre o Estado e o mercado são evidentes, uma vez que a infraestrutura criada pelo turismo, por intermédio das políticas públicas, incrementou a dinâmica do primeiro fator (veraneio marítimo) e do terceiro (expansão imobiliária), inseridos em um processo crescente de valorização dos terrenos na faixa litorânea.

Esses três fatores se manifestam distintamente nos municípios litorâneos e reproduzem a dinâmica turística e imobiliária intraurbana com impactos na urbanização litorânea (Figura 58). Adverte-se que, no território metropolitano, há uma dinâmica secundária relacionada mais ao lazer que ao turismo ao longo da CE-060 em direção à Serra de Baturité, onde os municípios de Pacoti e Guaramiranga exercem grande atratividade à população de Fortaleza.

Os aspectos supracitados das diversas dinâmicas metropolitanas revelam o caráter híbrido da metrópole cearense na atualidade, que se manifesta como importante polo no Nordeste e no Brasil.

A influência que Fortaleza exercia em relação ao Ceará e aos estados vizinhos do Rio Grande do Norte, do Piauí e do Maranhão, ainda no início do seu processo de metropolização, se confirma na contemporaneidade. A qualificação de Fortaleza como importante polo metropolitano brasileiro pode ser comprovado em estudo recente (2008) do IBGE denominado “*Regiões de Influências das Cidades*”, conforme a citação abaixo:

A rede de Fortaleza, a terceira maior em população do País (11,2%), contava, em 2005, com apenas 4,5% do PIB nacional. Como consequência, possui o menor PIB per capita entre as redes, com R\$ 4,7 mil, registrando em Fortaleza R\$ 7,6 mil e no restante da rede

⁷⁹ Isto pode ser um efeito provocado pela atividade turística, que ao iniciar um processo de “*urbanização vazia*” leva consigo alguns serviços e infraestrutura que cujas distâncias de deslocamento durante a semana passam a ser mais interessantes do que morar nos congestionados centros urbanos, constituindo uma espécie de efeito colateral da urbanização turística.

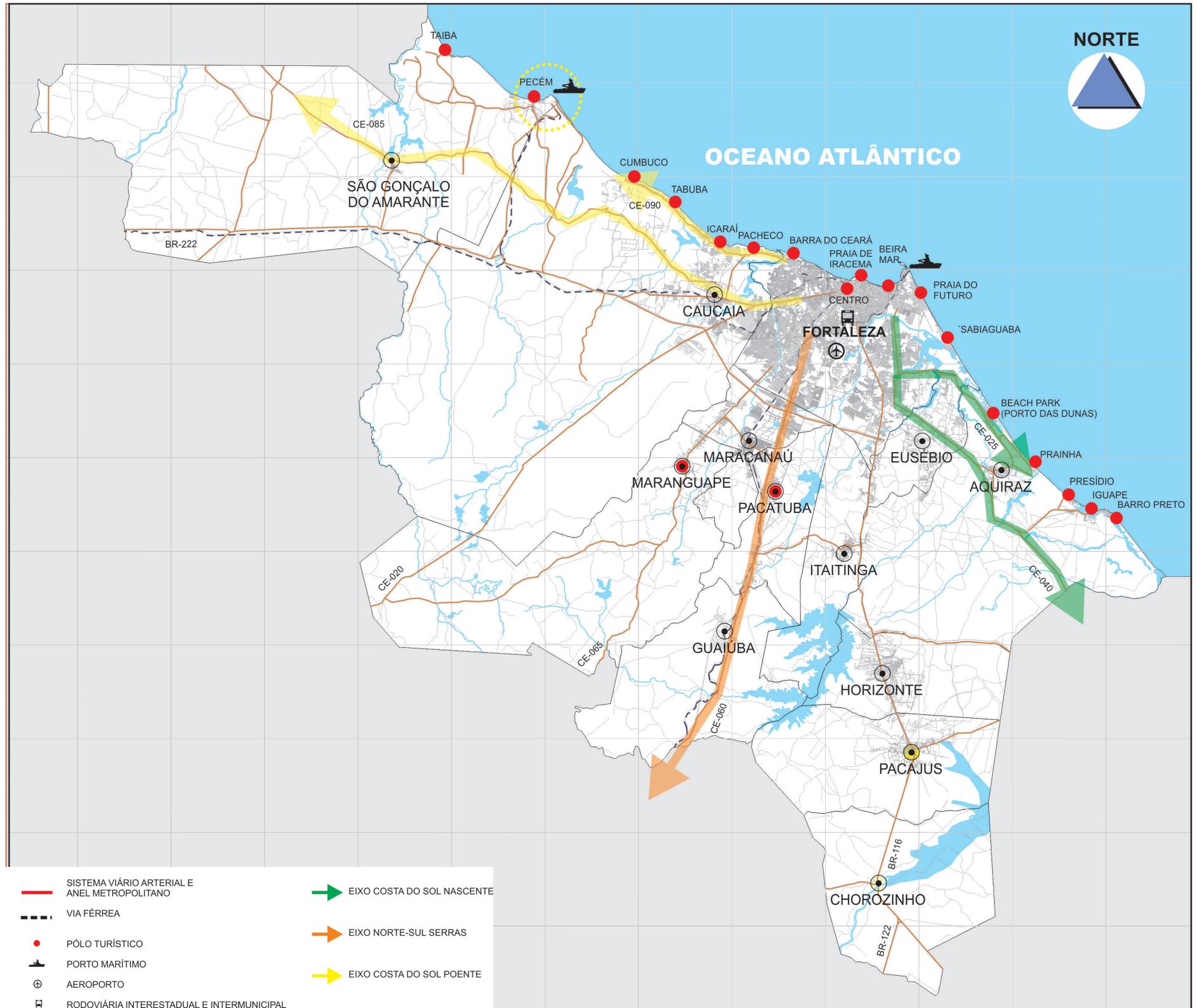


Figura 58: RMF – Dinâmica do Turismo

Fonte: Elaborado pelo autor

Tabela 45

Demanda turística via Fortaleza – 1994/2009

Ano	Hotelaria		Extra hotelaria		Total	
	Turistas	Índice	Turistas	Índice	Turistas	Índice
1994	343.727	100,00	372.371	100,00	716.098	100,00
1995	364.929	106,17	396.848	106,57	761.777	106,38
1996	353.558	102,86	419.689	112,71	773.247	107,98
1997	450.749	131,14	519.251	139,44	970.000	135,46
1998	623.437	181,38	674.091	181,03	1.297.528	181,19
1999	660.813	192,25	727.677	195,42	1.388.490	193,90
2000	719.337	209,28	788.577	211,77	1.507.914	210,57
2001	804.139	233,95	826.933	222,07	1.631.072	227,77
2002	837.512	243,66	791.910	212,67	1.629.422	227,54
2003	821.504	239,00	729.353	195,87	1.550.857	216,57
2004	947.638	275,69	836.716	224,70	1.784.354	249,18
2005	1.046.470	304,45	922.386	247,71	1.868.856	274,94
2006	1.082.274	314,86	980.219	263,24	2.062.493	288,02
2007	1.093.125	318,02	986.465	264,91	2.079.590	290,41
2008	1.151.741	335,07	1.026.654	275,71	2.178.395	304,20
2009	1.312.202	381,76	1.154.309	309,99	2.466.511	344,44

Fonte: SETUR

R\$ 4,1 mil. Com população dispersa, apenas 15,8% da população total encontra-se na metrópole, que concentra 25,7% do PIB da rede. Abrange os Estados do Ceará, Piauí e Maranhão e compartilha a área do Rio Grande do Norte com Recife. Dela fazem parte as Capitais regionais A de São Luís, Teresina e Natal; as Capitais regionais C de Imperatriz, Mossoró, Juazeiro do Norte – Crato – Barbalha e Sobral; os Centros sub-regionais A de Bacabal, Caxias, Pinheiro, Santa Inês, Caxias, Floriano, Parnaíba, Picos, Caicó, Pau dos Ferros, Crateús, Iguatu, Quixadá; e os Centros sub-regionais B de Balsas, Açú, Chapadinha, Pedreiras, Presidente Dutra, Campo Maior, São Raimundo Nonato, Currais Novos e Itapipoca. (IBGE, 2008:6).

A compreensão dessa hierarquia da rede urbana nacional e o papel de Fortaleza podem ser melhor explicitados com base no Mapa 59. Podemos inferir essa situação destacada de Fortaleza também a partir da Tabela 46, que demonstra

que a área de influência em termos de população da capital cearense só fica atrás de São Paulo e Rio de Janeiro, muito embora os indicativos revelem um alto grau de concentração da Metrópole, exacerbando as desigualdades na sua área de influência.

A posição de Fortaleza no quadro da rede urbana brasileira se mantém destacada, conforme o estudo do IBGE, ao comparar com pesquisa semelhante realizada na década de 1960, a hierarquia urbana brasileira mantém uma relativa estabilidade. Dentre as alterações, registram-se apenas duas diferenças em relação ao quadro anterior: a ascensão de Brasília e a de Manaus. No caso das redes mais consolidadas, como é o caso de Fortaleza, as transformações são mais restritas e ressaltam o crescente comando das capitais:

Tabela 46

Dimensão das redes de Primeiro Nível

Redes de Primeiro Nível	Dimensão					
	Número de capitais regionais	Número de centros sub-regionais	Número de centros de zonas	Número de Municípios	População 2007	Área (km ²)
São Paulo	20	33	124	1028	51.020.582	2.279.108,45
Rio de Janeiro	5	15	25	264	20.750.596	137.811,66
Brasília	4	10	44	298	9.680.621	1.760.733,86
Manaus	1	2	4	72	3.480.028	1.617.427,98
Belém	3	11	10	161	7.686.082	1.389.659,23
Fortaleza	7	21	86	786	20.573.035	792.410,65
Recife	8	18	54	666	18.875.595	306.881,59
Salvador	6	16	41	486	16.335.288	589.229,74
Belo Horizonte	8	15	77	698	16.745.821	483.729,84
Curitiba	9	28	67	666	16.178.968	295.024,25
Porto Alegre	10	24	89	733	15.302.496	349.316,91
Goiânia	2	6	45	363	6.408.542	835.783,14

Fonte: IBGE, Contagem da População 2007; Área territorial oficial. Rio de Janeiro: IBGE, [2007]. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/default_territ_area.shtm>. Acesso em: mar. 2008.

Recife tem sua região de influência reduzida, perdendo a área do sul do Piauí, assumida por Teresina, e passando a dividir a rede de Natal com Fortaleza. O alcance da rede de Fortaleza amplia-se tanto a leste, pela rede de Natal, como pela expansão das redes de São Luís e de Teresina, que continuam a integrar aquela rede (IBGE, 2008:11).

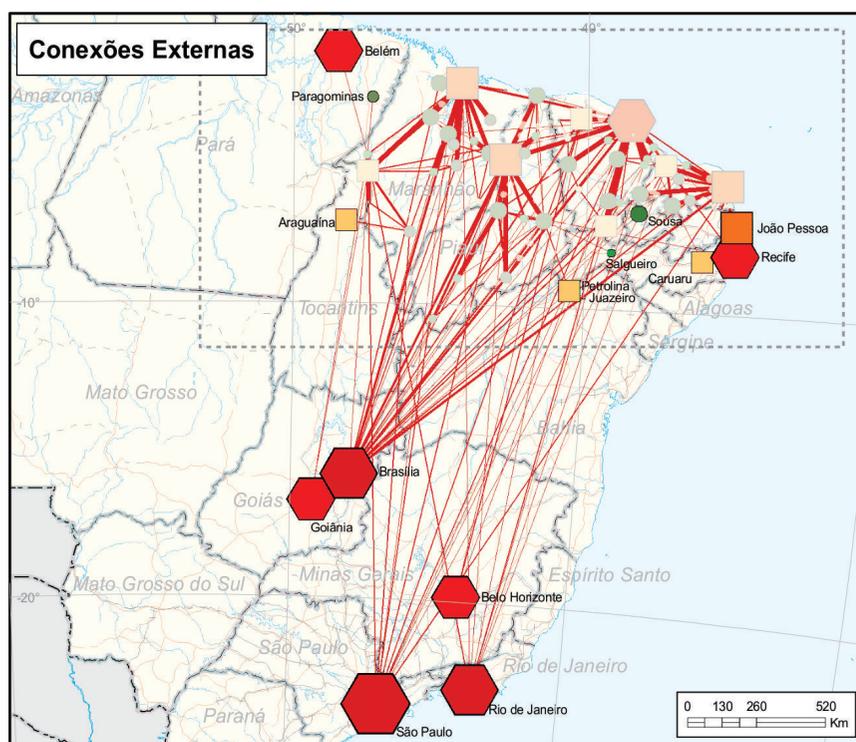
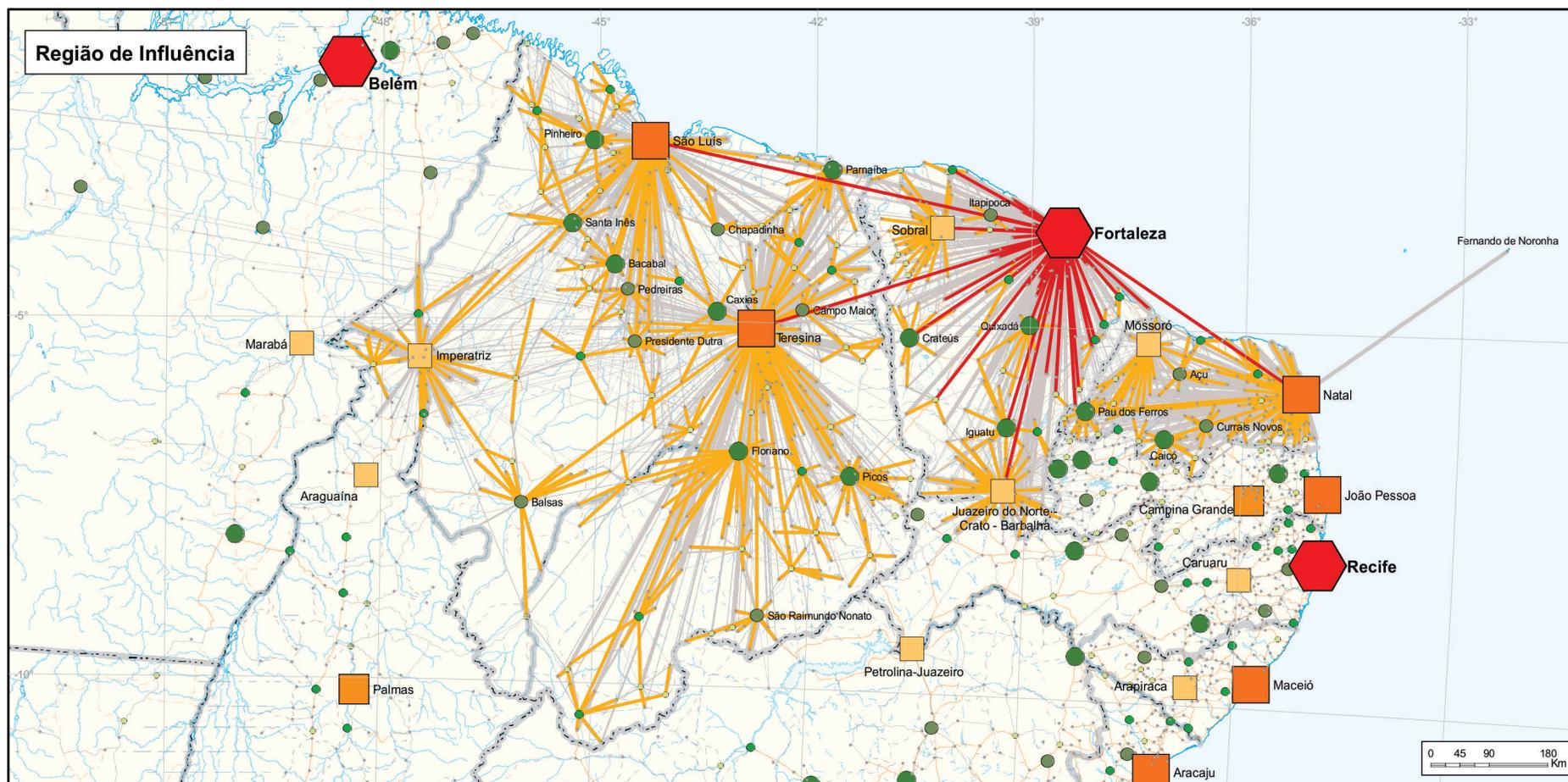
A evolução da importância de Fortaleza na rede urbana brasileira pode ser compreendida com base na comparação entre os Mapas 60, 61 e 62, referentes às décadas de 1970, 1990 e 2000, onde se percebe que a área de influência de Fortaleza se amplia.

De modo geral, o processo de metropolização contemporânea de Fortaleza decorre dos impactos do da reestruturação socioespacial do Ceará na RMF, em que atuam:

- os desdobramentos dos fatores que contribuíram para o início do processo de metropolização, como a im-

plementação das políticas industriais da SUDENE e a unificação do mercado nacional via industrialização;

- as políticas industriais contemporâneas, no contexto da “*guerra fiscal*”;
- o incremento do setor terciário (comércio e serviços), com destaque para os impactos das políticas e ações direcionadas para a fluidez da atividade turística, com rebatimento no setor imobiliário;
- o papel de controle de Fortaleza em relação à sua área de influência em variadas escalas, a saber: a região metropolitana, o Ceará e outros estados do Nordeste.



Características	Região de influência de Fortaleza (A)	Participação da região de influência de Fortaleza no Brasil ((A)x100/Valor Brasil)	Núcleo da rede (Fortaleza) (B)	Participação de Fortaleza em sua região de influência ((B)x100/(A))
População total (2007)	20 573 035	11,18	3 250 937	15,80
Área (km²)	792 410,65	9,31	3 078,33	0,39
Densidade demográfica (hab/km²)	25,96	120,15	1 056,07	4 067,67
Número de municípios	786	14,13	8	1,02
Intensidade de relacionamento (1)	8 530	-	830	9,73
PIB 2005 total (1 000 R\$)	95 945 410	4,47	24 664 582,69	25,71
Valor adicionado serviços (exceto administração pública)	40 161 793	4,36	12 686 071,00	31,59
Valor Adicionado Indústria	18 205 365	3,38	5 265 240,47	28,92
Valor adicionado agropecuária	8 332 085	7,92	109 982,95	1,32
Valor adicionado administração pública	18 771 553	6,77	3 173 691,35	16,91
Impostos	10 474 614	3,43	3 429 596,51	32,74
PIB per capita (R\$)	4 664	39,96	7 586,92	162,68
Centros identificados	Capitais Regionais A: São Luís (MA), Teresina (PI) e Natal (RN); Capitais Regionais C: Juazeiro-Crato-Barbalha e Sobral (CE), Imperatriz (MA) e Mossoró (RN); Centros Subregionais A: Cratêus, Iguatu e Quixadá (CE), Bacabal, Caxias, Pinheiro e Santa Inês (MA), Floriano, Parnaíba e Picos (PI), Caiçó e Pau dos Ferros (RN); Centros Subregionais B: Itapipoca (CE), Balsas, Chapadinha, Pedreiras e Presidente Dutra (MA), Campo Maior e São Raimundo Nonato (PI), Açú e Currais Novos (RN); Centros de Zona A: Acaraú, Aracati, Canindé, Icó, Limoeiro do Norte, Russas (CE), Açailândia, Barra do Corda, Coddó, Cururupu, Governador Nunes Freire (MA), Bom Jesus, Corrente, Esperantina, Oeiras, Piriápi (PI), João Câmara, Macau (RN); Centros de Zona B: Brejo Santo, Camocim, Cruz, Guaraciaba do Norte, Ipu, Iracema, Itapagé, Jaguaribe, São Benedito, Senador Pompeu, Tauá (CE), Araguaatins (TO), Alto Parnaíba, Araíoses, Brejo, Coelho Neto, Colinas, Esperantinópolis, Fortaleza dos Nogueiras, Grajaú, Lago da Pedra, Maracacumê, Mirinzal, Pio XII, Presidente Juscelino, Santa Helena, Santa Luzia do Parauá, São Bento, São João dos Patos, Tutóia, Viana, Vitorino Freire e Zé Doca (MA), Água Branca, Alto Longá, Amarante, Anísio de Abreu, Avelino Lopes, Barras, Canto do Buriti, Caracol, Castelo do Piauí, Curimatá, Fronteiras, Gilbués, Jaiçós, Luzilândia, Paulistana, Pedro II, Piracuruca, São João do Piauí, São Miguel do Tapuio, Simplicio Mendes, União, Uruçuí e Valença do Piauí (PI), Alexandria, Apodi, Canguaretama, Parelhas, Passa e Fica, Patu, Santa Cruz, Santo Antônio, São Miguel, São Paulo do Potengi e Umarizal (RN) e São Bento (PB).			

(1) A Intensidade de relacionamento indica o número de vezes que o município foi citado no questionário aplicado pelo IBGE.

Figura 59: Mapa de Influência de Fortaleza - 2007

Fonte: Contagem da População 2007; Área territorial oficial. Rio de Janeiro: IBGE, [2007]. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/servidor_arquivos_est/diretorios.php?caminho=../pub/Pib_Municipios>. Acesso em mar. 2008

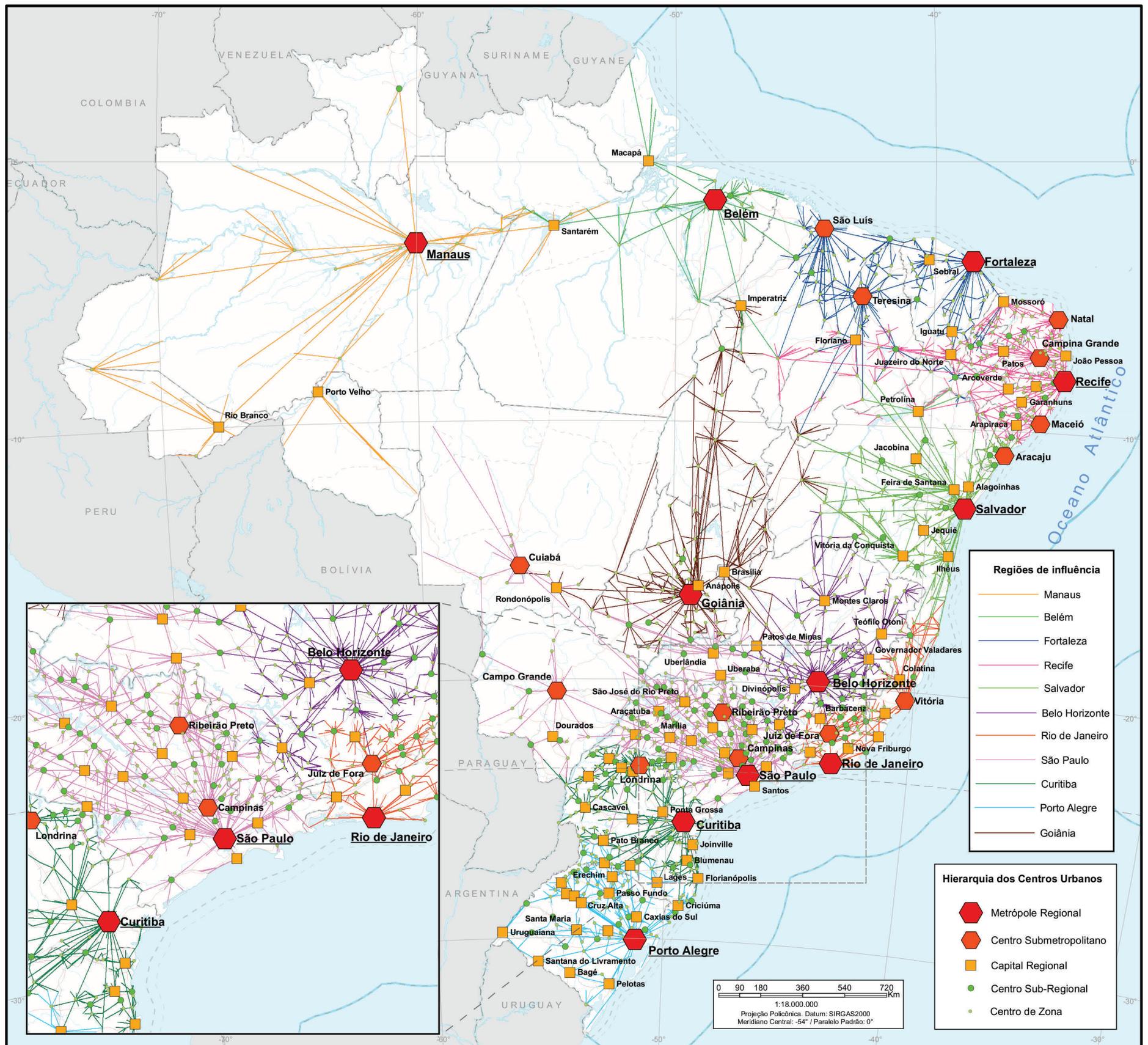


Figura 60: Mapa Brasil - Rede Urbana 1978

Fonte: IBGE, Diretoria de Geociências, Coordenação de Geografia, Regiões de Influência das Cidades 1978

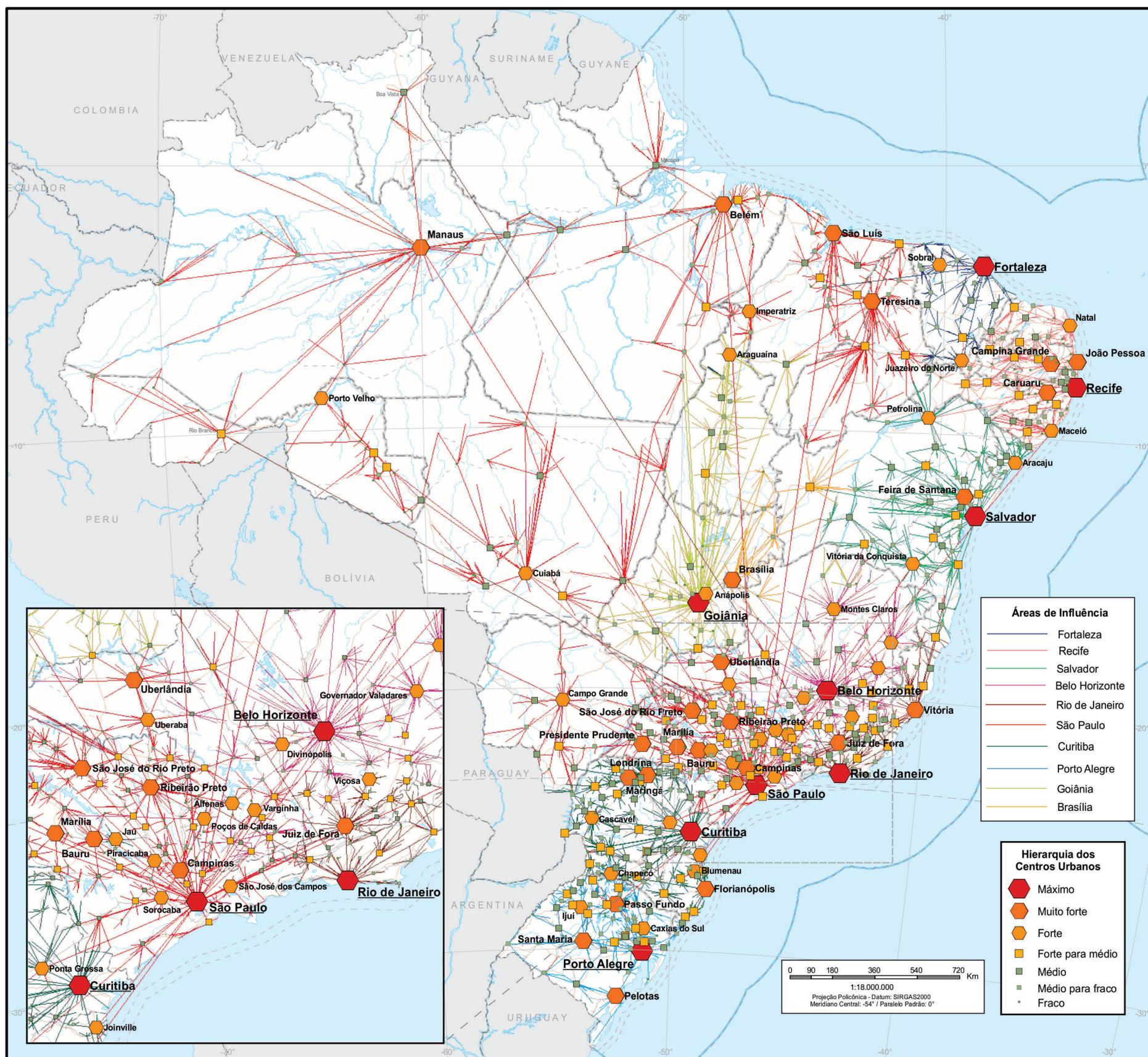


Figura 61: Mapa Brasil - Rede Urbana 1993

Fonte: IBGE, Diretoria de Geociências, Departamento de Geografia, Regiões de Influência das Cidades 1993.

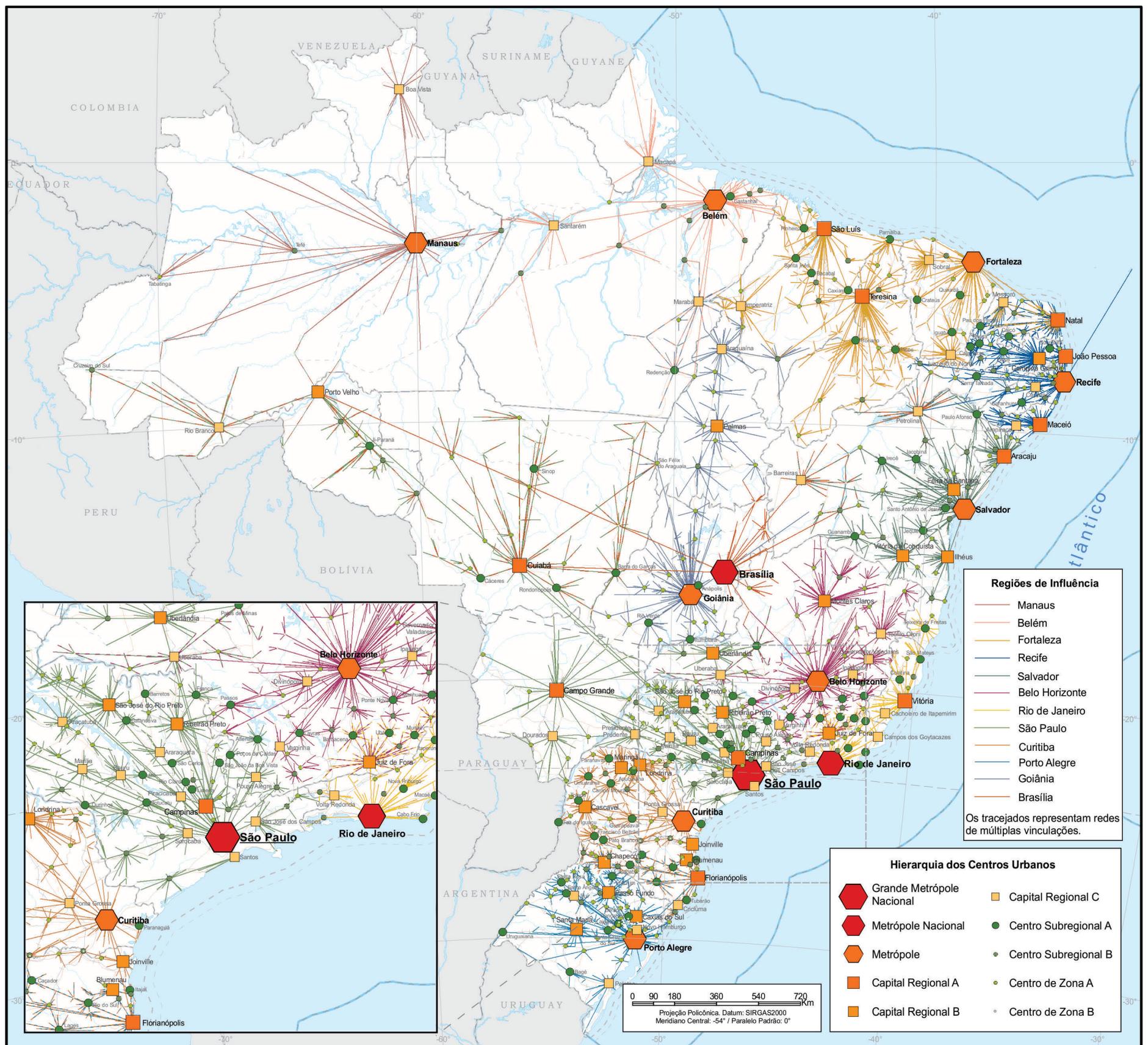


Figura 62: Mapa Brasil - Rede Urbana 2007

Fonte: IBGE, Diretoria de Geociências, Coordenação de Geografia, Regiões de Influência das Cidades 2007

3.5 – O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO CONTEMPORÂNEO DE FORTALEZA

As consequências das dinâmicas supracitadas repercutiram na expansão e organização da RMF, identificados com a segunda fase do processo de metropolização no Brasil, como já foi assinalado⁸⁰.

A atual configuração foi se definindo em função primeiramente dos desmembramentos dos municípios, como foi o caso dos já citados, como Maracanaú, Guaiúba e Eusébio até 1986 e mais recentemente a emancipação de Itaitinga em relação à Pacatuba em 1991, não provocando um aumento em área do território metropolitano (Figura 63).

O segundo processo que redefiniu a configuração da RMF e implicou em seu crescimento físico consiste na incorporação de novos municípios ao conjunto dos municípios existentes, como foi o caso de Horizonte, Pacajus e Chorozinho⁸¹, justificada pela expansão da dinâmica industrial ao longo da BR-116 e São Gonçalo do Amarante, no contexto da construção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, conforme Lei Complementar Estadual 18/1999 (Figura 63). Em 2009, foram incorporados mais dois municípios à RMF, Pindoretama e Cascavel, conforme a Lei Complementar 78/2009, motivado por questões políticas⁸². A evolução política administrativa da RMF pode ser visualizada na Tabela 47 abaixo:

Tabela 47
Evolução político-administrativa da Região Metropolitana de Fortaleza 1973-2009

Especificação	1973	1986	1991	1999	2000	2007	2009
Número de municípios	05	06	08	13	13	13	15
Número de distritos	32	34	64	73	73	73	84

Fonte: IBGE/IPECE

No caso de Fortaleza, é importante destacar que o modelo de metropolização centro-periferia coexiste com as novas dinâmicas metropolitanas (Figuras 65 a 69). Nesse sentido, verifica-se um processo contínuo de ajuste das funções urbanas na Região Metropolitana de Fortaleza, demonstrando que as transformações desencadeadas pela atividade turística estão em curso.

A partir da década de 1990, outros aspectos justificam a expansão metropolitana e a integração física e funcional, tais como: novos eixos de desenvolvimento industrial; a integração metropolitana via orla marítima; a transformação de terra rural em urbana; as novas dinâmicas habitacionais e imobiliárias; a emergência de novas tipologias de turismo e lazer (pousadas, hotéis, resorts, condomínios, flats, casas de veraneio); e a decadência do centro de Fortaleza⁸³.

A compreensão da evolução e configuração do território da Região Metropolitana de Fortaleza transcende a sua legitimação jurídico-institucional estabelecida por decreto na década de 1970, pois a base da sua estruturação territorial remonta a atração exercida pela capital, historicamente relacionada aos ciclos históricos, conforme foi destacado anteriormente.

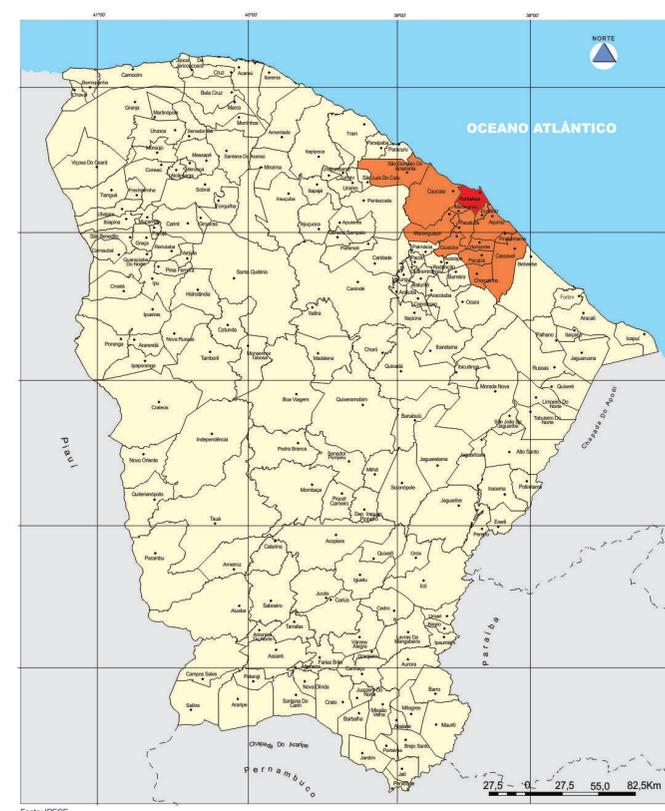
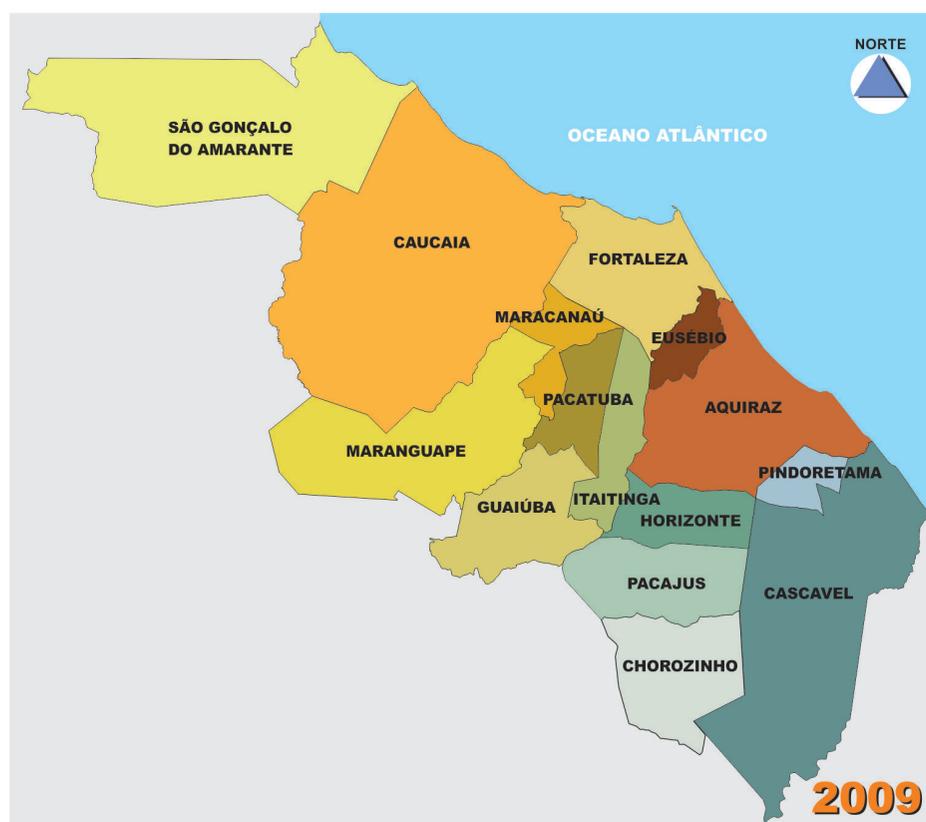
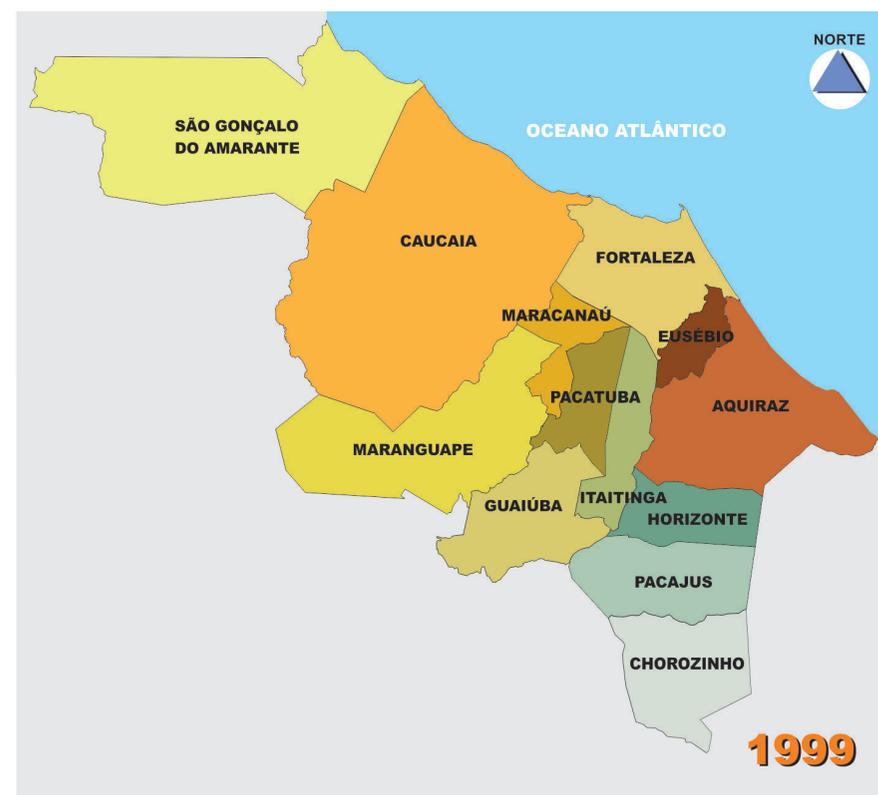
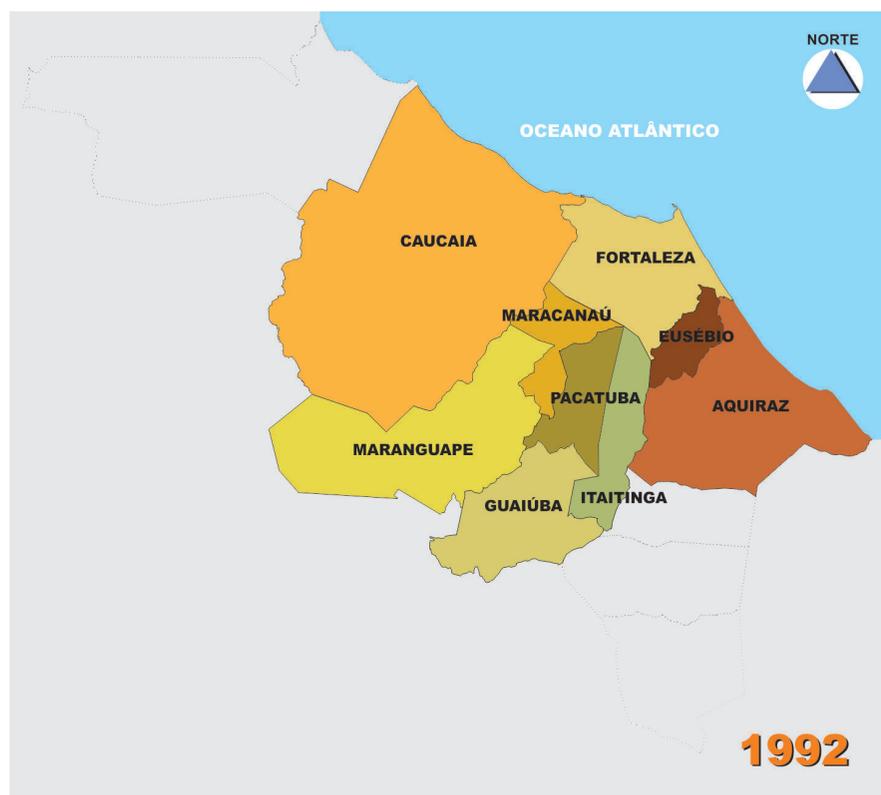
Nesse sentido, é necessário identificar os principais elementos que contribuíram para a estruturação do território metropolitano. No segundo capítulo foi analisada a estrutura metropolitana baseada no sistema viário no contexto do início do processo de metropolização, identificando os principais elementos do sistema ferroviário, rodoviário e portuário. Sendo assim, para caracterizar o processo contemporâneo de metropolização da RMF serão assinalados os elementos do sistema viário que foram acrescentados ao existente (Figura 64), servindo de base para compreender como a atividade turística tem influenciado a estrutura-

⁸⁰ Pela intensa verticalização de áreas com maior qualidade ambiental urbana; pela periferia dos ricos, através do surgimento de condomínios fechados nas bordas da metrópole e nos municípios vizinhos; pela relativa descentralização industrial; pelo crescimento de áreas de habitação precária e ocupação de áreas de risco; pela valorização e desvalorização crescente de áreas consolidadas e/ou vazios urbanos; pela decadência do centro principal; e pela tendência a uma polinucleação no interior da Metrópole.

⁸¹ Horizonte e Chorozinho eram distritos de Pacajus e foram emancipados em 1987.

⁸² Adverte-se que os municípios de Pindoretama e Cascavel localizam-se nos limites do município de Aquiraz, mas somente o município de Cascavel possui faixa litorânea. Como o acréscimo desses municípios já ocorreu na última etapa da pesquisa, decidiu-se não incorporá-los ao estudo, em razão também do incipiente nível de integração à Metrópole.

⁸³ As transformações no Centro de Fortaleza constituem um dos principais sintomas do processo de refuncionalização socioespacial da Metrópole, que apesar da diversidade de usos que encerra se direciona e se especializa no atendimento às demandas da periferia. Ao Centro ainda compete o papel de articulação do território metropolitano, uma vez que materializa os vários tempos da Metrópole, perceptíveis na confluência da estrutura metropolitana em sua direção, além da sua significância cultural.



OBS.: Os municípios de Cascavel e Pindoretama não estão incluídos no recorte da tese

Figura 63: RMF – Evolução Territorial – 1991-2009

Fonte: IPECE - Elaborado pelo Autor



Figura 64: Mapa RMF - Sistema Viário 2008

Fonte: DER - Elaborado pelo autor

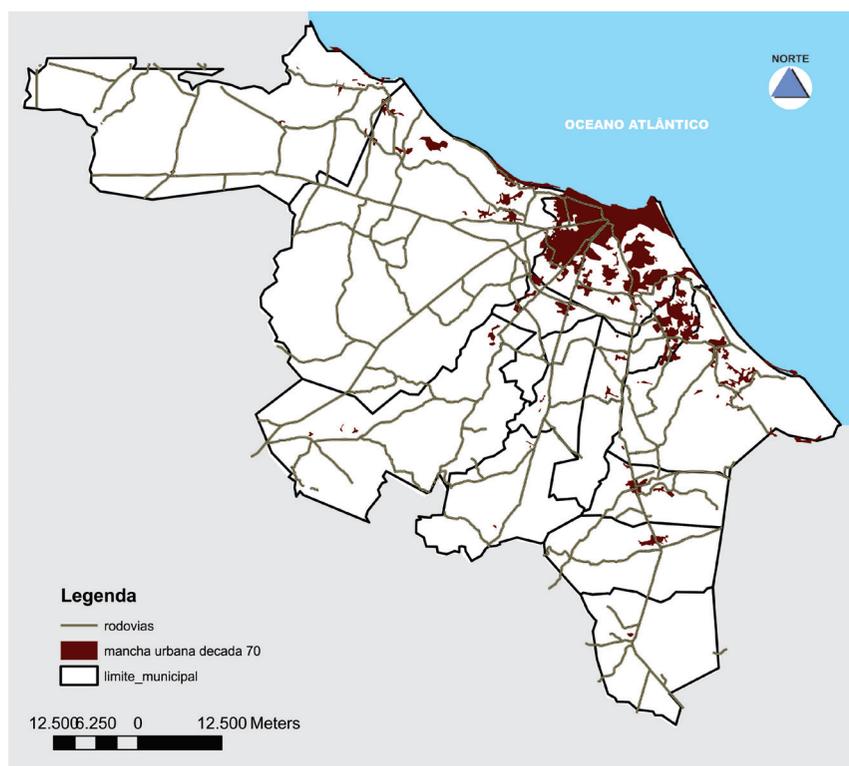


Figura 65: Mapa RMF - Mancha Urbana Década de 1970

Fonte: FREITAS e PEQUENO, 2011.

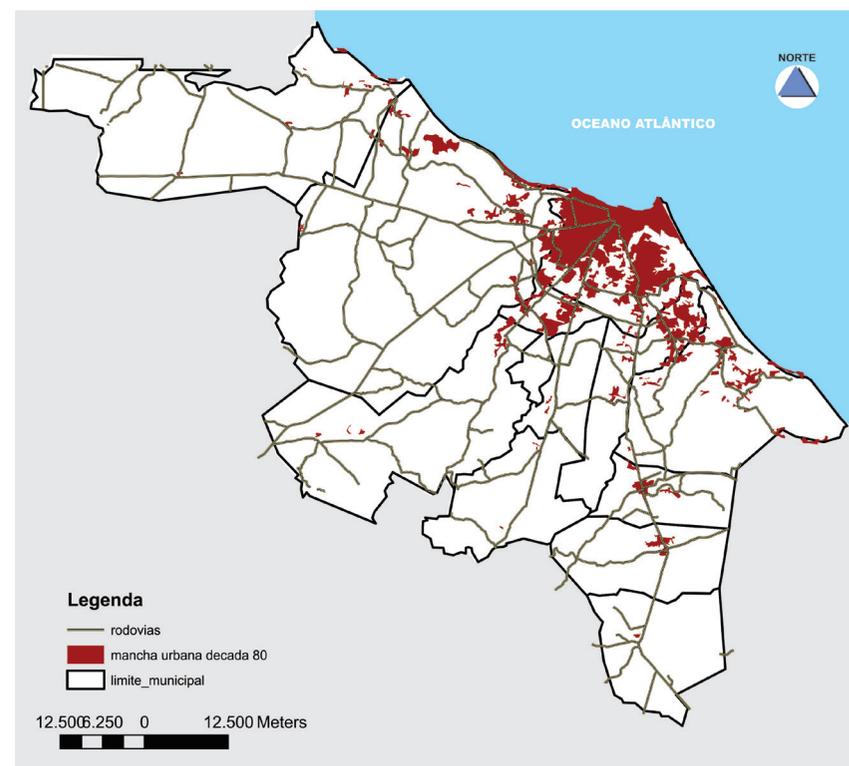


Figura 66: Mapa RMF - Mancha Urbana Década de 1980

Fonte: FREITAS e PEQUENO, 2011.

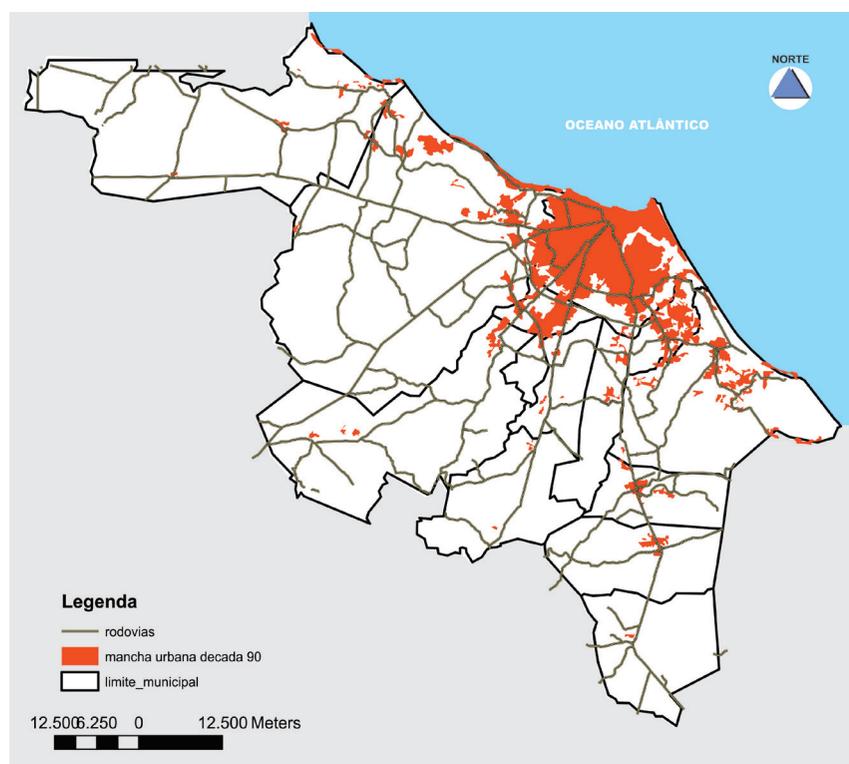


Figura 67: Mapa RMF - Mancha Urbana Década de 1990

Fonte: FREITAS e PEQUENO, 2011.

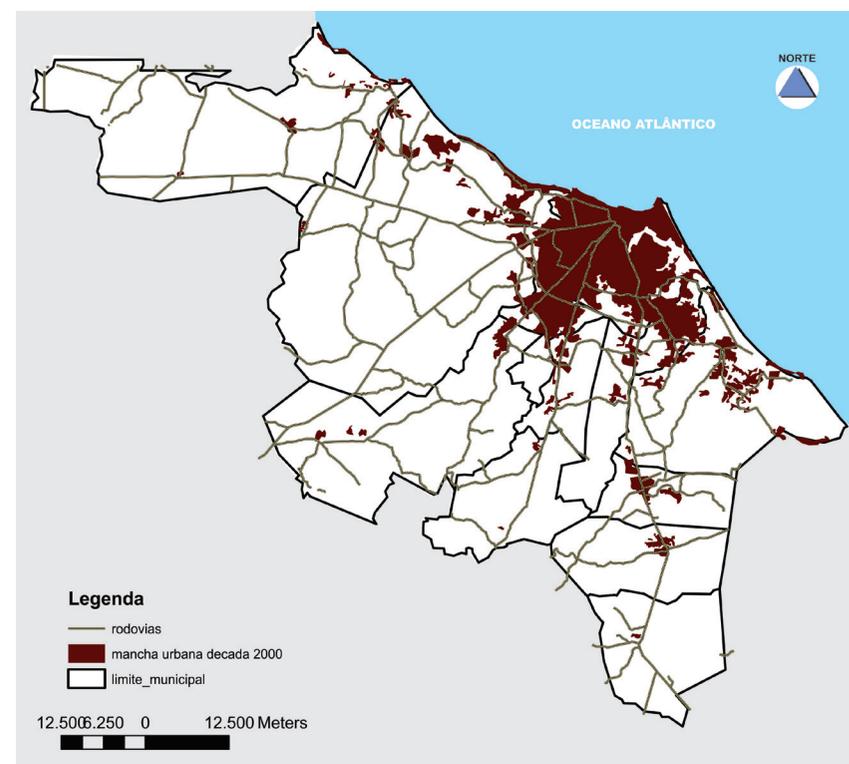


Figura 68: Mapa RMF - Mancha Urbana Década de 2000

Fonte: FREITAS e PEQUENO, 2011.

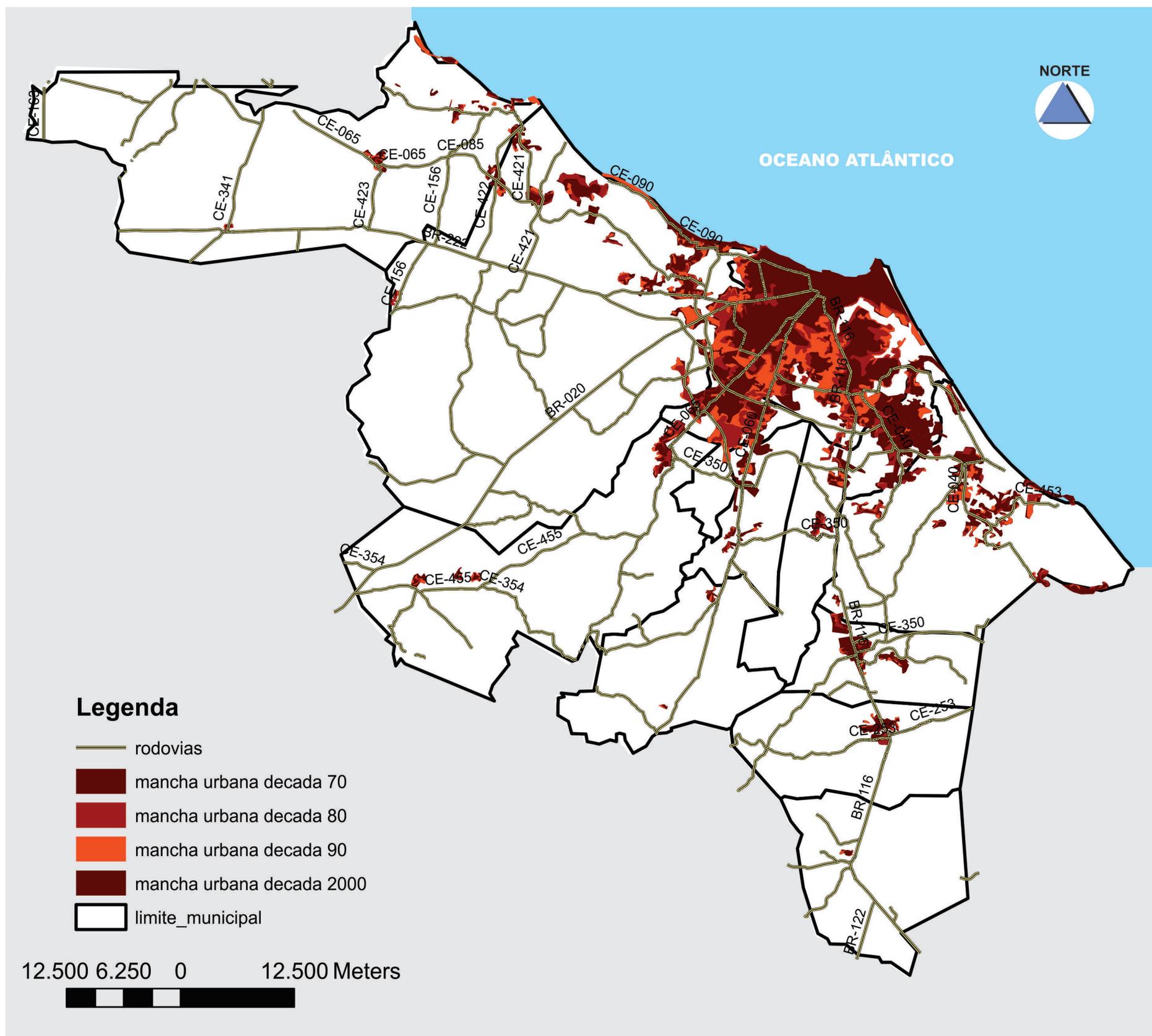


Figura 69: Mapa RMF - Evolução da Mancha Urbana 1970-2000

Fonte: FREITAS e PEQUENO, 2011.

ção e expansão metropolitana, bem como para comparar a configuração espacial no contexto da industrialização (unificação do mercado nacional e políticas da SUDENE) e a atual, em que pesam as novas políticas industriais, as políticas de turismo e o incremento do terciário em geral.

A implementação do CIPP, na divisa entre os municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, constitui uma das infraestruturas mais impactantes no território metropolitano, conforme já foi destacado, e constitui uma estratégia para dinamizar diversos setores da economia no Ceará. Embora as atividades industriais do complexo não estejam consolidadas, as atividades portuárias em operação e a infraestrutura de apoio já fazem do Porto do Pecém um dos principais polos de desenvolvimento contemporâneo da RMF. As atividades do Porto do Mucuripe são mantidas e ainda possuem grande impacto na estrutura metropolitana.

Em relação ao sistema ferroviário, foi acrescido à configuração histórica um ramal que interliga a linha que segue no sentido norte do Ceará ao Porto do Pecém, como forma de viabilizar o transporte de cargas no novo porto. É importante ressaltar que o sistema ferroviário no Ceará foi perdendo gradativamente sua importância econômica tanto no transporte de mercadorias como de pessoas, em detrimento do sistema rodoviário, muito embora a sua permanência física fosse patente. Na escala metropolitana, essa permanência é mais marcante por conta da densidade da ocupação e mais dinâmica em função da utilização da via férrea para transporte de pessoas.

Desde o início do processo de metropolização, as duas ferrovias serviam às linhas de trem metropolitano e tiveram importância significativa no início do processo de metropolização de Fortaleza.

Atualmente esse sistema tem sido utilizado e reformulado pelo METROFOR - Cia. Cearense de Transportes Metropolitanos - para a implementação do metrô de Fortaleza, processo em curso que remonta aos fins da década de 1980, período em que se iniciaram os projetos. A necessidade de atendimento à demanda de transporte público da população da RMF por intermédio do metrô, especialmente da periferia de Fortaleza e dos municípios de Caucaia, Maracanaú, Maranguape e Pacatuba, se justifica pela concentração da maior parte dos conjuntos habitacionais na área de influência dos corredores norte e sul. A estrutura metropolitana tende a tomar novas configurações com o advento do metrô, maximizando a importância do sistema ferroviário na configuração espacial da RMF.

Quanto às transformações no sistema rodoviário destacam-se as obras de duplicação da BR-116, no trecho entre Fortaleza e Itaitinga, e a duplicação de rodovias estaduais, como a CE-040 até Cascavel (executada em diversas fases); a CE-060, que cruza Maracanaú e Pacatuba no sentido sudoeste; a CE-065 que conecta Fortaleza à Maranguape. É importante salientar a manutenção dos traçados destas em relação aos caminhos históricos que se direcionavam para Fortaleza. A BR-222 foi a única que não sofreu intervenção, com destaque para a BR-020 no trecho correspondente ao anel viário que iniciou suas obras de duplicação.

Inseridas nas políticas industriais e do turismo, destacam-se as rodovias estaduais: CE-085, via estruturante que conecta os municípios da chamada “*Costa do Sol Poente*” e conduz ao novo porto, construída com recursos do PRO-DETUR/CE I; a CE-422 e a CE-348 que possibilitam o acesso ao Complexo Industrial e Portuário do Pecém a partir da CE-085; e a CE-025, que foi ampliada e interliga Fortaleza aos municípios de Eusébio e Aquiraz, na porção litorânea leste da RMF e atualmente passa por um proces-

so de duplicação. A interligação entre os demais municípios da RMF, excetuando Fortaleza, é precária e formada principalmente pela CE-350, que liga Pacatuba à Itaitinga.

Não se pode deixar de mencionar o impacto do novo aeroporto de Fortaleza na estruturação espacial da RMF, em função das intenções de incremento da atividade turística, bem como pelo papel que cumpre na articulação dos municípios e estados que se localizam na área de influência de Fortaleza.

O sistema viário atual reforça o papel dominante e centralizador de Fortaleza, bem como da expansão metropolitana, que em um primeiro momento se manifesta dentro de um “*padrão periférico*”, associado à construção de conjuntos habitacionais e da localização também periférica, embora incipiente, das indústrias e distritos industriais.

Uma tendência em curso mostra que a expansão metropolitana e, conseqüentemente, a estruturação da RMF ocorre em função da dinâmica dos fluxos turísticos e imobiliários e na faixa litorânea, contrariando o “*padrão periférico*”, uma vez que a produção, o uso e a apropriação destes espaços são diferenciados, por se voltar para uma população de maior poder aquisitivo e para os turistas, constituindo assim uma forma de urbanização contemporânea marcada pelo seu caráter fragmentado e extensivo.

Outro componente que pode ser destacado na estruturação metropolitana contemporânea diz respeito à transposição das barreiras naturais, principalmente nas fozes dos rios que cortam a RMF e definem inclusive os limites dos municípios, como foi o caso da integração entre Fortaleza e Caucaia com a ponte sobre o Rio Ceará e Fortaleza e Aquiraz com a ponte sobre o Rio Pacoti, confirmando uma tendência de expansão metropolitana na faixa litorânea, fato novo no processo de metropolização de Fortaleza.

É importante destacar que o território metropolitano encontra-se continuamente em construção. O papel polarizador de Fortaleza no controle das forças centrípetas e centrífugas de concentração e expansão, respectivamente, induziu um desenvolvimento desequilibrado e heterogêneo das funções socioespaciais, justificando em grande parte a descontinuidade e a fragmentação espacial. Essa fragmentação, no entanto, não descaracteriza os atributos da Metrópole.

Embora se verifiquem dinâmicas de expansão e consolidação da RMF, sobretudo ao longo dos eixos viários, é fato que as transformações continuam sendo presididas pela capital, impossibilitando um desenvolvimento socioespacial simultâneo e integrado dos outros municípios, colaborando para acentuar a macrocefalia urbana de Fortaleza.

A gestão metropolitana tem sido o maior impasse na concatenação de ações articuladas a fim de atender às demandas econômicas, políticas e culturais no interior da dinâmica socioespacial da Metrópole. Esse fato se deve de certa maneira à autonomia crescente dos municípios, reforçada pela Constituição de 1988, pelo Estatuto da Cidade e pela ausência de uma esfera pública administrativa intermediária capaz de transcender os impasses e interesses político-partidários dos poderes municipais.

Conforme assinalado anteriormente, a AUMEF (Autarquia da Região Metropolitana de Fortaleza) foi o primeiro órgão estadual a tratar do planejamento metropolitano. Embora tenha elaborado na década de 1970 e 1980 com diagnósticos da problemática metropolitana e consequentes planos de estruturação, como foi o caso do último realizado em 1985 e publicado em 1988, a maioria das proposições sequer saiu do papel. A autarquia foi extinta em 1991 e, a partir de então, a gestão metropolitana ficou a cargo das Secretarias do Estado, que conforme o governo,

mudava de denominação.

Em fins da década de 1990, algumas estratégias de planejamento voltadas para a questão metropolitana se inseriram dentro do Projeto de Desenvolvimento Urbano do Estado do Ceará (PROURB), que priorizava a concepção dos planos diretores de diversos municípios do estado. No entanto, os planos diretores dos municípios da RMF não se prestaram a apoiar a gestão metropolitana no conjunto da sua dinâmica socioespacial.

Mesmo com a inclusão de novos municípios à RMF em 1999 e 2009, a responsabilidade da gestão metropolitana ficou descentralizada em ações fragmentadas das diversas secretarias do poder estadual, de acordo com a divisão das macrorregiões administrativas definidas pelo próprio Estado⁸⁴.

O PLANEFOR⁸⁵ (Plano Estratégico da Região Metropolitana de Fortaleza) foi uma tentativa que surgiu no âmbito privado, promovida por iniciativa conjunta do Centro Industrial do Ceará (CIC), Câmara dos Dirigentes Lojistas (CDL), Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC) e Federação do Comércio do Estado (Fecomércio). O plano contava com a colaboração e participação dos poderes estadual e municipal, associações, entidades de classe, movimentos comunitários, ONGs e a sociedade civil em geral.

Como a própria denominação do plano revela, a proposta se enquadra nos moldes do planejamento estratégico e assimila todas as características preconizadas pela visão empresarial. As limitações do plano são proporcionais à dificuldade de articulação dos interesses dos diversos atores envolvidos no processo, associadas aos obstáculos de execução das estratégias face à condição de ONG (organização não governamental).

Para Silva (2007, p. 107) “a região ressenete-se de uma agenda metropolitana contendo medidas de superação da fragmentação imposta pela gestão local muitas vezes isolada dos interesses do conjunto de municípios”.

As transformações e dinâmicas por que tem passado a RMF na atualidade são provenientes de ações muito mais efetivas do “*Governo do Estado*”, concebidas em escala regional (o Ceará), mas com impactos concentrados na RMF. Mesmo o município de Fortaleza, que possui um nível de administração mais consolidado em relação aos demais municípios da RMF, não tem sido capaz de gerenciar um desenvolvimento mais integrado da RMF, questão que poderia estar inserida na revisão mais recente do Plano Diretor da Cidade.

Em síntese, o processo contemporâneo de metropolização na RMF, tem sido condicionado e condicionante de uma pluralidade de práticas sociais, ratificando o seu caráter híbrido, a saber:

- **práticas econômicas** - representadas pelos impactos dos ciclos históricos e atualmente pela inserção periférica do Ceará na produção e consumo globalizados, por intermédio do incremento dos três setores da economia, com ênfase para três atividades estratégicas: o agronegócio, a indústria e o turismo, com dinâmicas concentradas na RMF, que centraliza o comando, os investimentos, e os fluxos da produção, da distribuição e do consumo;
- **práticas políticas** – representadas pelo papel preponderante do Estado em ações, políticas e aparatos ideológicos, favorecendo a penetração do capital (nacional e internacional) em consonância com o neoliberalismo e com os interesses hegemônicos da elite local, sendo a Metrópole o lugar por excelência de materialização

⁸⁴ A Secretaria das Cidades, criada a partir de 2007 pelo atual governo reeleito, tem direcionado suas ações para o desenvolvimento urbano no interior do Estado, tais como a criação da Região Metropolitana do Cariri, tendo ficado as questões relativas à RMF em segundo plano.

⁸⁵ O PLANEFOR tinha como objetivo principal: “*Estruturar a Região Metropolitana de Fortaleza como espaço articulado e equilibradamente desenvolvido, com qualidade de vida, tornando-a centro de referência comercial, turístico, cultural, industrial, logístico e de serviço das regiões Norte e Nordeste, mantendo e potencializando a identidade conjunta e as específicas dos municípios e bairros que a compõem*”

destas práticas, em função de ser o principal alvo das políticas e por sediar o poder político-administrativo, além do fato de tornar mais visíveis as assimetrias de poder;

- **práticas cultural-ideológicas** – representadas pela tentativa de reverter a imagem negativa ligada à natureza tirana em um paraíso tropical turístico, sendo a Metrópole sintetizadora dessas imagens, além da suposta modernidade dos governos que se pretende realçar.

Enfim, baseado nestes pressupostos, é possível inferir sobre o papel da atividade turística no processo de urbanização da RMF.

CAPÍTULO 4

A URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NA RMF.

Pretende-se neste capítulo, estabelecer como critério para a compreensão do papel do turismo no processo de urbanização da Região Metropolitana de Fortaleza, os fundamentos que caracterizam a urbanização turística⁸⁶ levantados no Capítulo 01.

A urbanização turística na RMF insere-se no processo de urbanização contemporâneo em geral, quer dizer, agem em Fortaleza diversas dinâmicas que concorrem para a sua metropolização, em que se verifica a coexistência de padrões de metropolização historicamente distintos.

As peculiaridades da urbanização turística verificadas na RMF se enquadram em um processo socioespacial desencadeado pelo consumo e pelo lazer, diferente do início do processo de metropolização de Fortaleza, mais dependente da lógica da produção (políticas industriais da SUDENE e industrialização nacional), do consumo de bens coletivos, e também da própria aquisição de segundas residências, todos contribuindo de forma expressiva para a organização espacial. Na atualidade, além da ressonância e da motivação da lógica supracitada, emergem novas práticas sociais que concorrem para a produção e consumo do “*espaço turístico*” relacionado à modalidade de turismo de “*sol e mar*”, como o consumo dos recursos naturais, das paisagens litorâneas (praias, dunas, lagoas), do clima, além das experiências que essas potencialidades naturais suscitam para o exercício do lazer e dos esportes, incluindo o consumo do artesanato, da cultura popular, do forró e da gastronomia local.

A faixa litorânea da RMF constitui o lugar por excelência da manifestação espacial da atividade turística. Esses lu-

gares selecionados pelo turismo, representados pelos atrativos naturais da paisagem litorânea, sofrem intervenções que induzem um processo de turistificação mais intenso, como é o caso, só para citar um exemplo emblemático, do Complexo Aquático do Beach Park⁸⁷, localizado no Porto das Dunas, em Aquiraz, que se constituiu como um polo turístico temático que desencadeou novos usos e apropriações em seu entorno.

Verifica-se também, no caso da RMF, que a urbanização atrelada ao turismo não gera necessariamente núcleos urbanos com fins exclusivamente turísticos, muito embora se cultive a imagem de Fortaleza como uma “*metrópole turística*”, mas fragmentos no tecido urbano devotados às práticas de consumo e lazer do turismo. Esses fragmentos caracterizam a urbanização contemporânea e concorrem para a segregação socioespacial, pois produz espaços distintos voltados para o visitante e para os habitantes.

A urbanização turística concorre para que se operem transformações funcionais, estruturais/técnicas e formais na RMF.

As transformações funcionais dizem respeito ao papel que Fortaleza exerce na concentração e distribuição dos fluxos turísticos metropolitanos e estaduais, com o reforço das atividades terciárias em geral, ratificando a vocação histórica da cidade para as atividades de comércio e serviços. As novas atribuições funcionais se referem também a uma tendência de fortalecimento da rede urbana ao longo do litoral, na medida em que esses núcleos litorâneos se tornam mais acessíveis e articulados à capital. Sendo assim, além das funções que a Metrópole historicamente já desempe-

⁸⁶ Adverte-se que o emprego da expressão urbanização turística (sem aspas) designa tanto os impactos do turismo sobre a cidade existente como os lugares voltados exclusivamente para a atividade.

⁸⁷ Guardando as especificidades locais, inclusive de escala, este fenômeno do parque temático se identifica com o conceito de “*touristic metropolis*” de Gladstone (1998), que consiste na urbanização peculiar americana gerada por grandes atrativos turísticos, como é o caso da *Disney World* em Orlando e os cassinos/hotéis em Las Vegas, só para citar os alguns exemplos.

nhava (político-administrativo, industrial, terciária, portuária), soma-se na contemporaneidade o papel de comando da dinâmica socioespacial do turismo.

As transformações estruturais/técnicas se manifestam em um conjunto de intervenções técnicas no território, como o aeroporto, as rodovias litorâneas, obras de infraestrutura em geral e intervenções urbanas (requalificação, *gentrification*, criação de ícones urbanos). Entre as principais mudanças na estrutura metropolitana destacam-se as articulações viárias que conduzem aos lugares capturados pelo turismo, no caso, os espaços litorâneos, e servem de expansão do tecido metropolitano junto à costa, induzindo também as dinâmicas imobiliárias voltadas para a população local, conforme já foi destacado.

Por fim, as transformações formais correspondem às novas configurações de uso e ocupação do solo, às intervenções urbanas e edílicas, à relação público e privado, à relação ambiente construído e natural, às tipologias resultantes da implantação de hotéis, *resorts*, entre outros aspectos formais que serão aprofundados.

Para Mullins (1991), a urbanização atrelada ao turismo apresenta um aspecto incomum na história da urbanização ocidental: elas são construídas para o visitante. No caso de Fortaleza, é possível notar que algumas porções seletivas do território metropolitano têm a sua razão de ser em função de uma produção e consumo do espaço voltado para o turista, ainda assim condicionada fortemente pelas preexistências socioespaciais locais.

Na RMF, verifica-se também que o processo de urbanização que é condicionado pelo turismo suscita processos de concentração⁸⁸ e fragmentação⁸⁹.

A capital centraliza os fluxos turísticos de todo o estado e principalmente do litoral, assim como o incremento da atividade turística no Ceará tem impactado a urbanização de toda a costa cearense. Entretanto, na escala metropolitana essas relações de concentração e desconcentração ocorrem sob o comando mais efetivo de Fortaleza, colonizando esses espaços, tonando-os uma extensão da capital, protagonizando o controle, em detrimento das sedes municipais, da expansão e das formas de urbanização. Essa desconcentração da urbanização turística na RMF tem desdobramentos na “*periferização dos ricos*”, pois promove a ocupação de porções das áreas litorâneas voltadas para quem tem um poder aquisitivo elevado, tanto os turistas como os veranistas, que também consomem estes espaços. Como o litoral é o espaço privilegiado para a atividade turística a urbanização se caracteriza por um espraiamento nitidamente linear, compreendido geralmente entre a via de acesso aos núcleos litorâneos e a praia. No caso da expansão atrelada a outras dinâmicas, principalmente à indústria, a expansão também é linear, mas está condicionada exclusivamente pelas vias regionais e não por uma atratividade natural específica, particular ou com potencialidades paisagísticas.

Se à época do início do processo de metropolização de Fortaleza no contexto hegemônico da industrialização houve a necessidade de adaptação e reestruturação espacial, com o advento do turismo, a RMF também sofreu importantes intervenções no seu território para viabilizar a sua reprodução, algumas já assinaladas anteriormente.

Ao contrário da época de predomínio da industrialização, a criação de unidades de conservação e preservação do meio ambiente na lógica do consumo dos lugares passa a ser imperativa. Nesse sentido, foram criadas diversas unidades de conservação no Ceará e na RMF, com o intuito de que os atrativos naturais não se extingam. A criação de unidades de conservação na RMF torna esses lugares mais

⁸⁸ A concentração se manifesta na capital, que articula os fluxos turísticos na escala regional, nacional e internacional, em razão do nível mais elevado de infraestrutura (transportes e comunicação) e equipamentos (hotelaria, serviços, comércio, etc.).

⁸⁹ A desconcentração pode ser percebida nos espaços litorâneos dos municípios de Aquiraz, Caucaia e São Gonçalo do Amarante, que sofrem de forma mais efetiva a influência de Fortaleza e apresentam atratividades distintas e complementares em função de possuírem atrativos turísticos diversificados, contribuindo para que as práticas do turismo tenham uma abrangência metropolitana e uma articulação espacial mais íntima. Note-se que as atratividades naturais (o sol e o mar) têm lugar privilegiado também em Fortaleza.

valorizados e beneficiam a instalação de empreendimentos turísticos nas suas proximidades, sendo assim, a criação de unidades de conservação pelo Governo do Estado acaba funcionando como um incentivo. É evidente, que os novos paradigmas de preservação do meio ambiente, não somente no Ceará, não podem ser atribuídos às imposições do turismo, mas a um conjunto de condições preconizadas pelos reclames ambientalistas e pelo desenvolvimento sustentável.

Em síntese, a análise da urbanização turística da RMF enfatizará os seguintes aspectos:

- a importância de Fortaleza como ponto de atração e distribuição do fluxo turístico da RMF, cumprindo papel essencial na valorização das faixas litorâneas dos municípios de Aquiraz, Caucaia e São Gonçalo do Amarante, incorporando-os sem a mediação das sedes municipais, reforçando a dispersão da mancha urbana linearmente ao longo da costa, subtraindo inclusive o desenvolvimento socioeconômico das sedes dos municípios;
- a provisão de infraestrutura de transportes, terminais aéreos, marítimos, fluviais e rodoviários e sistema viário, no qual se destacam a construção de novas rodovias e o incremento das existentes e o novo terminal do Aeroporto Internacional Pinto Martins;
- os impactos da atividade turística na faixa litorânea da RMF, desencadeando novos usos e formas de ocupação;
- as tentativas de reabilitação urbana da área central (Centro e Praia de Iracema), com intervenções voltadas para o turismo, contribuindo em certa medida para o processo de “*gentrification*”.
- a implementação de equipamentos culturais, que concentram funções híbridas e de grande impacto na tessitura urbana, que no caso específico de Fortaleza o maior exemplo é o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura;
- a criação de ícones urbanos e arquitetônicos por intermédio de concursos de urbanismo e arquitetura promovidos pelo Governo do Estado e Prefeitura Municipal de Fortaleza, para reforçar a imagem de Fortaleza como uma metrópole turística e inseri-la no mercado turístico global, muito embora muitos destes projetos não tenham saído do papel;
- a estruturação de rede de hotelaria nas suas mais variadas modalidades (hotéis, pousadas, flats, *resorts*, albergues, etc.) e dos serviços, que se localiza quase que exclusivamente na orla de Fortaleza e dos municípios litorâneos, além da oferta de comércio e serviços avançados com atividade de entretenimento e gastronomia direcionados para turistas;
- o fenômeno contemporâneo da segunda residência, que tem se articulado fortemente com a atividade turística e imobiliária, com grande repercussão espacial nos municípios litorâneos da RMF;
- a construção do novo Centro de Convenções, que foi erigido para se tornar um ícone urbano e alimentar os fluxos turísticos na baixa estação e incrementar o turismo de eventos;
- a criação de áreas de preservação e conservação urbana e natural, através da sua institucionalização, apostando na capacidade destes atrativos turísticos de características espaciais particulares, que no caso da RMF há uma maior ênfase nos aspectos naturais se

comparando aos históricos, com a criação das unidades de conservação que se direcionam para a preservação dos rios, das barras, das lagoas e das dunas;

- e, finalmente, a promoção de eventos de escala internacional, nacional e local, de caráter esportivo ou cultural, como é o caso das recentes intervenções que estão sendo concebidas para Fortaleza sediar a Copa do Mundo de 2014.

As proposições supracitadas compõem os desdobramentos do referencial teórico apresentado no Capítulo 01, compondo os aspectos metodológicos da produção e consumo do espaço pelo/para o turismo na RMF manifestados na urbanização turística. As questões acima levantadas serão analisadas ao longo dos próximos subcapítulos, ora individualmente, ora de forma generalizada⁹⁰, sublinhando os processos em que a segregação socioespacial se evidencia.

4.1 – O PAPEL DO TURISMO NA ESTRUTURAÇÃO E EXPANSÃO METROPOLITANA

O turismo se apropria dos espaços da cidade produzidos em uma etapa anterior da urbanização, ao mesmo tempo em que passa a adaptar e direcionar as preexistências espaciais à sua lógica, construindo novas espacialidades e gerando novos fluxos intraurbanos e metropolitanos.

As transformações suscitadas pelo turismo na estrutura metropolitana da RMF se manifestam no papel destacado desempenhado pelo aeroporto em conjunto com o sistema viário de Fortaleza e as rodovias litorâneas, responsáveis por impulsionar novas dinâmicas socioespaciais incluídas ou excluídas em Fortaleza e na RMF como um todo.

A expansão da urbanização litorânea de Fortaleza em direção aos municípios da RMF e posteriormente ao restante do litoral cearense foi impulsionada a princípio pela valorização dos espaços litorâneos voltados para as práticas de lazer e recreação desencadeados pela apropriação pelas classes mais favorecidas.

Para Villaça *“mesmo desempenhando eventualmente um papel demográfico e territorialmente secundário, os atrativos do sítio natural têm constituído importante fator de expansão urbana”* (VILLAÇA, 1998, p. 107). O diferencial em relação a esse tipo de expansão urbana é que eles atraem, ao contrário das vias regionais, a população de alta renda.

Esse processo se verifica primeiro na escala intraurbana se amplia para a escala metropolitana. A principal prática marítima moderna que contribuiu inicialmente para a expansão metropolitana de Fortaleza foi a atividade de veraneio e, mais recentemente, a atividade turística.

⁹⁰ A análise da urbanização turística na RMF estará disposta em três escalas de interpretação, não excluídas:

- a primeira diz respeito à totalidade da região metropolitana, uma vez que se pretende assinalar quais os principais elementos estruturantes relacionados à atividade turística, identificando como e onde se desenvolve a expansão da urbanização atrelada ao turismo (alguns aspectos da urbanização turística nesta escala já foram apontados);
- uma segunda escala de análise se refere aos impactos do turismo localizados exclusivamente em Fortaleza;
- a terceira se refere a transformações espaciais que acontecem na faixa litorânea dos municípios de Aquiraz, Cauaia e São Gonçalo do Amarante.

Por outro lado, é importante salientar que o processo de valorização litorânea em Fortaleza⁹¹ é distinto do que ocorre nos municípios litorâneos contíguos, em função inicialmente do período em que cada fenômeno aconteceu. A prática de veraneio que impulsionou o crescimento litorâneo de Fortaleza está relacionada a aspectos de natureza essencialmente intraurbana, concentrando usos diversos e mantendo relações mais estreitas com a dinâmica imobiliária, a verticalização, a criação de espaços públicos como o Calçadão da Avenida Beira-Mar, ao passo que a urbanização da faixa de praia dos municípios da RMF se deu a princípio quase que exclusivamente relacionada à ocupação de residências secundárias, que se instalaram em loteamentos cuja infraestrutura urbana era extremamente precária e a dinâmica urbana submetida à sazonalidade.

Com o advento do turismo litorâneo, a paisagem resultante da ocupação da orla de Fortaleza e dos núcleos litorâneos da RMF se diferencia também nos seus aspectos morfológicos, confirmados no tipo de relação com o ambiente natural, nos usos e nas tipologias arquitetônicas, demonstrando que embora a ocupação dessas áreas tenha sua origem e motivação na dinâmica urbana da capital, não constituem mera reprodução espacial da urbanização litorânea e turística de Fortaleza.

O tipo de urbanização litorânea observado nos municípios da RMF não se efetuou como um prolongamento da ocupação da orla de Fortaleza, pois as barreiras naturais e a inexistência de acessos na faixa de praia não acarretaram um crescimento contínuo da mancha urbana, como aconteceu na capital.

A integração e os acessos viários entre Fortaleza e as áreas litorâneas dos municípios limítrofes (Aquiraz e Caucaia) se deu distante da orla marítima, justificando de certa maneira a descontinuidade da área urbanizada e a presença de

grandes vazios urbanos, principalmente no sentido leste. O acesso à Prainha e ao Iguape, os núcleos litorâneos com ocupação de segunda residência mais antigos, só era possível atravessando a sede do município de Aquiraz. O acesso ao Icarai e ao Cumbuco, os primeiros núcleos litorâneos do litoral oeste da RMF, se dava passando pela sede de Caucaia. Só mais recentemente estes acessos foram facilitados com a construção de vias mais próximas ao litoral favorecendo uma maior continuidade da mancha urbana que cresce na faixa litorânea, atestando que as políticas de turismo voltadas para a provisão de infraestruturas incidiram sobre o processo de urbanização e expansão metropolitana de Fortaleza (Figura 70).

Mais recentemente, a conexão viária no sentido oeste foi realizada com a construção da ponte sobre o Rio Ceará, favorecendo a interligação com o município de Caucaia e contribuindo para o processo de conurbação urbana e integração mais efetiva com as praias da porção oeste da RMF. No sentido leste, a Ponte sobre o Rio Pacoti, na divisa entre Fortaleza e Aquiraz, também favoreceu a integração urbana ao longo da faixa litorânea da RMF, proporcionando transformações significativas no Porto das Dunas fortemente atreladas ao turismo. A integração urbana junto à orla tende a se consolidar ainda mais com a recente finalização da obra da ponte sobre o Rio Cocó, unindo a Praia do Futuro à Sabiaguaba e à COFECO e, conseqüentemente, ao Porto das Dunas, em Aquiraz.

Em síntese, o processo de expansão da faixa litorânea dos municípios vizinhos à Fortaleza, ligados à expansão da urbanização não ocorreu continuamente ao longo da orla marítima, seja pelos condicionantes naturais, seja pela precariedade dos acessos. Até fins do século XX, a interligação viária na linha da orla era praticamente nula e atualmente tende a se consolidar com as obras de infraestrutura decorrentes das políticas públicas de turismo. A in-

⁹¹ A valorização dos espaços litorâneos da RMF, inclusive no Ceará, não é exclusivamente econômica, ou seja, não é representada apenas pelo valor de uso e pelo valor de troca, mas possui fundamentos simbólicos, uma vez que a incorporação de algumas áreas litorâneas como territórios do lazer se justificam por se tornarem símbolo de status social. No entanto, verifica-se que na medida em que a acessibilidade a esses lugares melhorou e se intensificam os fluxos da população em geral, esses lugares vão perdendo gradativamente o seu poder de atração pelas elites, como aconteceu no Icarai, Prainha e Iguape, confirmando que a valorização litorânea não se verifica em função da existência de vias regionais de transporte, pelo contrário a valorização litorânea atrai a implantação do sistema viário.

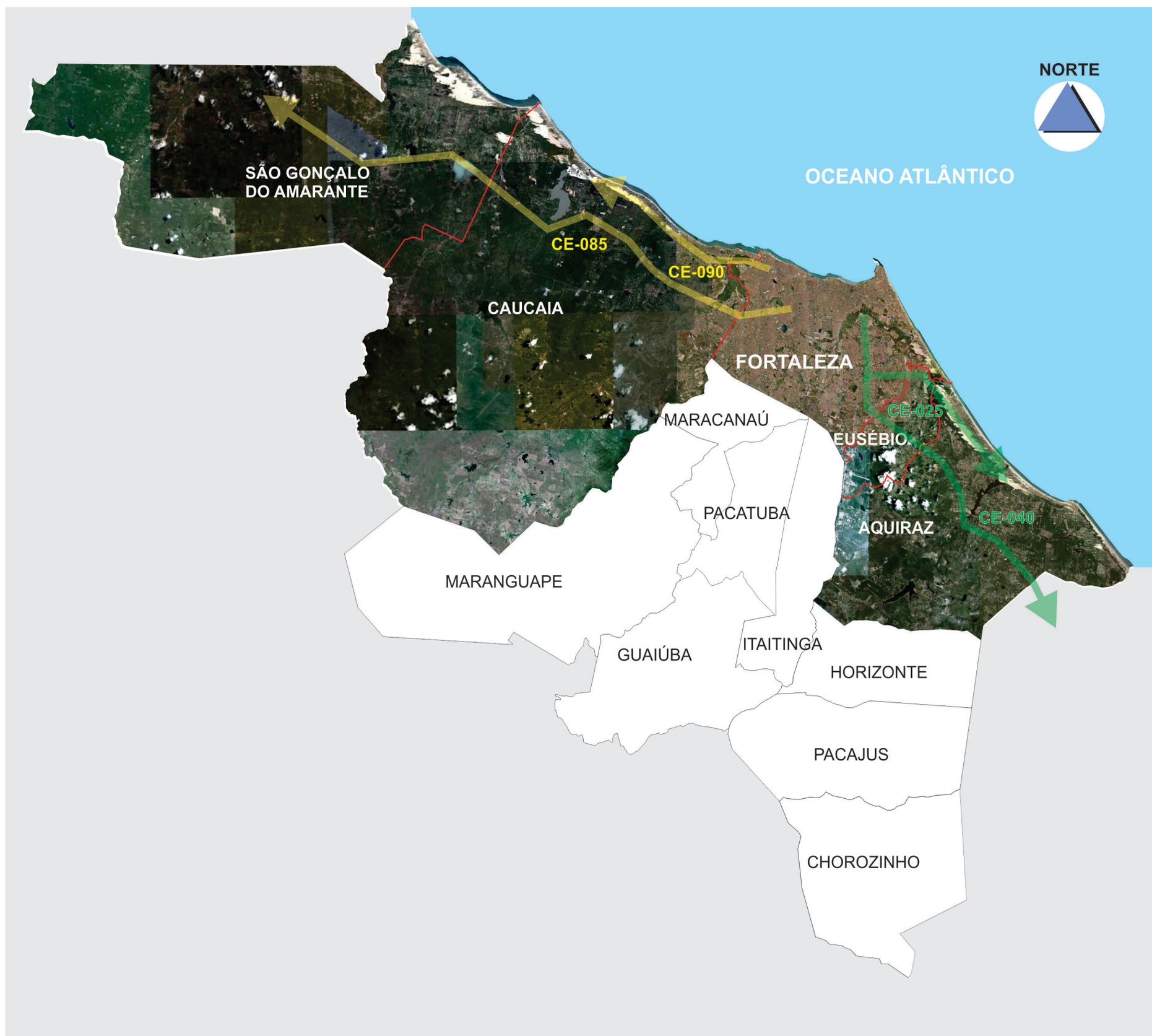


Figura 70: Foto Aérea - Municípios Litorâneos RMF

Fonte: Elaborada pelo autor

tegração, no entanto, não garante uma relação harmoniosa entre a cidade e o mar, devido também à fragmentação e diferenciação socioespacial apresentada.

Nos últimos anos, com o incremento do turismo, a faixa litorânea da Região Metropolitana de Fortaleza vem acusando um acelerado processo de ocupação do solo, de forte impacto sobre a natureza. Uma acirrada competição se estabelece entre os diversos atores produtores do espaço na faixa litorânea, envolvendo populações tradicionais representadas pelos pescadores, alqueiros e marisqueiras, a classe média urbana que ali constrói sua segunda residência e os investidores nacionais e estrangeiros ligados ao setor de negócios turísticos (SILVA, 2007, p. 103).

Na sequência, serão analisadas as transformações relativas ao aeroporto e ao sistema viário, bem como os impactos da atividade turística na faixa litorânea de Fortaleza e da RMF.

4.2.1 – A INFRAESTRUTURA: O AEROPORTO E O SISTEMA VIÁRIO.

Fortaleza constitui o centro de atração e distribuição dos fluxos turísticos não somente da RMF, mas de todo o litoral cearense, assim como dos polos turísticos localizados no sertão e nas serras. Nesse sentido, verifica-se que o processo de metropolização de Fortaleza impulsionado pelo turismo não tem impactos exclusivos nas áreas localizadas na orla, principal atrativo turístico da Metrópole.

Várias intervenções urbanas voltadas para o turismo contribuíram para estabelecer novos fluxos e criar novas desigualdades dentro do território. Destacam-se na reestruturação socioespacial contemporânea do Ceará, que tem o turismo como um dos principais propulsores, o papel do aeroporto e o sistema viário intraurbano e metropolitano,

principalmente as vias de acesso aos núcleos litorâneos.

A construção do novo terminal de passageiros do Aeroporto Pinto Martins (1996 a 1998) (Figura 71, 72, 73) pode ser considerada uma das intervenções urbanas mais significativas. Ainda que a análise do projeto do novo aeroporto não seja objeto de estudo do presente trabalho, vale salientar que o novo edifício – abstraindo-se os aspectos espaciais, funcionais, técnicos e estéticos passíveis de crítica - funcionou como signo da modernidade e do progresso pretendido pelo Governo do Estado, interferindo na imagem turística da cidade, na medida em que se colocava como portão de entrada para o Ceará, um “*cartão de visita*” de Fortaleza.

Embora tenha utilizado a mesma estrutura da pista de pouso, que foi reformada, a construção do terminal se deu no sentido contrário ao antigo, em um grande vazio urbano e com precárias condições de acessibilidade. Para tanto foi criada uma via de grande porte interligando a BR-116 ao Bairro da Parangaba e do Montese (Figura 71).

Essa obra viária criou dois processos simultâneos e excludentes:

- o primeiro se refere à extinção dos fluxos que conduziam ao antigo terminal através da Avenida Luciano Carneiro, que nasce na Avenida 13 de Maio, atravessa o bairro Vila União e chega até o Aeroporto. Pelo sentido da via, verifica-se que ela reforçava a interligação do Aeroporto à zona central da Cidade, onde se concentrava a maioria dos hotéis à época da sua construção, constituindo, dessa forma, uma componente do traçado radio-concêntrico de Fortaleza. A dinâmica ao longo da Avenida Luciano Carneiro perdeu a função de acesso ao aeroporto e se restringe cada vez mais à dinâmica dos bairros que a avenida atravessa. Os estabelecimentos de serviços de cargas e transportes tendem, na sua maioria, a se transferir da área, gerando

LEGENDA

- ORLA DEGRADADA (Pirambu - Leste-Oeste)
- ORLA TURÍSTICA (Praia de Iracema - Beira MAR)
- ORLA TURÍSTICA SECUNDÁRIA (Praia do Futuro)
- ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL (Sabiaguaba)



Figura 71: Foto Aérea - Fortaleza

Fonte: Elaborada pelo autor



Figura 72: Vista Aérea Aeroporto Internacional Pinto Martins

Fonte: <http://img351.imageshack.us/i/skylinegigante29oy.jpg/sr=1>



Figura 73: Vista Aérea Av. Carlos Jereissati

Fonte: www.skyscrapercity.com

um quadro de abandono e degradação por conta da obsolescência, muito embora recentemente algumas destas instalações tenham sido utilizadas com centros comerciais e outlets da produção de confecções da cidade.

- o segundo se refere à criação de uma conexão viária mais efetiva com a orla marítima e com os espaços de consumo do turismo, pois a construção da via de acesso ao aeroporto passou a conduzir os fluxos em direção aos bairros mais valorizados e à Beira Mar, lócus privilegiado onde se concentra a rede hoteleira. Para concretizar esses novos fluxos foi construída a Avenida Raul Barbosa, junto à margem esquerda do Rio Cocó, conectando a BR-116 à Avenida Desembargador Moreira, importante corredor viário que atravessa o bairro da Aldeota e atinge o mar.

É importante destacar que, a princípio, estas intervenções tiveram um caráter essencialmente rodoviário, uma vez que não houve uma preocupação em disciplinar os usos ao longo da via, nem dotá-las de um desenho urbano adequado e que valorizasse paisagisticamente o trajeto. Esse cenário foi modificado em 2010 com um projeto e construção da urbanização da margem do Rio Cocó, com equipamentos de lazer voltados para a população dos bairros adjacentes, valorizando sobremaneira o caminho entre o aeroporto e à orla. Essa obra de requalificação da margem do rio, no entanto, ficou restrita a este trecho, pois do outro lado da margem, defronte ao bairro do Tancredo Neves, considerado um dos bairros com habitações mais precárias nas proximidades do Cocó, não houve intervenções à altura.

No caso da Avenida Carlos Jereissati (via de acesso ao aeroporto transformada em rodovia estadual sob a jurisdição do Estado), verifica-se a manutenção de usos residenciais, a permanência da área sob domínio da Base Aérea, marcada por um enorme muro que a delimita e o surgimento

de construções ligadas ao serviço de cargas e um grande supermercado atacadista. A via facilitou sobremaneira o acesso a algumas das áreas periféricas da cidade, constituindo-se pouco a pouco um importante corredor de transporte público, por funcionar como uma ligação radial entre os eixos históricos no sentido leste-oeste.

A construção da Avenida Raul Barbosa ao mesmo tempo em que contribuiu para criar uma relação mais estreita com o Rio Cocó, muito embora o potencial paisagístico tenha sido subestimado, favoreceu a implantação de um corredor de comércio e serviços populares, caracterizado por ocupações desordenadas e espontâneas ao longo da via⁹².

Outra articulação que foi desencadeada por esse conjunto de intervenções viárias suscitadas pela construção do novo terminal foi uma ligação mais estreita entre o Porto do Mucuripe e o aeroporto, viável com a construção, por parte da prefeitura, da chamada Via Expressa (Av. Almirante Henrique Sabóia) que segue paralela ao ramal ferroviário Parangaba-Mucuripe e se articula à Av. Raul Barbosa⁹³.

Em síntese, a construção do novo terminal e do sistema viário complementar induziu os fluxos de turistas mais diretamente do aeroporto para os espaços capturados e produzidos pelo/para o turismo, localizados na faixa litorânea mais valorizada, em detrimento dos antigos fluxos que conduziam ao centro da cidade. Ainda que o aeroporto esteja localizado quase no centro geográfico da cidade, as possibilidades de acesso são restritas, até mesmo em relação a caminhos alternativos ao sistema viário que se direciona para a orla turística, pois convergem para uma única avenida.

Ao contrário de outras capitais do Brasil, que possuem seus aeroportos localizados em municípios vizinhos à capital, gerando dinâmicas de expansão metropolitana, a

⁹² Pode-se atribuir essa ocupação desordenada ao Estado e à Prefeitura, que não conduziram um processo de planejamento integrado considerando as preexistências socioambientais do lugar e integrando-as aos novos fluxos gerados com a construção da avenida, impulsionados pela construção do novo terminal do aeroporto.

⁹³ A Via Expressa facilitou também o escoamento das mercadorias que chegam no porto para a BR-116.

construção do novo terminal ratifica a concentração dos investimentos turísticos em Fortaleza, constituindo uma vantagem competitiva da cidade em possuir um aeroporto próximo às áreas apropriadas pela atividade turística.

Outra intervenção viária de grande impacto para o turismo em Fortaleza foi a duplicação da Av. Washington Soares (Figura 71), transformada em rodovia estadual em toda a sua extensão intraurbana. A CE-040 constitui o principal acesso litorâneo para a chamada “*Costa do Sol Nascente*”, que parte de Fortaleza em direção à Aracati, favorecendo a integração também com a CE-025 que conduz à Sabiaguaba e à Praia da COFECO, em Fortaleza e Porto das Dunas, e Prainha em Aquiraz. Esta última está sendo atualmente duplicada no trecho entre a Av. Washington Soares e a entrada para o Porto das Dunas.

A ligação da avenida com o turismo é reforçada também pela presença do Centro de Convenções, que abriga uma série de eventos durante todo o ano. Para incrementar o turismo de eventos a atual gestão do Governo do Estado (Governador Cid Gomes) está implementando a construção do Centro de Eventos do Ceará⁹⁴.

A Avenida Washington Soares constitui um dos principais vetores da expansão urbana de Fortaleza e apresenta-se como uma nova área de centralidade na cidade, que concentra, embora de forma linear, diversas funções urbanas. Associados aos impactos provocados pelo turismo, a transformação da área se justifica também em função da dinâmica imobiliária, principalmente no que se refere à construção de condomínios horizontais. Aliás, esta tendência já extrapolou os limites de Fortaleza e invadiu os municípios do Eusébio e Aquiraz. A atratividade destes últimos é reforçada pelo afrouxamento da lei de uso e ocupação do solo que não limita as áreas dos terrenos que podem ser murados e privatizados.

Em Fortaleza, a lei estabelece um tamanho máximo da quadra, ao passo que no Eusébio e Aquiraz não há limite de área para a constituição das mesmas. Essa realidade justifica, em grande parte, a construção de dois empreendimentos de condomínios ligados ao Grupo Alphaville e muitos outros que seguem o mesmo conceito. Estes principais se localizam principalmente nas rodovias estaduais, como é o caso do Alphaville Fortaleza na CE-025 e Alphaville Eusébio na CE-040 (Figura 74).

Verifica-se que a urbanização que se processa ao longo do eixo da Av. Washington Soares é demasiadamente linear, visível na concentração de estabelecimentos de comércio e serviços quase que exclusivamente às margens da via, reforçado ultimamente pela construção do Shopping Via Sul e confirmando o desenvolvimento imobiliário da região, que tem seus terrenos valorizados com a implementação do shopping.

Os fluxos gerados na via com o incremento do turismo na RMF alimentaram a valorização imobiliária da área e dos municípios vizinhos, confirmando a intrincada relação entre a dinâmica do turismo e a imobiliária. A importância desta área como espaço potencial para a atividade turística é reforçada pela contiguidade física em relação aos setores mais dotados de infraestrutura, de comércio e serviços da cidade, constituindo um espaço, por excelência, das classes mais favorecidas, muito embora existam bolsões de pobreza nos espaços residuais. Nesse sentido, as desigualdades no processo de urbanização se ampliam para escala metropolitana, uma vez que esse eixo de expansão da Metrópole ratifica a escolha das localizações privilegiadas pelas classes mais abastadas.

Finalmente, em relação às intervenções viárias podemos destacar a construção das pontes sobre o Rio Ceará (Figura 75), o Rio Cocó (Figura 76) e o Rio Pacoti (Figura 77), que

⁹⁴ O novo equipamento, com obras já iniciadas, pretende ampliar os fluxos do turismo de eventos em função das deficiências e defasagem do atual. A área de intervenção é de 26 mil m² e contempla ainda intervenções viárias na Av. Washington Soares, com a criação de um acesso subterrâneo ao novo equipamento.

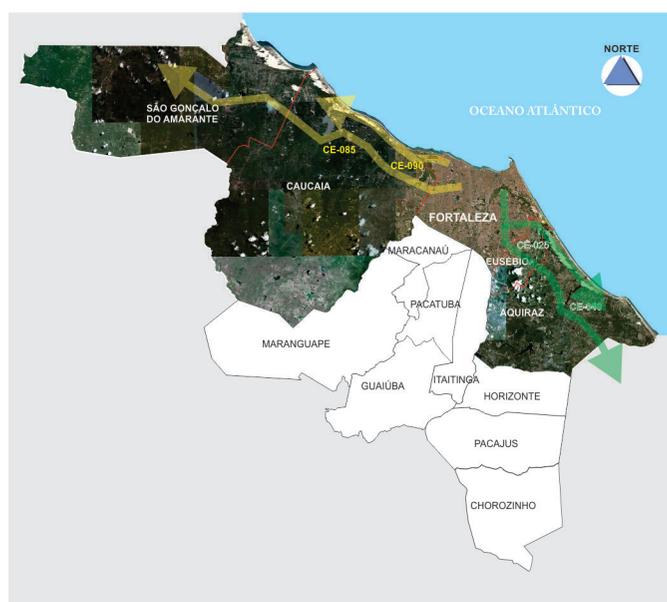


Figura 74: Foto Aérea Municípios - Localização Alphavilles

Fonte: Elaborado pelo autor



Figura 75: Vista Aérea - Ponte sobre o Rio Ceará

Fonte: www.skyscrapercity.com



Figura 76: Vista Aérea - Ponte sobre o Rio Cocó

Fonte: Acervo Rogério Braga

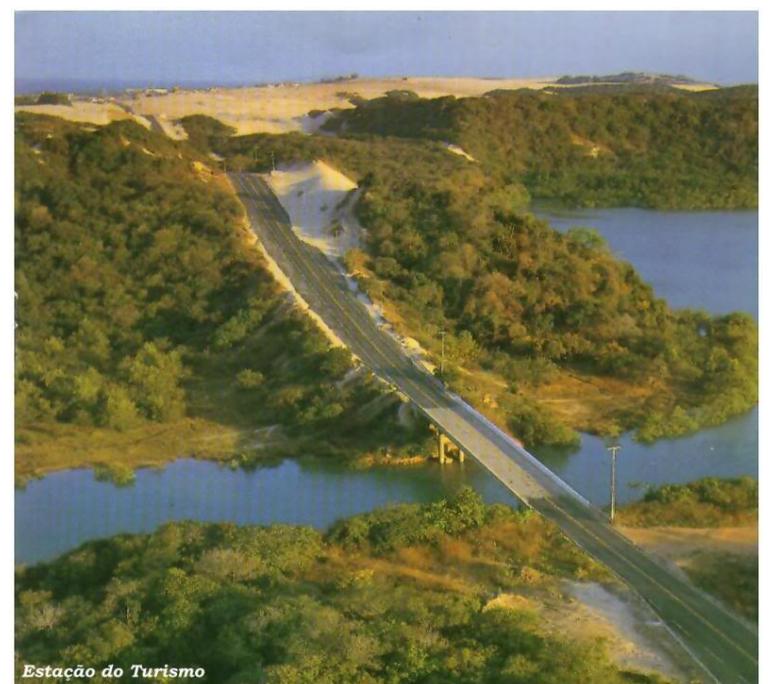


Figura 77: Vista Aérea - Ponte sobre o Rio Pacoti

Fonte: www.skyscrapercity.com

permitiram uma articulação metropolitana maior na faixa litorânea.

A partir de fins da década de 1990, o litoral oeste de Fortaleza passou por transformações que se relacionam com o turismo, como o alargamento da Av. Leste-Oeste e a construção da ponte sobre o Rio Ceará. A dinâmica urbana desses bairros periféricos, localizados na zona oeste, no que se refere ao vínculo com a urbanização turística, foi alterada apenas em relação às mudanças de fluxos, uma vez que esse conjunto de intervenções urbanas proporcionou uma maior integração viária entre Fortaleza e os núcleos litorâneos de Caucaia, assim como permitiu o acesso à Via Estruturante CE-085, que configura a principal ligação aos núcleos litorâneos da chamada “*Costa do Sol Poente*”.

Essas obras viárias facilitaram a conexão da rede hoteleira localizada no litoral leste às praias da Costa do Sol Poente, pois em muitos casos o turista mantém-se hospedado em Fortaleza e realiza viagens diárias a diferentes praias, principalmente as localizadas na RMF. Se anteriormente à construção da ponte, o acesso aos núcleos litorâneos do litoral oeste da RMF se efetuava a partir da Av. Bezerra de Menezes e Mister Hull, umas das vias históricas que compõe o traçado radioconcêntrico de Fortaleza, atualmente essa conexão se dá mais próxima à costa, favorecendo além de uma razoável valorização da orla oeste, um processo de conurbação urbana mais efetivo na porção oeste da RMF⁹⁵.

As intervenções urbanas recentes que tem sofrido a Praia do Futuro, como a construção da Avenida Dr. Aldy Mentor (prolongamento da Av. Pe. Antônio Tomaz) e a ponte sobre o Rio Cocó, em direção à Praia da Sabiaguaba, constituem uma nova tentativa de valorização da Praia do Futuro, seja como incentivo às atividades imobiliárias, seja para incrementar as atividades de lazer e turismo. A repercussão es-

pacial dessas intervenções tem abrangência metropolitana, uma vez que o prolongamento da infraestrutura viária na orla incorporaria os vazios existentes entre os núcleos litorâneos e concorreria para a integração efetiva do município de Fortaleza ao de Aquiraz.

Com a construção da ponte sobre o Rio Pacoti, elemento natural que limita a capital e o município de Aquiraz, viabilizou-se a interligação viária direta entre Fortaleza e o Porto das Dunas. Essa melhoria da acessibilidade contribuiu para iniciar um processo de conurbação ao longo do litoral leste da RMF, acarretando a ocupação e o adensamento do loteamento como uma extensão da urbanização de Fortaleza, sem a mediação espacial da sede do município de Aquiraz, concorrendo para problematizar o desenvolvimento urbano desigual na RMF.

4.1.2 - OS IMPACTOS DA ATIVIDADE TURÍSTICA NO LITORAL DE FORTALEZA: FRAGMENTAÇÃO E DIFERENCIAÇÃO SOCIOESPACIAL.

As intervenções antrópicas históricas na faixa litorânea foram responsáveis por transformações significativas não somente no processo de urbanização de Fortaleza, mas na relação da cidade com a sua orla marítima. A faixa litorânea de Fortaleza⁹⁶ caracteriza-se por uma elevada complexidade morfológica, socioambiental, econômica e cultural, pois, evidentemente, a ocupação não se efetuou de forma homogênea, pelo contrário, obedeceu ao processo de urbanização desigual da cidade.

A expansão da urbanização de Fortaleza em direção às áreas litorâneas acontece em função de uma valorização crescente das práticas marítimas modernas⁹⁷.

No final do século XIX e início do século XX, a ocupação da faixa de praia em Fortaleza se dá primeiramente pela

⁹⁵ Embora uma relativa conurbação urbana entre Fortaleza e Caucaia seja anterior, verificada em função da construção dos conjuntos habitacionais e a construção de segundas residências na Praia do Icarai ainda na década de 1970

⁹⁶ A faixa litorânea tem uma extensão de 34,2 km de praia banhada pelo Oceano Atlântico. Incluindo a orla do rio Ceará, abrange uma extensão 43,4km. Caracteriza-se por possuir duas direções preferenciais de orla marítima. A primeira, de sentido leste-oeste, é localizada entre o Rio Ceará e o Porto do Mucuripe abrangendo uma extensão de 19,4km (incluindo os 9,2km da margem do rio Ceará, esta faixa passa para 28,4km). A segunda, noroeste-sudeste, é situada entre o Serviluz e a foz do Rio Pacoti, com extensão de aproximadamente 15 km. (PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA, 2006, p. 10)

⁹⁷ A maritimidade moderna em Fortaleza não constitui mera reprodução das práticas marítimas do ocidente desenvolvido, engendradas pela aristocracia européia a partir do século XIX. Embora essas práticas sirvam de modelo para os países periféricos dos trópicos, apropriadas nestas paragens com o intuito de se alinhar à civilização, se diferenciam na medida em que, pelo próprio retardamento histórico, há um processo seletivo, traduzido pela recusa ou aceitação destes comportamentos sociais mais sofisticados, que passam por seu turno a coexistir com a maritimidade tradicional local. Ver Dantas (2004).

população pobre, na sua maioria, formada por pescadores e imigrantes advindos do sertão, que não compartilhavam das melhorias do processo de urbanização que se implementava na cidade⁹⁸ no período. Nesse contexto, a faixa litorânea constitui uma área marginalizada do ponto de vista da localização, por concentrar as habitações precárias, as atividades de pesca e o porto⁹⁹. As aglomerações favelizadas ainda existentes no litoral de Fortaleza, sobretudo próximas ao núcleo central, têm sua origem mais remota pautadas nessas formas de ocupação do litoral.

A valorização do litoral de Fortaleza no contexto da “*maritimidade moderna*” é inaugurada a partir do momento em que a Praia de Iracema¹⁰⁰ começa a abrigar, entre a década de 1920 e 1930, os banhos de mar e as caminhadas para fins terapêuticos e de lazer e recreação, assim como as primeiras residências destinadas ao veraneio marítimo (Figura 78 e 79).

A ocupação litorânea por aglomerações espontâneas favelizadas se acentua a partir da década de 1930, sendo alguns trechos do litoral incorporados para tal fim, como é o caso do Pirambu¹⁰¹ (1932), na faixa litorânea oeste e, posteriormente, no Mucuripe, localizado no extremo leste, associados à construção do ramal ferroviário Parangaba-Mucuripe como forma de viabilizar o porto recém-construído. Em consequência, surgiram favelas ao longo do ramal ferroviário e nas dunas da zona portuária.

Os clubes sociais¹⁰² impulsionaram sobremaneira a apropriação dessas zonas de praia e contribuíram para a valorização da orla marítima. No entanto, a consolidação da Praia do Meireles como localização privilegiada da classe dominante teve seu marco definitivo com a construção da Avenida Beira Mar em 1963¹⁰³, conforme as diretrizes do Plano Diretor de Fortaleza (1962), elaborado por Hélio Modesto. Nessa altura do processo de urbanização da cida-

de, a Praia do Meireles constituía não somente um território de residências de veraneio, concentração de atividades de lazer privado dos clubes e das práticas de recreação junto ao mar, mas uma área que se valorizava gradativamente como local privilegiado da habitação da elite em função da expansão da tessitura urbana em direção ao mar, provenientes do prolongamento da malha urbana procedentes da Praia de Iracema e da Aldeota. (Figura 80)

A construção do calçadão da Beira Mar, em 1979 (Figura 81), em etapas, foi gradualmente ratificando a importância do lugar como espaço de lazer, criando condições favoráveis para a proliferação de edifícios residências multifamiliares e para a construção de hotéis. No momento em que a Beira Mar passa a atrair a população de toda a cidade, transformando-se numa espécie de praça linear¹⁰⁴.

O adensamento dos terrenos defronte à orla, a diversificação dos usos, a ocupação do espaço público pelo privado, o lançamento de efluentes nas galerias pluviais e o lixo colaboraram para comprometer a balneabilidade da praia, atuando como fator de expulsão da classe abastada no que se refere aos banhos de mar. Atualmente o usufruto da praia pela população mais abastada é basicamente para as atividades de caminhadas e esportes no calçadão.

A verticalização da Praia do Meireles e a construção dos primeiros hotéis se iniciaram na década de 1970, conferindo à paisagem da orla uma nova configuração. Até 1979, ano da lei 5.122-A, que estabelecia, entre outras diretrizes, a verticalização de várias áreas da cidade, os edifícios altos localizados na orla só podiam ser construídos com até oito pavimentos. Após a lei, o gabarito estabelecido de 72,00m ampliou o índice de aproveitamento, favorecendo a atuação dos empreendedores imobiliários. Nos anos 1980 e 1990, a verticalização se intensifica não somente na orla, mas em todo o lado leste da cidade, mudando de

⁹⁸ A ocupação do litoral por pescadores e a consequente constituição de vilas e pequenos aglomerados é um fenômeno observado em todo o Ceará, ao passo que a ocupação favelizada é um processo característico de Fortaleza.

⁹⁹ A faixa litorânea, valorizada no seu aspecto funcional e utilitário, caracterizava-se espacialmente pela presença de galpões, armazéns, do comércio atacadista, da alfândega, ou seja, pelas atividades que davam suporte à atividade portuária. O porto propriamente dito era bastante precário, pois “*os navios então paravam ao largo, onde eram alcançados por lanchas, barcos e jangadas que faziam ligação com a praia*” (CASTRO, 1977, p. 37).

¹⁰⁰ Antes denominada Praia do Peixe, consoante seus usos e funções, a Praia de Iracema foi gradativamente sendo apropriada pelas classes mais abastadas, suscitando, conseqüentemente, a expulsão os antigos ocupantes, na sua maioria pescadores. A construção da draga do Porto do Mucuripe na década de 1940 foi responsável por engrenar um processo de decadência na Praia de Iracema sob dois aspectos: primeiro por tornar obsoleta a infraestrutura portuária existente (pontes, armazéns, alfândega) e segundo por comprometer, por conta da erosão da faixa de praia, as atividades de lazer e recreação emergentes.

¹⁰¹ O Pirambu tem origem na instalação por parte do poder local de “campos de concentração” destinados a manter isolados os flagelados em decorrência da Seca de 1932. A localização na zona oeste se justifica em função do distanciamento da área leste que se valoriza.

¹⁰² A arquiteta Mirtes Freitas, em estudo sobre os clubes da cidade de Fortaleza entre a década de 1950-70, identifica a existência de onze clubes concentrados na Praia do Meireles e trecho da Praia de Iracema e Aldeota, não necessariamente defronte ao mar, a saber: Clube Jaganda, Comercial Clube, Centro Massapeense, Ideal Clube, Clube dos Diários, AABB, Náutico Atlético Cearense, Clube

forma significativa a dinâmica urbana de Fortaleza.

A incorporação da Av. Beira Mar aos fluxos turísticos se situa timidamente a partir da construção dos primeiros hotéis na orla, como foi o caso do Praiano Hotel, Hotel Beira Mar e Esplanada Hotel.

A Praia do Futuro, localizada na zona leste do litoral fortalezense, entre o porto do Mucuripe e a foz do Rio Cocó, teve seus terrenos valorizados em função da construção do porto a partir da década de 1940. Na década de 1950, toda a faixa junto à praia foi loteada por Antônio Diogo, proprietário então de toda a área¹⁰⁵.

Entre os anos 1960 e 1980, a urbanização nessa faixa da orla se deu vagarosamente e ainda hoje não se consolidou. Datam deste período os primeiros investimentos na implantação de infraestrutura viária com o melhoramento dos acessos, como foi o caso da ampliação da Av. Santos Dumont em 1976 até a Praça 31 de Março. Na década de 1980, foi construído o calçadão da Praia do Futuro e feito o alargamento da Avenida Zezé Diogo, paralela à praia (Figura 82 e 83).

A partir da década de 1980, esboçou-se um processo de ocupação da Praia do Futuro pela habitação de classe média de residências unifamiliares e edifícios multifamiliares, no entanto as condicionantes naturais¹⁰⁶ desta zona de praia (fortes ventos e maresia¹⁰⁷) abortaram o processo de ocupação efetivo da praia nos fins da década de 1980.

O tipo de ocupação da Praia do Futuro é bastante diversificado, marcado: pela presença de pequenos estabelecimentos industriais nas proximidades do porto; pelas favelas e ocupações irregulares pontuadas em toda a extensão tanto nas áreas fronteiriças ao mar como em zonas de dunas; pelas construções de mansões e mais recentemente condo-

mínios horizontais nas dunas; pela construção à beira mar de um complexo de barracas de praia voltadas para o lazer local e mais recentemente incrementadas para atender a atividade turística; pela construção de uma rarefeita rede hoteleira e pela existência de grandes vazios urbanos.

Ao passo que se verifica um processo de valorização na zona leste de cidade em direção à Praia do Futuro, embora de caráter ambíguo, por concentrar simultaneamente várias formas de uso e apropriação do espaço, desde mansões, hotéis e equipamentos turísticos até favelas, a urbanização da costa oeste ocorre exclusivamente como espaço destinado às classes menos favorecidas¹⁰⁸. Essa fragmentação e diferenciação espacial no processo de ocupação da orla têm raízes históricas¹⁰⁹.

A construção da Av. Leste-Oeste, em 1975, como estratégia para ligação do Porto do Mucuripe às indústrias localizadas no polo da Francisco Sá, teve grande impacto na estruturação do lado oeste da orla de Fortaleza, permitindo o desenvolvimento de atividades de comércio ao longo da via¹¹⁰.

Na década de 1980, foi construído o polo de lazer da Barra do Ceará, na parte do extremo oeste da orla de Fortaleza, voltada para atividades de lazer dos bairros populares da área, no entanto o espaço compreendido entre a Escola de Aprendizes Marinheiros e a Barra do Rio Ceará abriga, em toda a sua extensão, habitação favelizada, constituindo um enclave na cidade. Tal realidade persiste até a atualidade, problematizada pelo aumento crescente do adensamento, pois o Pirambu e o Cristo Redentor constituem alguns dos bairros de maior densidade demográfica de Fortaleza e, pelo processo de assoreamento da faixa de praia, reminiscências das alterações nas correntes marítimas provocadas pela construção do Porto do Mucuripe.

Líbano Brasileiro, Círculo Militar, Clube Iracema e Ceará *Country Club*. É importante destacar que destes onze clubes, apenas o Círculo Militar, o Náutico Atlético Clube e o Ideal Clube ainda mantém a sua sede e atividades, os demais foram, na sua maioria, demolidos para a construção de torres de edifícios multifamiliares. O Ceará *Country Club* localizado na Av. Barão de Studart sedia um restaurante. É importante salientar que, à época da construção dos primeiros clubes, a via litorânea não existia, favorecendo uma ligação mais franca dos clubes com a cidade, tornando a integração com a praia secundária.

¹⁰³ A construção da Av. Beira Mar marca o início do processo de transferência das atividades de lazer das elites do centro para a zona leste. Esse fato é tão relevante que, paulatinamente, a própria imagem da cidade veiculada em cartões postais se modifica, principalmente após a construção do calçadão em fins da década de 1970. Se outrora a Praça do Ferreira era a imagem cristalizada da cidade, a Av. Beira Mar adquire a condição de ícone de Fortaleza.

¹⁰⁴ Os moradores da orla, como forma de distinção social passaram a frequentar a Praia do Futuro, ou mesmo as praias dos municípios vizinhos que passaram a abrigar as segundas residências, mesmo habitando próximo ou junto à orla.

¹⁰⁵ O parcelamento do solo implantado corresponde a uma extensão de 7 Kms por 600m de largura.

¹⁰⁶ A Praia do Futuro possui um extenso cordão de dunas e sofre mais intensamente os impactos da maresia, ao contrário do que acontece na zona litorânea entre a foz do Rio Ceará e a Ponta do Mucuripe, de fato mais protegida das intempéries naturais.

¹⁰⁷ De acordo com estudos do Centro de Pesquisa da Eletrobrás (CEPEL), Fortaleza possui o segundo maior índice de poluição salina do mundo, também conhecida como maresia, ficando atrás apenas da região do Mar Morto, em Israel.



Figura 78: Vista Aérea - Praia de Iracema Década de 1930
Fonte: Arquivo Nirez



Figura 79: Foto Praia de Iracema
Fonte: Arquivo Nirez



Figura 80: Foto Av. Beira Mar - Década de 1960
Fonte: www.skyscrapercity.com



Figura 81: Vista Aérea Calçadão - Década de 1980
Fonte: www.skyscrapercity.com



Figura 82: Vista Aérea Praia do Futuro - Década de 1970
Fonte: Edicard Postal



Figura 83: Vista Aérea Praia do Futuro - Década de 1980
Fonte: www.skyscrapercity.com

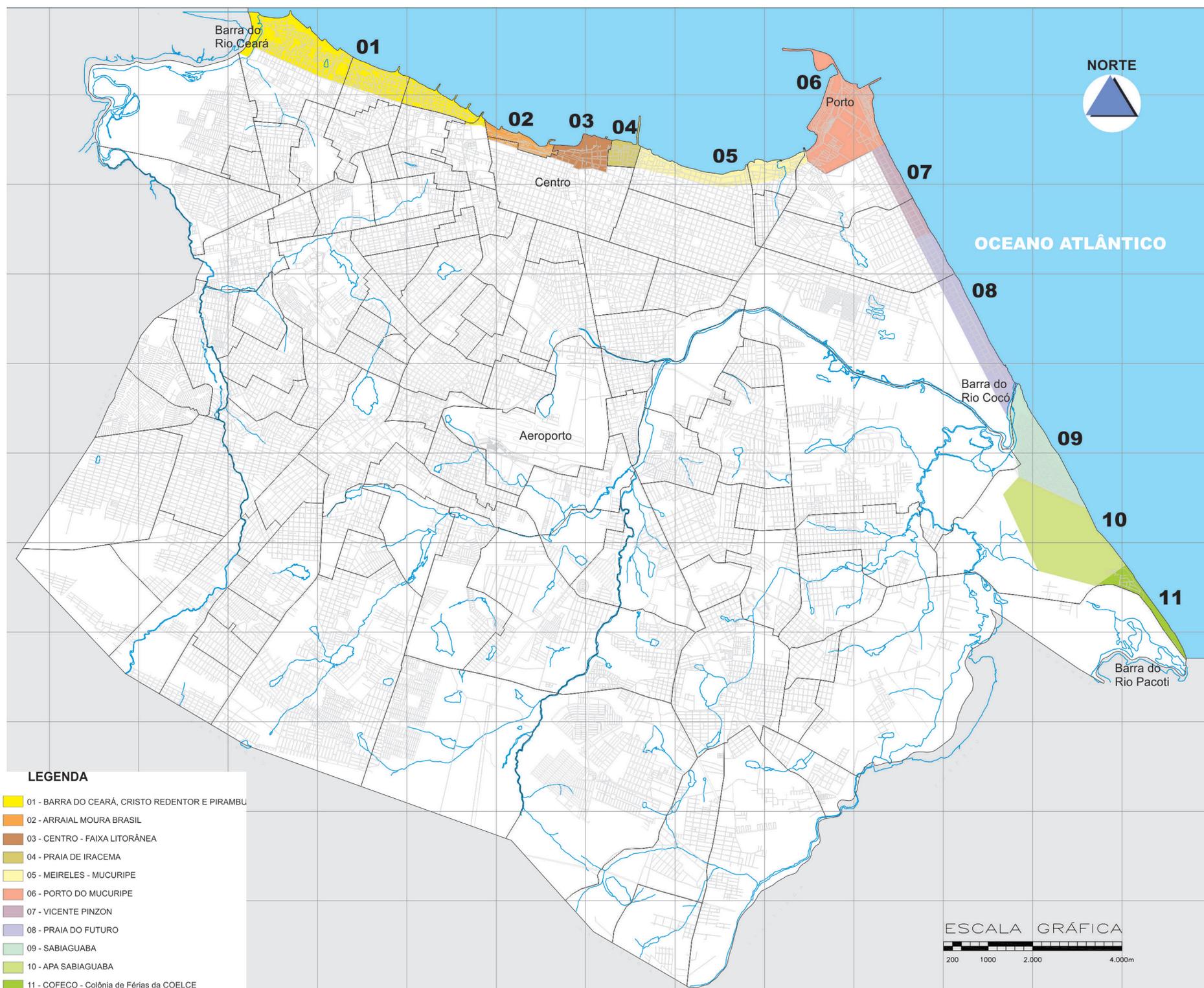


Figura 84: Mapa Fortaleza - Macrozoneamento da Orla

Fonte: Elaborado pelo autor

Note-se que a ocupação da faixa litorânea se submeteu à demarcação natural imposta pelos rios¹¹¹.

A Sabiaguaba é a única faixa litorânea que ainda possui uma configuração natural parcialmente conservada na orla de Fortaleza. Essa realidade certamente será alterada a partir da recente finalização da construção da ponte sobre o Rio Cocó que facilitará o acesso ao litoral do município de Aquiraz.

Baseado nessa breve evolução da urbanização litorânea de Fortaleza é possível estabelecer um macrozoneamento da orla, relacionando as preexistências históricas supracitadas às transformações espaciais contemporâneas desencadeadas pela atividade turística. A Figura 84 apresenta o mapeamento do macrozoneamento da orla de Fortaleza.

ORLA DEGRADADA / CENTRO

Predominam, nesta área do litoral de Fortaleza, ocupações urbanas legais e ilegais, na sua grande maioria horizontais, apesar da alta densidade¹¹². Essa parte da orla (Figura 85 e 86) é a que sofre mais fortemente as consequências do processo de erosão da faixa de praia desencadeado pela construção do porto no Mucuripe apesar das sucessivas obras de engenharia dos espigões para evitar o assoreamento da faixa de praia. À degradação do ambiente construído soma-se a deterioração do ambiente natural, maximizando a problemática espacial deste trecho da orla.

O trecho da orla mais próximo ao Centro, conhecido como Arraial Moura Brasil, possui uma elevada concentração de equipamentos públicos, a saber: Estação de Tratamento de Gases do Interceptor Oceânico, IML (Instituto Médico Legal), áreas militares (Bombeiros e Marinha do Brasil) e Igreja, que contribuem para desvalorizar o uso da praia.

O vínculo espacial conflituoso do Centro, outrora a própria cidade, com a sua faixa litorânea, remonta ao fato de Fortaleza se desenvolver em conformidade com o tipo de relações econômicas, políticas e cultural-ideológicas (simbólicas) que mantinha com o mar, ligadas ao porto, à marinha e à pesca.

A problemática atualmente verificada na faixa litorânea do Centro situa-se na privatização do seu espaço e conseqüentemente na restrição do acesso à praia, em decorrência da existência de dois grandes equipamentos: a indústria naval¹¹³ (estaleiro INACE) e o Hotel Marina Park, localizados entre a Av. Leste Oeste e o mar.

O Hotel Marina Park, com 40.000m², é um dos hotéis mais visados em função da ampla estrutura de lazer e da existência da marina com capacidade de abrigar por volta de 150 embarcações. O hotel por apresentar uma tipologia horizontal ocupa uma grande extensão da faixa de praia, constituindo uma barreira visual considerável. Ainda que esteja excluído da orla, onde há a maior concentração hoteleira, o Marina Park exerce um papel importante nos fluxos turísticos da capital, pois além da quantidade de leitos, abriga uma diversidade de eventos durante todo o ano.

A implantação do Hotel Marina Park em uma área de grande relevância patrimonial, por se tratar da faixa de praia do centro de Fortaleza, representa umas das intervenções voltadas para o turismo na orla com mais forte impacto do ponto de vista da privatização da zona de praia, atendendo aos interesses privados em detrimento dos públicos¹¹⁴.

As contradições da faixa litorânea do Centro são potencializadas pela presença irregular e desordenada de habitações populares ao longo da via férrea que partia do antigo porto, constituindo a comunidade do Poço da Draga. A ocupação da orla do Centro e mesmo de Fortaleza demonstra que os

¹⁰⁸ O desinteresse por essa área não se reduz exclusivamente às classes mais favorecidas e aos promotores imobiliários, houve descaso também por parte dos poderes locais. As primeiras intervenções urbanas na faixa litorânea oeste por parte do Estado aconteceram em resposta aos reclames dos populares em defesa de melhorias urbanas e programas de habitação, sob a liderança da Igreja e associações de moradores do Pirambu a partir da década de 1960.

¹⁰⁹ Para Silva (2006): “ (...) os bairros do litoral oeste considerados pobres, como Pirambu e Arraial Moura Brasil, aumentavam seu adensamento urbano, na grande maioria representado por favelas. Estes bairros, desde os primórdios da ocupação de Fortaleza, sempre foram considerados pelas elites da Capital cearense como a área destinada à moradia de pescadores e dos pobres que, não tendo condições econômicas de residir no Centro, continuavam se aglomerando nestes bairros, tornando-os cada vez mais desaconselháveis àqueles que intentavam fazer investimentos imobiliários, em vista de sua baixa valorização no mercado” (SILVA, 2006, p. 83).

¹¹⁰ No trecho da avenida mais próximo ao Centro, verificou-se uma integração maior da via com o mar, reforçada pela construção de um polo de lazer nas proximidades da Escola de Aprendizes de Marinheiros.

¹¹¹ No lado leste, pela foz dos Rios Ceará e, no lado, oeste pela foz do Rio Cocó, muito embora o litoral de Fortaleza não se reduza a esses limites, pois existe uma extensa faixa de praia entre a foz do Rio Cocó e a foz do Rio Pacoti, correspondendo à Praia da Sabiaguaba, que atualmente ainda constitui uma área pouco urbanizada em função dos limites naturais e pela precariedade dos acessos.

¹¹² Conforme foi analisado anteriormente esta porção do litoral se urbanizou de forma espontânea, como indicativo da atração exercida por Fortaleza e seu crescimento populacional. Este tipo de ocupação

enclaves não são resultado apenas dos usos e apropriações de grandes equipamentos ou mesmo turísticos, mas também das habitações precárias, de formas de urbanização historicamente excludentes.

Vários projetos de intervenção urbana propuseram soluções para esses impasses históricos quanto à integração do Centro à sua orla. As frentes marítimas ou fluviais localizadas em zonas centrais e portuárias têm sido, em muitos lugares, alvo de intervenções urbanas, que em função do seu acervo patrimonial, servem à criação de importantes atrativos turísticos. Em Fortaleza, a maioria dessas ações de intervenções foi abortada, perpetuando a fragmentação e segregação socioespacial da orla e os interesses privados, impedindo o acesso democrático dos espaços da cidade de grande relevância histórica e paisagística.

ORLA TURÍSTICA: PRAIA DE IRACEMA / MEIRELES

A orla turística de Fortaleza compreende trechos da Praia de Iracema e a Praia do Meireles. A orla marítima correspondente à Praia de Iracema, embora com pouca extensão, possui usos e características morfológicas bastante diversificadas, muitas das quais heranças do processo de evolução histórica do bairro. A inserção da Praia de Iracema nos fluxos turísticos da capital se processou em função da transformação deste reduto de boêmia que convivia pacificamente com o uso habitacional até fins da década de 1980 em polo de lazer e turismo¹¹⁵. Tal transformação deveu-se à mudança na legislação urbanística e a projetos de desenho urbano que tornaram o lugar um importante polo gastronômico na década de 1990 (Figura 87).

A urbanização do calçadão da Praia de Iracema, com a construção de áreas de passeio e praças, que facilitavam o acesso aos bares e restaurantes e a integração com o mar teve grande impacto no processo de transformação do bairro em polo turístico. O planejamento e intervenções

no espaço urbano empreendidas por ações governamentais foram acompanhadas de investimentos do setor privado, com equipamentos voltados para o lazer e o turismo. Esse processo de “*turistificação*” da Praia de Iracema acabou por gerar um processo de produção, uso e apropriação dependente dos imperativos impostos pela especialização do lugar como polo turístico, tais como:

a espetacularização do espaço urbano através do mote do passado boêmio, com referências, citações e novas concepções espaciais, resultando em um ambiente pasteurizado. O novo e o velho se confundem enquanto categorias de distinção entre o que é autêntico ou não, contribuindo para descaracterização do patrimônio edificado remanescente;

a mudança nos usos da área, colaborando para expulsão da população residente e comprometendo o equilíbrio entre as atividades diurnas e noturnas. A monofuncionalidade da Praia de Iracema com uso exclusivo para as atividades de lazer esboçou uma reversão no quadro de degradação da área, que não se consolidou, devido à efemeridade dos interesses que justificam os espaços turísticos (PAIVA, 2005, p. 130).

Durante toda a década de 1990, a Praia de Iracema representou o emblema das intenções de promoção do desenvolvimento turístico do Ceará e de Fortaleza, por parte dos interesses políticos subjacentes. Essas ações foram concretizadas com a construção do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura em 1999, que, pela falta de integração com as intervenções na orla, contribuiu negativamente para diminuir a atratividade do lugar, que foi subitamente apropriado por atividades voltadas para o turismo sexual.

A vulnerabilidade dos espaços turísticos é tão evidente que a Praia de Iracema sofre novamente um processo de decadência, visível na degradação social e física dos seus

resulta do processo de imigração verificado no estado, e representa a precariedade das condições de vida da população pobre da Cidade.

¹¹³ A localização inadequada da indústria naval constitui um dos fatores mais discutidos nas propostas de requalificação da área no que se refere à integração do Centro com a sua zona de praia, por causa do uso e do caráter morfológico da atividade industrial. Do ponto de vista da preservação do patrimônio ambiental urbano, a indústria naval contribui para ocultar física e simbolicamente a foz do Riacho Pajeú, elemento natural marcante e testemunho da origem e expansão da cidade de Fortaleza. Nesse sentido, a permanência do equipamento constitui um empecilho para a utilização pública da praia e consequentemente para a valorização turística da área central

¹¹⁴ Como o segmento de turismo de “*sol e praia*” constitui o maior atrativo de Fortaleza e do Ceará, e a construção do Hotel Marina Park atende a esta demanda, em função da localização privilegiada, da marina e da prática de esportes náuticos que proporciona, a presença do hotel, bem como a falta de integração histórica com o mar não contribuem para a inserção do Centro aos fluxos do turismo. Verifica-se, assim, a desvalorização do turismo cultural e histórico principal potencialidade do Centro de Fortaleza, ao contrário do que acontece em capitais do Nordeste como Salvador, Recife e São Luis. A precária integração e notoriedade da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, marco incontestável da Cidade, constitui um exemplo emblemático da exclusão do patrimônio histórico e cultural não somente dos fluxos turísticos, mas também da própria dinâmica urbana local.

¹¹⁵ Os interesses destes setores “*buscaram cristalizar uma tradição de bairro boêmio e ‘cultural’, animada na memória coletiva de grupos sociais intelectualizados, obscurecendo a existência de outros grupos e de outras memórias*” (SCHRAMM, 2001:96).



Figura 85: Vista Aérea - Orla Degradada

Fonte: Acervo Fabian Salles



Figura 86: Vista Aérea - Orla Centro

Fonte: Acervo Fabian Salles



Figura 87: Vista Aérea - Orla Praia de Iracema

Fonte: Acervo Fabian Salles

espaços, que provocou o desinteresse da população urbana em frequentar o lugar, acompanhado da transferência de diversos bares e restaurantes, muitos dos quais tradicionais, para outras áreas da cidade. A decadência é acompanhada pela desvalorização do acervo patrimonial remanescente.

As transformações por que tem passado a Praia de Iracema são um forte indicativo da urbanização turística em Fortaleza, revelando as várias falácias desse processo, principalmente no que se refere ao fato do espaço se tornar uma mercadoria e como tal se submeter a um ciclo, que inclui, ascensão e declínio. Atualmente, o Governo do Estado está na iminência de construir um grande equipamento turístico no local, o Acquário do Ceará, como forma de alavancar ou criar um novo ciclo de valorização turística da Praia de Iracema.

As marcas desse processo de turistificação na orla da Praia de Iracema ainda são visíveis na permanência de pousadas e hotéis, bem como de bares e restaurantes. A ocupação da orla, no trecho compreendido entre o antigo hotel São Pedro e a Rua Ildefonso Albano, concentra ainda edificações multifamiliares verticais, reforçando a valorização imobiliária desse trecho. A via litorânea e o calçadão favorecem ainda a apropriação pública da orla pela população local. Apesar de uma obra recente de requalificação do calçadão, a intervenção se restringiu exclusivamente à mudança de pavimentação, sem a preocupação em dotar o lugar de equipamentos de lazer e mobiliário urbano, assim como de um tratamento paisagístico.

No trecho compreendido entre o antigo Hotel São Pedro e a Ponte dos Ingleses, a ausência da via pública e as precárias condições do calçadão construído na década de 1990 são o reflexo do processo de decadência recente da Praia de Iracema. Este trecho da praia possuía a maior concentração de bares e restaurantes e atividades de entretenimento, mas atualmente esse tipo de estabelecimento tem se volta-

do predominantemente para os fluxos do turismo sexual. A especialização desse espaço da cidade para tal fim acabou atraindo outras atividades marginais e ilícitas, como ponto de vendas de drogas e prostituição no espaço urbano, criando conseqüentemente um quadro de violência urbana.

No trecho em que não há acesso à praia, pois não foi contemplado no projeto do calçadão na década de 1990 e que corresponde à área entre a Ponte dos Ingleses e à Ponte Metálica a integração física e visual com a praia está completamente comprometida. O projeto mais recente de urbanização da área pretende estender o calçadão até a Ponte Velha. O projeto do Acquário do Ceará almeja ocupar exatamente essa área. Caso se concretize, o impacto será enorme.

Ao largo da faixa litorânea, a Avenida Monsenhor Tabosa, na Praia de Iracema, constitui importante atrativo para os turistas, pois concentra vários estabelecimentos varejistas de confecções, calçados e artesanato. Muitas dessas mercadorias são produzidas em indústrias de pequeno e médio porte em vários bairros de Fortaleza e municípios da RMF, demonstrando que a espacialização da urbanização impulsionada pelo turismo articula e mobiliza diversos fluxos e atividades em todo o território metropolitano.

A morfologia do bairro é absolutamente heterogênea em função dos sucessivos processos de valorização e decadência¹¹⁶ da área. Embora a Praia de Iracema tenha sido considerada, por lei municipal específica, a partir da década de 1990, como área de interesse urbanístico, as proposições contidas no plano, muitas delas repletas de equívocos, não tiveram nenhuma ressonância no processo de desenvolvimento urbano sustentável em longo prazo da área. Ao que tudo indica, o poder de atração da Praia de Iracema constitui também a sua maior fragilidade.

¹¹⁶ Assim como no centro de Fortaleza, as intervenções voltadas para o turismo ou em vias de implementação na Praia de Iracema não contemplaram a valorização do patrimônio edificado. Esse acervo tem sido permanentemente ameaçado e destruído, em detrimento da criação de imagens modernas, como é o caso da construção do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura.

A chamada orla turística de Fortaleza se confunde com a extensão da Av. Beira Mar¹¹⁷. Verifica-se um entrelaçamento intenso entre a dinâmica do mercado imobiliário e do turismo na área, visíveis na rede hoteleira instalada e na construção de edifícios multifamiliares, que muitas vezes são adquiridos por estrangeiros. O tipo de ocupação na Beira Mar revela o papel preponderante do mercado no processo de urbanização turística, uma vez que o mesmo se vale da infraestrutura instalada e das benesses do ambiente natural (defronte ao mar) para criar oportunidades de negócios, ofertando estes produtos para os turistas.

A feição da orla da Beira Mar (Figuras 88, 89) sofreu um processo intenso de verticalização nos últimos vinte anos, ao ponto de restarem pouquíssimos terrenos vagos ou com edificações horizontais. Vários clubes localizados junto à orla foram destruídos para dar lugar a torres residenciais. Os hotéis e flats não constituem a única modalidade de hospedagem na área, muitos empreendimentos residenciais servem a este propósito, seja através de aluguéis por temporada, seja através da compra por parte dos turistas.

Como muitos hotéis se localizam na Av. Beira Mar, os fluxos turísticos são intensos, reforçados pela existência de muitos bares e restaurantes, casas de câmbio, veículos de traslado, comércio informal, entre outros usos e apropriações que atestam a urbanização desencadeada pelo turismo.

O calçadão da Beira Mar foi reformado no início da década de 2000, com a mudança na pavimentação, construção de barracas de praia, mudança do mobiliário urbano e reforma do Mercado do Peixe. As intervenções do Estado na área através da criação de infraestrutura para atender os interesses da elite local são indiretamente intervenções para o turismo¹¹⁸.

A ocupação do calçadão é bastante diversificada, serve simultaneamente à população local e aos turistas para práticas de esporte e lazer. No entanto, verifica-se em muitos casos a apropriação do espaço público pelo privado, visíveis na ocupação ao longo de quase toda orla de barracas de praia e restaurantes que dificultam ou restringem o usufruto da praia, privatização esta potencializada pelo estreitamento do calçadão em diversos trechos. Esse tipo de ocupação é um indicativo do processo de exclusão social, pois somente quem possui condições de pagar usufrui da oferta de serviços turísticos.

A animação das atividades no calçadão é garantida pela presença da feira de artesanato, que exerce forte atratividade. Em torno da feira, verifica-se um movimento intenso de comércio informal e ambulante, mobilizando a população de diversas áreas da cidade, que afluem para este mercado potencial de consumidores de produtos regionais, como o artesanato, as comidas típicas, a confecção, calçados, entre outros.

A condição de orla turística da Beira Mar é beneficiada pela proximidade com a Aldeota, que por concentrar uma diversidade de oferta de comércio e serviços, atrai considerável contingente de turistas que se valem do polo terciário da área, sobretudo o comércio dos shoppings.

A Beira Mar, pelo seu uso turístico, tem forte impacto visual, que capturado como cartão postal é comercializado enquanto espaço-mercadoria. Como tal, sintetiza a imagem da Fortaleza turística, ocultando a realidade socioespacial da cidade, espacializada na fragmentação e diferenciação da sua orla marítima. Vale salientar que o processo predatório da ocupação da orla, no entanto, não se verifica apenas onde os espaços são criados para o turismo, mas onde há, sobretudo, a ocupação irregular por parte da população menos favorecida.

¹¹⁷ Conforme foi analisado anteriormente, esse trecho da orla é o mais valorizado da cidade, tanto em relação ao valor de uso, pois abriga muitas atividades de lazer para turistas e para a população da cidade, como ao valor de troca, uma vez que se trata da área onde os terrenos são mais caros.

¹¹⁸ Mais recentemente, em 2010, a Prefeitura Municipal de Fortaleza promoveu um concurso de ideias para a área denominado Concurso Público Nacional de Ideias para o Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Avenida Beira Mar em Fortaleza. Outra intervenção recente na Beira Mar foi a construção de um jardim japonês em um trecho de dunas ainda preservado, conhecido como Granville, que foi completamente descaracterizado para dar lugar a uma obra cenográfica, com fins turísticos.

A “*qualidade ambiental urbana*”¹¹⁹ é insuficiente mesmo nas áreas mais valorizadas e fisgadas pelo turismo, como é o caso dos espaços públicos e coletivos da Av. Beira Mar. Algumas situações são alarmantes, como os passeios da avenida localizados junto aos edifícios, em sua maioria, estreitos, sem arborização, sem condições mínimas de acessibilidade universal, agravado pelos muros, guaritas e mecanismos de segurança dos edifícios.

A atividade turística no Meireles tem um apelo litorâneo tão evidente, que a maioria dos empreendimentos voltados para a atividade, principalmente de hospedagem, se concentram entre a Avenida Beira Mar e a Avenida Abolição, a primeira via paralela ao mar na direção do sertão, revelando um processo de ocupação ligada ao turismo do tipo linear, em função da localização privilegiada do mar.

Nesse sentido, os roteiros e deslocamentos dos turistas são na sua maioria ao longo da orla considerada turística, definindo limites entre territórios específicos apropriados pela população e pelos turistas, contribuindo para especialização dos lugares e conseqüentemente para um quadro de segregação socioespacial desencadeado pelo turismo.

ORLA E PORTO DO MUCURIPE

Como o desenvolvimento deste trecho esteve vinculado às atividades do porto, historicamente áreas degradadas pelo porte e tipo de atividades que concentram, a orla do Mucuripe tem usos conflitantes em relação à atividade turística.

Localizado em um ponto de inflexão da orla da cidade, o porto constitui verdadeiro limite¹²⁰ para expansão da configuração espacial nos moldes da orla turística da Beira Mar, muito embora o trecho compreendido entre o Iate Club e o porto tenha sido apropriado por edifícios multifamiliares destinados à habitação, um hotel e um flat. Como a Av. Beira Mar litorânea termina no Mercado dos Peixes, os terrenos em que estes empreendimentos foram colocados

impedem o acesso à praia, constituindo mais um exemplo da privatização da faixa de praia (Figura 90, 91).

O porto possui um terminal marítimo de passageiros que se presta ao embarque e desembarque dos fluxos turísticos provenientes de cruzeiros marítimos que circulam na costa brasileira.

Existe ainda um porto de ancoragem de jangadas em função da pesca tradicional que, junto com as ocupações irregulares e favelizadas, comprovam a permanência das práticas marítimas tradicionais de forte impacto na morfologia da orla. A presença de torres de geração de energia eólica demonstra a coexistência de usos contemporâneos e tradicionais na orla.

Os impactos ambientais nesse trecho da orla são os mais variados, sobretudo no que se refere às conseqüências dos assentamentos subnormais, que ocupam as áreas de domínio das marés e correm risco de destruição, emitem esgoto para o oceano devido à falta de saneamento básico, e comprometem evidentemente a balneabilidade da praia. O quadro de degradação do ambiente construído é alarmante.

No entanto, é preciso destacar que esse quadro de degradação ambiental não é um reflexo direto da urbanização proveniente da atividade turística, pois tem sua gênese relacionada a outras dinâmicas socioespaciais. A orla do Mucuripe se ressent de um projeto de intervenção urbana¹²¹, que contemple a permanência das atividades industriais e portuárias, o reassentamento, a regularização e a urbanização das ocupações irregulares e a integração com a Praia do Futuro.

ORLA TURÍSTICA SECUNDÁRIA: PRAIA DO FUTURO

A Praia do Futuro pode ser considerada uma orla turística secundária, pois em toda a sua extensão verifica-se a pre-

¹¹⁹ Para Vargas (1999, p. 10) “o conceito de qualidade ambiental urbana (de vida urbana), vai além dos conceitos de salubridade, saúde, segurança, bem como das características morfológicas do sítio ou do desenho urbano. Incorpora também os conceitos de funcionamento da cidade fazendo referência ao desempenho das diversas atividades urbanas e às possibilidades de atendimento aos anseios dos indivíduos que a procuram”.

¹²⁰ A barreira que o porto constitui na integração da orla no sentido leste-oeste e a orla no sentido noroeste-sudeste é reforçada pela presença do ramal ferroviário Mucuripe-Parangaba. A exclusão do trecho da orla se dá também em função das diversas ocupações favelizadas na faixa de praia e nas áreas de dunas.

¹²¹ Outro ponto importante a ser tratado na orla do Mucuripe é a presença do Farol Velho, relevante acervo histórico-cultural da cidade, que tem sua importância subtraída em função do processo de decadência generalizado da zona portuária.



Figura 89: Vista Aérea - Orla Beira Mar
Fonte: Acervo Fabian Salles



Figura 88: Vista Aérea - Orla Beira Mar
Fonte: Acervo Fabian Salles



Figura 90: Vista Aérea - Porto do Mucuripe
Fonte: www.skyscrapercity.com



Figura 91: Vista Aérea - Orla Praia do Mucuripe
Fonte: www.skyscrapercity.com



Figura 93: Vista Aérea - Orla Praia do Futuro
Fonte: www.skyscrapercity.com



Figura 92: Vista Aérea - Praia do Futuro
Fonte: Acervo Fabian Salles

sença de estruturas voltadas para as atividades de lazer e turismo. A atratividade que a praia exerce se sustenta em dois aspectos principais: a permanência da balneabilidade, diferente da Praia do Meireles e a infraestrutura de barracas na beira da praia.

As barracas localizadas na Praia do Futuro datam do início do processo de urbanização desse trecho da orla (Figura 92). No entanto, com o advento do turismo, muitas barracas modernizaram suas instalações com a implantação de piscinas ou pequenos parques aquáticos, ampliação dos restaurantes, decks, lojas, áreas de lazer para crianças, entre outras melhorias (Figura 93).

A implantação dessas barracas em faixa de areia de domínio da Marinha tem provocado ao longo dos anos muitas discussões e impasses. O conflito reside não somente na ocupação ilegal da área, mas na privatização da mesma. No entanto, essa infraestrutura de apoio ao lazer litorâneo constitui uma das maiores atratividades da praia e um dos fatores responsáveis pelo incremento do turismo, ideia defendida pelos que se apropriaram da área. Aliás, esse tipo de ocupação e qualidade de infraestrutura privada dificilmente se encontra em outra praia do Nordeste ou mesmo no Brasil.

Ao passo que a infraestrutura privada das barracas de praia é bastante satisfatória em termos de qualidade de serviços, a infraestrutura pública para a prática de atividades de lazer é bastante precária. Ainda que o calçadão abranja toda a extensão da orla, a ausência de equipamentos urbanos e de lazer, a pavimentação, e a escassa arborização não favorecem o uso dos espaços públicos.

A configuração da paisagem da orla da Praia do Futuro, devido à implantação das barracas não permite a integração física e visual com o mar. A privatização da faixa de

praia, processo verificado ao longo de quase toda orla fortalezense, revela o processo de segregação social em relação à apropriação da praia como área de lazer. De certa forma, alimentadas ainda pelo turismo, estas barracas são utilizadas pela população local que possuem maior poder de consumo de desfrutar dos serviços ofertados.

Por conta de certa especialização das atividades de lazer e turismo na Praia do Futuro, verifica-se um descompasso entre a dinâmica urbana diurna e noturna. Os fluxos diurnos, principalmente no período de férias, são intensos, ao passo que durante a noite o calçadão é praticamente deserto¹²².

Essa dinâmica noturna é também prejudicada pela baixa densidade de habitação unifamiliar e multifamiliar ao longo da orla, acarretando de certa forma um quadro de violência urbana, potencializado pela proximidade de diversas favelas na área.

A Praia do Futuro concentra alguns hotéis e pousadas que complementam a rede hoteleira de Fortaleza. Francamente menos sofisticados, exceto o Hotel Vila Galé, os hotéis possuem um gabarito horizontal e se distribuem, na sua maioria, entre o fim da Av. Santos Dumont e a foz do Rio Cocó. O número mais modesto de estabelecimentos de hospedagem concorre também para diminuir os fluxos noturnos de turistas, diferente do uso intenso do calçadão da Av. Beira Mar.

A dinâmica imobiliária amplamente condicionada pelas características naturais do lugar, conforme já foi salientado, se configura mais nitidamente na zona de dunas. Com a construção do prolongamento da Avenida Padre Antonio Tomás, há uma tendência de expansão imobiliária que acarretará muitas transformações na Praia do Futuro. Um trecho da avenida conduz à Cidade Fortal, que abriga anualmente, nas férias de julho, a micareta Fortal, antes loca-

¹²² Exceto às quintas-feiras, dia tradicionalmente incorporado ao calendário local e, depois, turístico das caranguejadas à noite.

lizada na Av. Beira Mar.

ORLA DA PRAIA DA SABIAGUABA

Devido ter sido resguardada historicamente do processo de ocupação litorânea, a Praia da Sabiaguaba constitui uma das únicas áreas conservadas remanescente do município de Fortaleza. Desta feita, em 2006, “a Prefeitura Municipal de Fortaleza criou e implementou na área duas Unidades de Conservação: o Parque Natural Municipal das Dunas de Sabiaguaba, pelo decreto nº 11.986, e a Área de Proteção Ambiental de Sabiaguaba, pelo decreto nº 11.987” (SOUZA et al, 2009).

Embora a Praia da Sabiaguaba tenha sido recentemente considerada uma unidade de conservação, verifica-se um esboço de ocupação urbanizada através do parcelamento do solo junto à foz direita do Rio Cocó e ocupações que se situam próximas à foz do Rio Pacoti, que ficou conhecido como COFECO, por abrigar a Colônia de Férias da CO-ELCE¹²³. Embora constitua uma área de lazer associada a barracas localizadas na faixa de praia, destina-se à população local, possuindo pouca relação com a atividade turística.

O acesso à Praia da Sabiaguaba se dá através de uma via estreita e tortuosa que parte da CE-025, que dificulta o acesso à praia. O acesso à COFECO também se dá através da CE-025 e é bem mais facilitado, pois conduz ao Porto das Dunas e está sendo atualmente alargada. No entanto, apesar da proximidade com o Porto das Dunas, a praia não faz parte do circuito turístico de “sol e mar”, justificado pelo fato de ser um território de lazer das classes populares, que teve o seu acesso à praia vinculado à facilidade de acesso e ao transporte público entre os terminais de ônibus e a localidade.

A delimitação da Área de Proteção Ambiental da Sabiaguaba, além do Parque Municipal das Dunas de Sabiaguaba¹²⁴, constitui importante insumo para o desenvolvimento da atividade turística, conforme os próprios objetivos do plano de manejo em que consta o incremento do ecoturismo. Trata-se de uma forma de atuação do Estado, através da PMF, que valoriza espaços na cidade com maior produtividade e competitividade, por apresentar um bom estado de conservação ambiental, favorável ao desenvolvimento da atividade turística, com capilaridades com a dinâmica imobiliária.

Em síntese, os impactos do turismo na faixa litorânea de Fortaleza são condicionados pelas preexistências socioespaciais dos processos verificados na urbanização pretérita, marcado pela heterogeneidade dos usos e apropriações. A fragmentação e diferenciação socioespacial do litoral são reforçadas pela atividade turística que se infiltra nas áreas mais valorizadas (Beira Mar e trechos da Praia do Futuro) ou com potencialidades (Sabiaguaba) para o seu desenvolvimento, mas não é capaz de proporcionar a transformação das áreas mais degradadas e excluídas. Os investimentos públicos e ações do mercado relacionados ao incremento da atividade turística se direcionam para áreas do litoral historicamente valorizadas, exacerbando a segregação socioespacial cristalizadas do processo histórico de urbanização desigual.

Os impactos da atividade turística no litoral de Fortaleza, em função das intervenções governamentais e a ação do mercado, principais agentes da produção e consumo do “*espaço turístico*” em Fortaleza, podem ser sintetizados nos seguintes aspectos:

- intensificação da urbanização e expansão metropolitana junto à orla, rompendo as barreiras físicas que limitam Fortaleza, com a construção das pontes sobre o Rio Ceará, Rio Cocó e Rio Pacoti e vias complementares;

¹²³ Concessionária de Energia do Estado do Ceará

¹²⁴ Embora esta política ambiental, positivamente, restrinja o processo de ocupação e apropriação da Praia da Sabiaguaba, não impede que a área seja incorporada ao processo de urbanização verificado na orla marítima. A criação da APA constitui uma forma de valorização deste espaço que, como recurso natural privilegiado pode se transformar gradativamente em recurso turístico, favorecendo, pela sua proximidade com o município de Aquiraz, os fluxos turísticos na escala metropolitana.

- valorização dos trechos da orla historicamente produzidos e consumidos pelos extratos mais ricos da população, entre a Praia de Iracema, passando por toda a extensão da Praia do Meireles, trechos do Mucuripe e, de forma menos intensa, a Praia do Futuro;
- incorporação e preservação de áreas mais bem preservadas do litoral como forma de garantir o recurso natural imprescindível para a reprodução da atividade turística, como é o caso da Praia da Sabiaguaba, atributo potencializado por se localizar no sentido da expansão imobiliária;
- manutenção da exclusão das áreas ocupadas por assentamentos ilegais e favelizados na orla oeste, em partes da área central, junto ao Porto do Mucuripe e trechos da Praia do Futuro, não sendo capaz de induzir a melhoria das condições de ocupação, das relações precárias entre a urbanização e o ambiente natural devido à concentração dos investimentos públicos e privados;
- transformações de uso e ocupação na chamada orla turística, provocado pela construção de meios de hospedagem (hotéis, flats, pousadas), serviços turísticos como de transportes (ônibus turísticos, vans, taxis, entre outros), alimentação e entretenimento (restaurantes, bares, casas de show, boates), comércio formal e informal (confeção, artesanato, comidas típicas, entre outros), gerando novos fluxos, novas espacialidades e conflitos entre residentes e turistas;
- privatização da faixa de praia, com a apropriação do espaço público pelo privado, excluindo a possibilidade de uso coletivo dos espaços potenciais e privilegiados da orla, excluindo a população menos favorecida, incapaz de consumir os serviços oferecidos pelas barracas e restaurantes localizados no domínio público

da praia, como se verifica principalmente na Praia do Futuro;

- e, por fim, o incremento das atividades imobiliárias em função dos investimentos voltados para o turismo, que acabam valorizando os terrenos e imóveis, além do dinamismo dos negócios imobiliários com o crescimento das ofertas e demandas voltadas para investidores estrangeiros e turistas.

4.1.3 – OS IMPACTOS DA ATIVIDADE TURÍSTICA NO FAIXA LITORÂNEA DA RMF.

A diversificação dos usos que caracterizam o processo de urbanização litorânea da RMF, distintas no tempo e no espaço, revela a necessidade de compreender a origem, o desenvolvimento e a condição atual dos núcleos litorâneos da RMF e as transformações espaciais provocadas com o advento do turismo. Nesse sentido, pretende-se analisar de forma geral a faixa litorânea dos municípios de Aquiraz, Caucaia e São Gonçalo do Amarante e elencar apenas os núcleos litorâneos que sofreram impactos mais significativos da atividade turística.

A **faixa litorânea do município de Aquiraz**¹²⁵ se concentra no distrito sede e em Jacaúna. Os elementos naturais constituem, na verdade, uma forma de zoneamento natural das ocupações da zona de praia. A ocupação descontínua da vasta extensão litorânea do município definiu núcleos urbanizados com características distintas em função da disponibilidade de acessos e do período em que cada núcleo se urbanizou. Ao longo da faixa litorânea de Aquiraz podem ser identificados seis núcleos de ocupação: Porto das Dunas, Prainha¹²⁶, Praia do Presídio¹²⁷, Iguape¹²⁸, Barro Preto¹²⁹ e Batoque¹³⁰ (Figura 94).

¹²⁵ Assim como o município de Fortaleza o litoral é marcado pela desembocadura de alguns rios e riachos (Rio Pacoti, riachos Caponga Funda, Catu e Salinas)

¹²⁶ A participação do núcleo litorâneo da Prainha no processo de urbanização da RMF remonta aos fins da década de 1960 e início da década de 1970. Como área de ocupação mais antiga e pela coexistência das residências de veraneio com população local, na sua maioria ligados à atividade de pesca e pequeno comércio, a Prainha foi gradativamente se desvalorizando como território de lazer da população de alta renda. O potencial paisagístico da área não corresponde à desorganização do processo de ocupação. A Prainha se desenvolve do lado esquerdo da foz do Rio Catu. A evolução urbana e o tipo de ocupação da Prainha impõem resistência à implementação de empreendimentos imobiliários e turísticos nos moldes dos que se verificam no Porto das Dunas, pois estes novos usos necessitam de grandes glebas de terrenos e o tipo de estrutura fundiária que se estabeleceu nestas áreas mais antigas não favorece a implantação de condomínios e hotéis, some-se a isto ao fato das barracas de praia ser utilizada pelas classes mais populares.

¹²⁷ O núcleo litorâneo relativamente isolado da Praia do Presídio surgiu de um loteamento da década de 1970. No entanto, a ocupação se verifica de forma mais significativa a partir da década de 1980. O isolamento se confunde com o fato da praia ser considerada pelos proprietários de uso restrito. Os próprios proprietários das residências secundárias e terrenos estabeleceram algumas normas de uso e ocupação, a saber: a proibição de construção com dois pavimentos, o impedimento da entrada de ônibus de excursão e a proibição de implantação de barracas de praia (PEREIRA, 2006). De certa forma, estas restrições de uso favoreceram uma maior conservação do ambiente natural, sobretudo na faixa de praia, por outro lado restringiu o uso democrático da praia. O isolamento

Na faixa litorânea de Aquiraz o núcleo litorâneo do **Porto das Dunas** é o que sofre mais intensamente transformações desencadeadas pelo turismo e a dinâmica imobiliária. Apesar de o Porto das Dunas constituir o núcleo litorâneo mais próximo de Fortaleza, o processo de parcelamento do solo e a ocupação só ocorreram mais recentemente se comparado aos demais do município. O loteamento Porto das Dunas foi lançado na década de 1980 (divido em quatro etapas) e a atratividade exercida pelo lugar se efetivou com a implantação do empreendimento *Beach Park*¹³¹, que nasceu em 1985 como barraca de praia e inaugurou em 1989 o seu parque aquático.

O uso e ocupação do solo do Porto das Dunas se caracterizam, sobretudo, pela existência de residências secundárias de veraneio e pelos empreendimentos voltados para o turismo, como hotéis, *resorts* e pousadas (Figura 95). A concentração desta rede hoteleira foi polarizada pela presença do *Beach Park*, que devido ao marketing agressivo, atrai uma grande quantidade de turistas nacionais e internacionais.

O crescimento do número de loteamentos em quase toda a extensão do litoral do município de Aquiraz foi incentivada legalmente pela lei de uso e ocupação nº. 33/1984, que estabeleceu como urbana toda a área do município, atendendo aos interesses dos promotores imobiliários. Para Pereira,

Essa decisão tem duas razões básicas: atender aos interesses comerciais dos grandes parceladores de terra, assim como, aumentar a receita municipal mediante a cobrança do Imposto Predial e Territorial Urbano. (IPTU). No caso da arrecadação, os interesses não foram totalmente alcançados, haja vista, o alto índice de inadimplência. O PDDU, no plano de estruturação urbana, indica o parcelamento indiscriminado do solo como um dos maiores problemas identificados na mor-

fologia urbana de Aquiraz (PEREIRA, 2006, p. 84)

A precária oferta de equipamentos urbanos – só existe um posto policial e uma escola – revela a predominância das residências secundárias e a ausência da população autóctone no lugar. A prestação de serviços e comércio que atende o Porto das Dunas tem seu ponto de apoio em Fortaleza¹³², embora exista uma tendência de desenvolvimento deste setor ao longo da CE-025.

A configuração dos loteamentos tem como elemento principal a CE-025, que segue paralela à orla em uma cota elevada. Vias secundárias transversais conectam a via estruturante aos equipamentos de lazer e hospedagem e com as residências e condomínios. Nota-se uma melhor qualidade de infraestrutura viária (pavimentação, drenagem, iluminação pública) ao longo da via que permite o acesso ao *Beach Park* em detrimento das demais vias perpendiculares à orla, que se encontram em situação bastante precária.

Embora o traçado do núcleo litorâneo tenha sido planejado e a ocupação e o uso do solo sejam submetidos às leis de uso e ocupação do município, a “*qualidade ambiental urbana*” do lugar é demasiadamente precária, visível na infraestrutura viária, na ausência de espaços livres e verdes de uso público; a rarefeita arborização urbana; a reprodução da “*estética do medo*”, dos muros altos e cercas elétricas semelhantes aos bairros mais abastados da capital.

A falta de um desenho urbano de qualidade do loteamento tem como uma das principais consequências a valorização dos espaços privados em detrimentos dos públicos. Tal realidade pode ser comprovada pela ausência de uma via litorânea que possibilite o acesso e a integração com o mar. Pelo contrário, devido às grandes dimensões das quadras e a implantação do *Beach Park*, de hotéis, condomínios e residências à beira mar, a faixa de praia foi praticamente

é garantido também pela barra do Iguape, que separa a Praia do Iguape do Presídio. O potencial paisagístico da praia é principalmente a barra do rio e o ambiente natural do mangue. Como o núcleo se originou de um loteamento, o traçado é bastante regular, ainda que somente a via de acesso tenha pavimentação, sendo as demais em piçarra. Os usos institucionais e comerciais são raros, representados principalmente por um posto policial e uma escola municipal. O uso turístico da Praia do Presídio se manifesta principalmente na presença de hotéis e pousadas localizadas, em sua maioria, junto à praia. Ainda que não existam barracas na faixa de praia, verifica-se a privatização da mesma, pois os terrenos particulares se localizam à beira mar. Ainda é possível observar a presença de condomínios fechados, tipologia mais nova de segunda residência, revelando que o lugar ainda exerce grande atratividade. A existência de vários terrenos ainda desocupados demonstra que o lugar possui potencial de transformação.

¹²⁸ Assim como a Prainha, o núcleo litorâneo do Iguape tem origem mais remota relacionada à aglomerações de pescadores. Como a ocupação tem fortes relações com a população local, a dinâmica urbana não está subordinada exclusivamente ao veraneio. A vitalidade do núcleo do Iguape pode ser confirmada pela presença de vários equipamentos institucionais, como escolas, postos de saúde, igrejas, além da manutenção das atividades tradicionais como a pesca e o artesanato. Somam-se ao núcleo original, os loteamentos de segunda residência localizados ao redor do povoado. O Iguape foi uma das primeiras praias da RMF a abrigar residências de veraneio. Assim como na maioria dos núcleos litorâneos da RMF, os terrenos se estendem até a praia, dificultando o acesso e caracterizando o processo de privatização, reforçado pela presença de barracas de praia destinadas aos banhistas. A paisagem do Iguape transformada pelas práticas de veraneio caracteriza-se por uma ambiência geral de decadência, uma vez que a tipologia

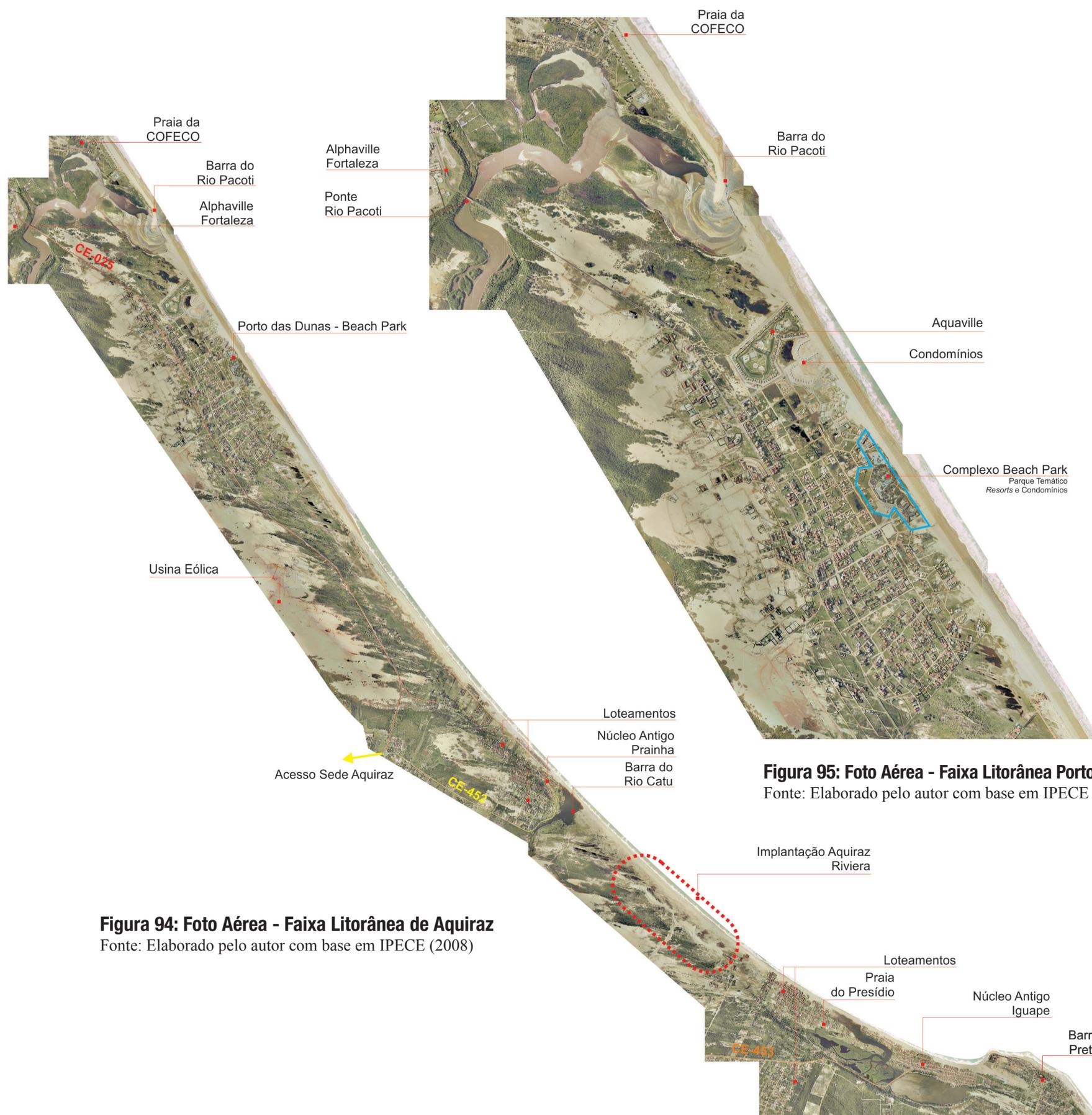


Figura 94: Foto Aérea - Faixa Litorânea de Aquiraz

Fonte: Elaborado pelo autor com base em IPECE (2008)

Figura 95: Foto Aérea - Faixa Litorânea Porto das Dunas

Fonte: Elaborado pelo autor com base em IPECE (2008)

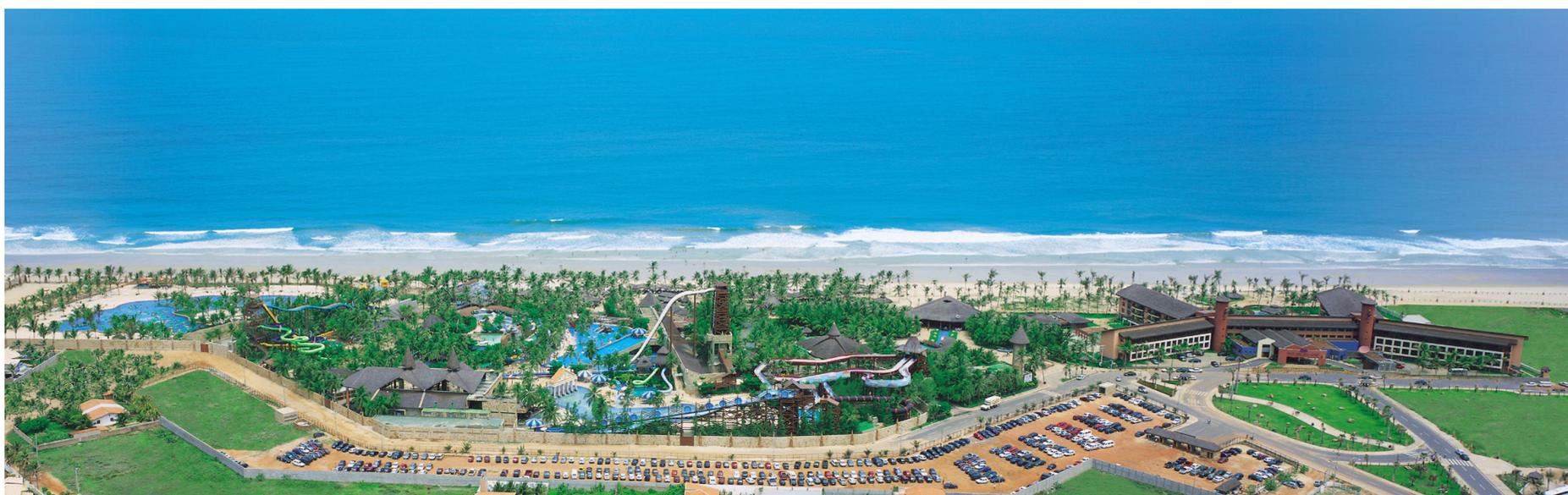


Figura 96: Vista Aérea - Beach Park

Fonte: www.skyscrapercity.com



Figura 97: Vista Aérea - Beach Park

Fonte: IPECE (2008)

privatizada. Essa enorme barreira física e visual ao longo de quase toda orla do Porto das Dunas revela como este tipo de ocupação desencadeado pelas atividades turísticas e de lazer favorecem o processo de segregação socioespacial, ao criar um “*enclave fortificado*”, visível nas grandes extensões dos muros que cercam os empreendimentos.

A colonização do litoral do Porto das Dunas pelo parque temático do *Beach Park* (Figura 96 e 97) se iniciou com a construção do *Beach Park Suites Resort* e, atualmente, se amplia com empreendimentos turísticos e imobiliários, complexos híbridos que reúnem hotéis e apartamentos de condomínio, todos pertencentes ao complexo, formando uma barreira de aproximadamente 800m no sentido da praia, dificultando o acesso público em geral. A integração destes estabelecimentos com o parque aquático é direta, prescindindo da utilização do espaço público, confirmando o caráter intramuros, privado e excludente dessas formas de ocupação.

Outro empreendimento de grandes proporções é o Aquaville (Figura 98 e 99), que dispõe também de uma estrutura híbrida, composta de unidades de hospedagem hoteleira e apartamentos de condomínio. O uso de algumas unidades funciona no esquema *timeshare*. O empreendimento conta ainda com uma enorme área de lazer com parque aquático, equipamentos esportivos, restaurantes, barraca de praia, entre outros atrativos de lazer.

Esses empreendimentos, ao mesmo tempo em que simulam o espaço público, implantando equipamentos de uso coletivo contido entre os muros, negam a cidade. Os muros, guaritas, cercas e sistemas eletrônicos de segurança denotam a preocupação de se resguardar da violência urbana, que transcende a capital e atinge os municípios da RMF.

Nos moldes do Aquaville, outros empreendimentos de menor parte, tais como o Portamares, Vila do Porto Resort (Figura 100 e 101), estão invadindo a orla do Porto das Dunas, agravando o processo de privatização da praia, moldando a paisagem litorânea da RMF e degradando as estruturas ambientais do lugar. É possível notar que a maioria dos hotéis e empreendimentos imobiliários híbridos se localizam nos terrenos localizados mais próximos do mar.

A **faixa litorânea do município de Caucaia** (Figura 102) é definida no sentido leste pelo Rio Ceará, sendo marcado ainda pela desembocadura dos Riachos Juá e Cauípe. Apesar da continuidade da urbanização na orla de Caucaia, os núcleos litorâneos possuem características distintas em função do período em que cada núcleo se urbanizou. Podemos desta forma, distinguir três momentos de ocupação da faixa litorânea: o primeiro até a década de 1960, com assentamentos espontâneos de comunidades de pescadores; entre fins da década de 1960 e 1980, com a construção de residências secundárias e a partir de 1990, com o incremento do turismo litorâneo no Ceará.

A continuidade da urbanização se explica pela existência da rodovia CE-090¹³³, localizada bem próxima à praia, que interliga todos os núcleos litorâneos, diferente do município de Aquiraz em que os acessos são distintos. O litoral de Caucaia concentra nos seus 44 km os núcleos de Pacheco e Iparana¹³⁴, Icaraí, Tabuba¹³⁵ e Cumbuco.

Embora seja a do Cumbuco a praia com maior atratividade turística de Caucaia, cabe destacar as transformações que têm ocorrido no **Icaraí** (Figura 103), que constitui um dos primeiros núcleos de veraneio do Ceará e, desde a década de 1970, sofre um processo intenso de parcelamento do solo e ocupação diversificada de residências secundárias. Nesse sentido, é possível afirmar que o Icaraí constitui o

das residências já é razoavelmente antiga. Nota-se um certo abandono das propriedades particulares dos veranistas, muitos imóveis inclusive anunciam a venda. Essa realidade se explica em função da atração que a praia passou a exercer às classes mais populares, visíveis na quantidade de ônibus de excursões que desembarcam na praia nos fins de semana e feriados. Por uma questão de status, a população de mais alta renda, as primeiras a ocuparem o núcleo para a prática de lazer, tendem a frequentar outras praias, mesmo mantendo a casa de veraneio no lugar. O uso turístico da Praia do Iguape é rarefeito, atestando o fato de que quanto mais a ocupação está enraizada e resulta das práticas sociais da população local, menos atratividade para os usos turísticos ela concentra. É possível notar que a relação dos turistas com a população autóctone se verifica de forma mais efetiva nos núcleos litorâneos mais distantes de Fortaleza, uma vez que a capital exerce menos influência. Os núcleos litorâneos mais próximos, sobretudo os localizados na RMF, sofrem grande influência de Fortaleza, que supre as demandas de hospedagem, comércio e serviços. Núcleos litorâneos como Canoa Quebrada e Jericoacoara, por se localizarem mais distantes de Fortaleza, além de serem localizações famosas, contam com estrutura de hospedagem e serviços mais auto-suficientes, sem a marcante influência de Fortaleza.

¹²⁹ O núcleo litorâneo do Barro Preto constitui uma espécie de extensão dos territórios de veraneio da Praia do Iguape no sentido sudeste. O núcleo é composto por duas áreas adensadas e uma região vazia, embora loteada e com infraestrutura de arruamento e iluminação onde se localizavam anteriormente áreas de dunas. Esse loteamento vazio pertence a um único proprietário que certamente espera a valorização da área para vendê-la. Os loteamentos se estruturam a partir da via de acesso que corre praticamente paralela ao mar. Diferente da Praia do Iguape, devido à menor densidade, o ambiente natural do mangue e do Riacho Barro Preto permanecem mais preservados.



Figura 98: Vista Aérea - Aquaville

Fonte: Acervo Fabian Salles (2006)



Figura 99: Vista Aérea - Aquaville

Fonte: Acervo Fabian Salles (2006)



Figura 100: Vista Aérea - Portamares

Fonte: Acervo Fabian Salles (2008)



Figura 101: Vista Aérea - Vila do Porto

Fonte: <http://www.condominioviladoporto.com.br/fotos>



Figura 104: Foto Aérea - Faixa Litorânea Cumbuco
 Fonte: Elaborado pelo autor com base em IPECE (2008)

Figura 102: Foto Aérea - Faixa Litorânea de Caucaia
 Fonte: Elaborado pelo autor com base em IPECE (2008)

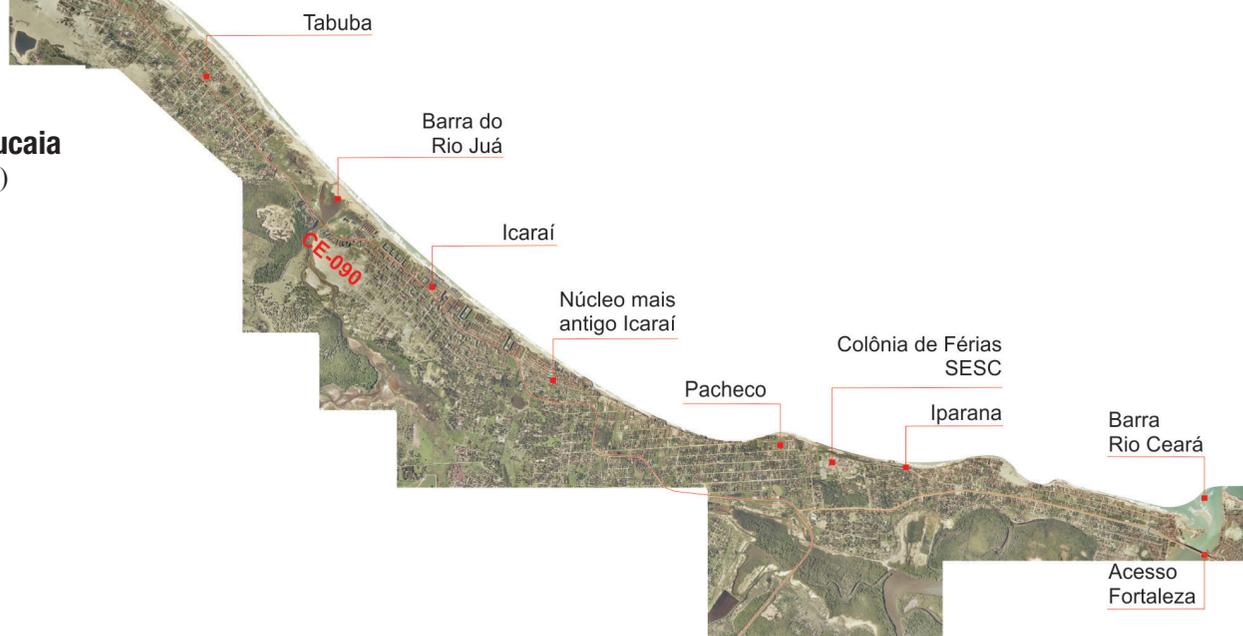




Figura 103: Vista Aérea - Icarai
Fonte: Fabian Salles (2006)

núcleo litorâneo mais urbanizado da RMF, uma vez que se verifica uma continuidade espacial significativa em relação à sede do município de Caucaia e mesmo à Fortaleza.

No Icaraí, verifica-se uma maior variedade de tipologias de segunda residência, tais como, residências isoladas, conjunto de residências padronizadas em loteamentos abertos, edifícios multifamiliares e condomínios de apartamentos. Em função da ocupação de quase todas as áreas parceladas do núcleo até o início da década de 1990, as construções são mais antigas e não constituem produtos imobiliários nos moldes dos que vêm sendo lançados em outras localidades, como é o caso, por exemplo, dos novos empreendimentos turísticos no Porto das Dunas.

Atualmente a Praia do Icaraí não exerce a mesma atratividade que já desfrutou na década de 1970 e 1980, contribuindo para a desvalorização dos terrenos e construções. Por outro lado, a proximidade e a acessibilidade em relação à Fortaleza e à sede de Caucaia tem contribuído para engrenar um processo crescente de transformação das habitações destinadas ao veraneio em residências permanentes, evidenciando o caráter metropolitano de Fortaleza.

Ainda que esta ocupação da área se torne menos influenciada pela sazonalidade dos períodos de férias, e tenha uma dinâmica local mais intensa, mantém-se ainda a pouca oferta dos serviços urbanos e principalmente a precariedade dos espaços públicos. Embora o uso da faixa de praia seja bem intenso, o acesso e a visibilidade são meio prejudicados pelo tipo de ocupação junto à orla que não possui uma via litorânea que favoreça a integração com o mar.

Como o Icaraí não dispõe de muitos terrenos vazios, seu uso turístico é limitado. Soma-se a isto a associação da imagem da praia ao uso da população de classe média baixa, diminuindo o interesse do capital imobiliário em sin-

tonia com o turístico de investir na área. O Icaraí serve de certa forma aos usos turísticos da Praia do Cumbuco, uma vez que possui, ainda que modestos, alguns estabelecimentos de comércio e serviços. O Icaraí concentrava o maior número de barracas de praia do município de Caucaia, que serviam ao uso local e mais discretamente ao turismo. Atualmente, com o processo de erosão da praia e a construção de contenções, diminuiu o número de barracas.

O **Cumbuco**¹³⁶ constitui uma das praias mais conhecidas e visitadas do Ceará. Essa atratividade se sustenta na paisagem natural diversificada não só da praia, mas das dunas e lagoas que compõem a paisagem natural do lugar. O lugar é muito frequentado por turistas que buscam a prática de esportes náuticos, como o *windsurf* e *kitesurf*, conferindo uma certa especialização da modalidade de turismo esportivo (Figura 104, 105, 106).

Os principais indícios dessa valorização turística do Cumbuco, além dos atrativos naturais, diz respeito à maior concentração de hotéis e pousadas, ao maior número de licenças ambientais solicitadas para implementação de *resorts* e outros empreendimentos turísticos e ao maior fluxo de turistas.

No Cumbuco, verifica-se ainda a presença da população local, que foi incorporada pela atividade turística e se envolveu no mercado informal direcionado ao turismo. Os principais postos de emprego que envolvem a população local são absorvidos pelos restaurantes, pelo comércio de artesanato e produtos regionais e pelo serviço de passeios de *buggy* na praia, lagoas e dunas.

As transformações desencadeadas pelo turismo no Cumbuco excederam o uso da praia, sendo incorporada a Lagoa do Banana e a Barra do Rio Cauípe como importantes atrativos turísticos. Estes dois lugares foram alvo das polí-

A ocupação é na sua maioria de residências de veraneio, caracterizadas por construções isoladas no lote, a maioria localizadas de frente ao mar.

¹³⁰ O Batoque constitui o núcleo litorâneo do município de Aquiraz com menor expressão devido a menor ocupação e ao isolamento, concorrendo para isso a maior distância de Fortaleza e as precárias condições de acesso. A falta de integração se verifica também em relação à própria sede do município, uma vez que o acesso à Praia do Batoque se dá através do município de Pindoretama. Desta forma, o Batoque mantém vínculos mais estreitos com Pindoretama do que com o Aquiraz. O núcleo teve origem na atividade tradicional dos pescadores e foi timidamente apropriada pelas residências secundárias. A densidade é baixa, visível na dispersão das residências. A partir de 2003, com a instituição legal da Reserva Extrativista do Batoque, conforme decreto federal (PEREIRA, 2006, p. 121), a expansão da construção de segundas residências foi interrompida, devido às restrições em relação à compra e venda de terrenos e casas. O uso turístico da área é praticamente inexistente. Por outro lado, pela rarefeita ocupação, o lugar pode se tornar interessante para empreendimentos turísticos.

¹³¹ O complexo de turismo e lazer do *Beach Park* foi se ampliando ao longo tempo: além do incremento do parque aquático, foi incorporando um hotel, com a bandeira *Caesar Tower* em 1996, que passou a ser *Beach Park Suites Resort* em 1998. Em 2000, o complexo ganhou um centro de convenções denominado *Beach Park Convention Center*.

¹³² Outro aspecto que revela a desarticulação espacial e logística do núcleo com a sede de Aquiraz é a precariedade do transporte público, pois não existem linhas de ônibus entre Aquiraz e o Porto das Dunas. As poucas linhas de ônibus e vans têm origem em Fortaleza e privilegiam a conexão com o *Beach Park*.

¹³³ A acessibilidade ao litoral de



Figura 105: Vista Aérea Cumbuco (Núcleo Pescadores)
Fonte: Fabian Salles (2006)



Figura 106: Vista Aérea Cumbuco
Fonte: www.skyscrapercity.com

ticas e intervenções do PRODETU/CE I com a criação da Área de Proteção do Lagamar do Cauípe e a urbanização da Lagoa do Banana. A inclusão desses dois pontos turísticos foi favorecida também pela construção de rodovias do Programa que interligou a Praia do Cumbuco à CE-085.

A construção de segundas residências na Praia do Cumbuco data da década de 1980 e se intensifica na década de 1990, diferenciadas por se tratarem, na sua maioria, de residências isoladas em grandes lotes e com padrões mais elevados de construção. A praia começa a concentrar condomínios à moda dos construídos no Porto das Dunas, pois apresenta condições semelhantes, como grandes terrenos vazios para acomodar grandes empreendimentos turísticos, conforme será destacado posteriormente.

A faixa litorânea de São Gonçalo do Amarante (Figura 107), apesar de apresentar a menor extensão entre os municípios litorâneos metropolitanos, comporta uma diversidade de usos a partir da implementação do Porto do Pecém. A faixa litorânea é definida pelo porto na divisa com Caucaia e pelo Rio São Gonçalo do Amarante no sentido oeste. O acesso se dá através da CE-085, que articula as derivações para o Pecém¹³⁷ e para a Taíba.

A Praia da **Taíba** (Figura 108) também tem sua origem relacionada a uma vila de pescadores. O lugar ainda se mantém com características autênticas de vila de pescadores, visível na presença de moradores e equipamentos institucionais que servem à população e na atividade pesqueira tradicional. Esses usos preexistentes se misturam com as ocupações de residências de veraneio que ocupam as margens da via que atravessa quase toda a extensão da praia e os atuais usos litorâneos.

A Taíba (Figura 109 e 110) constitui a praia com maior atratividade turística de São Gonçalo do Amarante. Assim

como no Pecém, os acessos à Taíba foram facilitados pela construção da via estruturante CE-085, de onde parte a CE-185 que conduz ao núcleo litorâneo. Como São Gonçalo do Amarante está no limite oeste da RMF, a ocupação litorânea vai ficando cada vez mais rarefeita, sendo a Taíba o maior e mais importante núcleo litorâneo do município.

A precária qualidade da estrutura e serviços urbanos se contrapõe à beleza dos atrativos naturais propícios para as práticas de esportes como o *surf*, o *kitesurf*, *windsurf* e *sandboard* nas dunas, que intensificam a visita de turistas nacionais e estrangeiros para o lugar e induzem novos usos, como a construção de pequenos hotéis e pousadas e alguns restaurantes mais sofisticados.

Presencia-se também na Taíba, a construção de condomínios de lazer, como é o caso do **Taíba Beach Resort** (Figuras 111, 112, 113 e 114), um complexo composto de doze casas de frente para o mar, vinte casas e apartamentos anexos de vários tamanhos, reunidos em um terreno de aproximadamente 60.000 m² de área comum com vários serviços e instalações para recreação.

A implementação do empreendimento é uma iniciativa de um grupo de noruegueses. O projeto é fruto da parceria de um arquiteto norueguês e um brasileiro e segue a tendência da tipologia que valoriza os espaços de lazer e recreação, concebendo um espaço controlado e seguro intramuros.

Nos folders de vendas do Taíba Beach Resort, totalmente finalizado e em funcionamento, verifica-se uma intenção de diferenciá-lo dos demais do mesmo tipo na RMF, sob o pretexto de que há uma integração com a comunidade local. No que concerne à proximidade com as aglomerações existentes, não há dúvida de que se trata de um diferencial locacional, no entanto, esta integração maior com a população autóctone torna mais evidente as assimetrias entre a

Caucaia foi facilitada também pela construção da ponte sobre o Rio Ceará, que divide o município de Fortaleza de Caucaia, some-se a isto a construção da via estruturante CE-085, criada no contexto da valorização da rota turística “Costa do Sol Poente”.

¹³⁴ Iparana e Pacheco constituem os dois núcleos litorâneos mais próximos de Fortaleza, no entanto sua ocupação é a mais antiga em relação ao Icarai, pois a acessibilidade, que se efetuava a partir da BR-222, passando por Caucaia, favoreceu primeiramente a ocupação do Icarai. Em Iparana e, mais recentemente, no Pacheco, assiste-se ao assoreamento rápido da faixa de praia, com o mar invadindo os terrenos à beira mar. O uso coletivo e a atratividade da praia são prejudicados ainda pela inexistência de uma via litorânea e pela dificuldade de acesso em detrimento do processo de privatização da mesma. Estes núcleos foram ocupados por residências de veraneio, principalmente no Pacheco, em loteamentos planejados, mas atualmente a dinâmica urbana destas duas localidades foi transformada em função da construção da ponte sobre o Rio Ceará. A facilidade de acesso a partir de Fortaleza incentivou a incorporação do lugar como residência permanente, atendendo a demanda por moradias da capital e tornando-se atrativo em função do menor valor da terra. É importante destacar que as localidades são expressão do processo de metropolização de Fortaleza nos moldes da periferização, principalmente por que a zona oeste de Fortaleza, limítrofe dos dois núcleos, constitui a zona mais pobre da cidade. Essa realidade justifica em grande parte o quase inexistente uso turístico do local, muito embora seja atravessado pela principal via de acesso turístico ao litoral de Caucaia, que por sua vez absorve considerável fluxo em direção as praias mais atrativas para o setor, como é o caso do Cumbuco.

¹³⁵ A Praia da Tabuba se localiza entre o Icarai e o Cumbuco e o seu limite leste é definido pela Barra

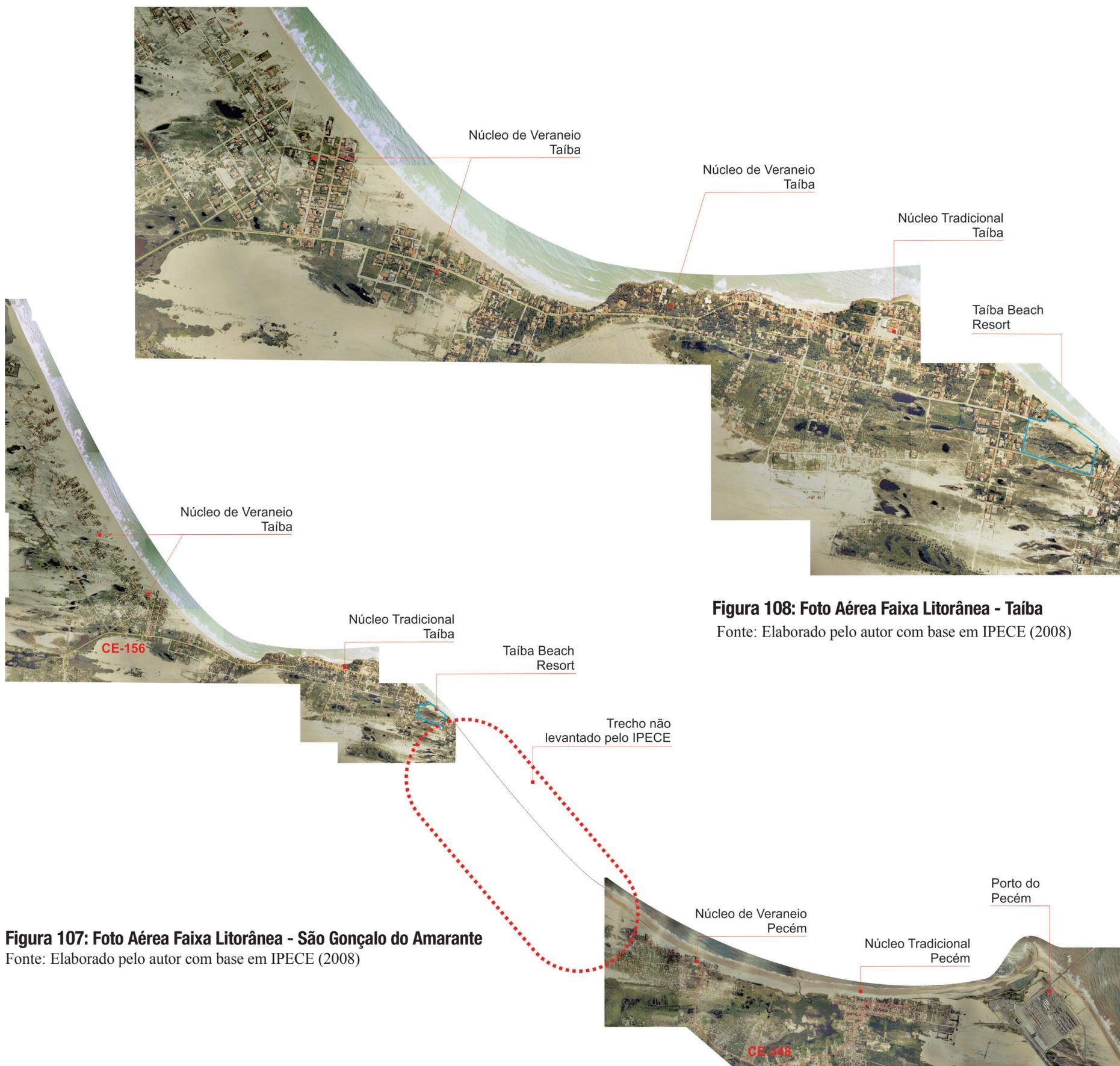


Figura 107: Foto Aérea Faixa Litorânea - São Gonçalo do Amarante
Fonte: Elaborado pelo autor com base em IPECE (2008)

Figura 108: Foto Aérea Faixa Litorânea - Taíba
Fonte: Elaborado pelo autor com base em IPECE (2008)



Figura 110: Vista Aérea Taíba
Fonte: Fabian Salles (2006)



Figura 109: Vista Aérea Taíba
Fonte: Fabian Salles (2006)



Figura 111: Foto - Taíba Beach Resort
Fonte: Acervo do Autor (2009)



Figura 112: Master Plan Taiba Beach Resort

Fonte: <http://www.bestpropertiesbrazil.com/v01/downloads/taiba1.pdf>



Figura 114: Imagem Taiba Beach Resort - Projeto Implantação

Fonte: <http://www.bestpropertiesbrazil.com/v01/downloads/taiba1.pdf>



Figura 113: Perspectiva Taiba Beach Resort

Fonte: <http://www.bestpropertiesbrazil.com/v01/downloads/taiba1.pdf>

urbanização anterior e a urbanização turística, confirmando o processo de segregação socioespacial e a privatização da praia.

Enfim, os impactos da atividade turística na faixa litorânea dos municípios de Aquiraz, Caucaia e São Gonçalo do Amarante se manifestam distintamente em função das preexistências socioambientais, que constituem ora resistência, ora potencialidades. Os núcleos litorâneos de urbanização mais antiga não se prestam às tipologias espaciais do turismo, ao passo que os mais novos, pelo estágio de conservação dos recursos naturais e as características espaciais, favorecem a reprodução da atividade turística.

Alguns impactos na orla dos municípios litorâneos da RMF são semelhantes aos verificados em Fortaleza, como o crescimento da área urbanizada e expansão litorânea, com tendência à conurbação na orla, apropriação dos espaços mais bem preservados, privatização da faixa de praia, devido principalmente à ausência de vias litorâneas, e articulação com a dinâmica imobiliária.

4.2 - INTERVENÇÕES URBANAS: DESENHO URBANO E ARQUITETURA

O desenho urbano e a arquitetura cumprem um papel fundamental na criação do atrativo turístico. Aliás, o turismo não só estimula a criação de novas configurações urbanas e arquitetônicas, como se vale das existentes, inclusive as concebidas e erguidas dentro de contextos histórico-sociais absolutamente distintos no tempo e no espaço, quando a motivação da sua construção não guardava nenhuma relação com o turismo, pois tinham sua função relacionada à afirmação do poder político ou religioso, ao poder econômico ou mais recentemente à lógica da produção industrial e aos avanços tecnológicos.

Em vários lugares do mundo, muito destes artefatos culturais, pela materialidade e permanência na paisagem, constituem verdadeiros ícones urbanos e arquitetônicos, seja porque foram criados para tal fim, ou tal predicado lhe foi concedido ao longo do tempo. É remoto o papel do desenho urbano e da arquitetura na criação de ícones, que sintetizaram em uma imagem simbólica pretensões ideológicas das mais diversas (religiosas, políticas, étnicas, econômicas, etc.).

Além da sua carga simbólica, atribuída enquanto valor cultural pela sociedade à época de sua construção, a condição de ícone pode ser reforçada por um processo contínuo de ressemantização. Esta notoriedade e relevância dos ícones urbanos e arquitetônicos face à sua longevidade se manifesta na sua materialidade intrínseca, evidenciada na maioria das vezes pela sua forma, escala, monumentalidade, inserção espacial, relação com o ambiente natural, entre outros aspectos.

Dessa forma, pretende-se adotar o conceito de ícone conforme a citação abaixo:

Um ícone urbano e arquitetônico pode ser definido como um artefato - um objeto arquitetônico, uma organização espacial, etc. - que possui um caráter sintetizador de uma série de forças sociais, culturais, políticas, econômicas, etc., que os faz significantes mesmo quando seu objeto não tenha mais existência e que através de certos elementos em comum com outros objetos podem ser usados para representar tal objeto. Desta forma, um ícone urbano e arquitetônico é um signo representativo dessas forças mesmo quando elas não estejam mais atuando em outro momento sócio-histórico. E, é justamente por representar esse valor, em um determinado momento, que esses artefatos podem ser considerados ícone em outro momento, seja em relação a outros signos, como em relação aos objetos designados pelos signos, ou àqueles

Nova. Assim como os demais núcleos litorâneos de Caucaia, a sua estruturação é definida pela CE-090 que divide os loteamentos mais próximos ao mar ou às dunas. O traçado regular se justifica em função do parcelamento do solo voltado para as residências de veraneio, que ao contrário do Icarai tem ocupação mais recente, realidade visível na permanência de vazios ao longo de quase toda a extensão. O uso turístico não é muito intenso, embora existam hotéis e pousadas localizados de forma dispersa em meio às residências secundárias. Tanto o Icarai, como a Tabuba constituem núcleos litorâneos com o uso turístico secundário.

¹³⁶ A Praia do Cumbuco se localiza a 30 km de distância de Fortaleza. O acesso à praia pode ser efetuado também através da via estruturante CE-085, passando pela Lagoa do Banana, outro importante atrativo turístico do município.

¹³⁷ O Pecém é uma antiga vila de pescadores que teve seu uso modificado em função da construção de segundas residências a partir da década de 1980. Percebe-se, no entanto que a ocupação não se deu em loteamentos projetados, mas seguiu a ocupação espontânea existente. Se antes a acessibilidade ao lugar era precária, a partir da construção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém foi construído um conjunto de rodovias que facilitaram o acesso, com conexões entre a via estruturante CE-085 e a BR-222. A apropriação do lugar como atrativo turístico foi limitada se comparado a outros núcleos litorâneos da RMF e atualmente, com a construção do complexo portuário, tende a diminuir a sua atratividade turística, embora o porto se localize um pouco afastado do núcleo urbanizado.

¹³⁸ Conceito definido por ROBERTO SEGRE na disciplina de Pós da FAU-UFRJ.

¹³⁹ Neste sentido, imagem urbana "(...) *corresponde à informação solidamente relacionada com um significado que se constrói numa*

que o utilizam (nas praticas urbanas cotidianas, como referencias projetuais, etc.).¹³⁸

Entretanto, atuam na concepção dos ícones urbanos e arquitetônicos contemporâneos, novas dinâmicas, relacionadas em muitos aspectos à valorização dos lugares como cenários do consumo, e por isso mesmo funcionam como catalizadores do desenvolvimento urbano profundamente intrincados à lógica do turismo. O apelo ao consumo dos lugares não se estabelece simplesmente enquanto uso, mas como imagem. A fim de qualificar essa imagem para o consumo, pois o ícone sintetiza e se confunde com a própria imagem urbana¹³⁹, o turismo, inserido nas políticas públicas das diversas instâncias do poder, se vale das estratégias do *place marketing*.

O *place marketing* preconiza, entre outros aspectos, a divulgação e mercantilização dos lugares em escala mundial, contribuindo para tal objetivo as redes de informação e comunicação contemporâneas.

Esses ícones da contemporaneidade são construídos a partir de uma concepção política, que visa sua projeção internacional. Se, em outros momentos, eles possuíam um significado e uma aparência condizentes com a sociedade local, eles agora pertencem à sociedade global.¹⁴⁰

A criação de ícones urbanos e arquitetônicos constitui uma das principais estratégias utilizadas para a construção e reforço da imagem turística dos lugares, assim como servem para atrair investimentos públicos e privados para as cidades e regiões. Trata-se de um processo crescente de mercantilização da cultura, transformada em insumo para obtenção de vantagens econômicas.

A concepção dos ícones urbanos e arquitetônicos na atualidade satisfaz as mudanças de rumo no cenário da arquitetura e urbanismo contemporâneos. Assim como a arquite-

tura e o urbanismo modernos refletiam a lógica capitalista da produção, buscando associações estéticas, técnicas e funcionais com a racionalidade industrial, ao que tudo indica, a arquitetura contemporânea se sustenta na lógica do consumo, reproduzindo e criando uma diversidade e variedade estética, técnica e funcional condizente com o processo contemporâneo de acumulação.

As tendências contemporâneas no urbanismo e na arquitetura se confundem com a denominação de pós-moderna, termo demasiadamente desgastado e em muitos aspectos utilizado de forma pejorativa. Enquadrar toda a produção arquitetônica contemporânea como pós-moderna constitui um equívoco, pois se trata de um reducionismo estilístico diante da diversidade e heterogeneidade de “*posturas arquitetônicas*”¹⁴¹.

Em termos gerais, poderíamos afirmar que estas posturas arquitetônicas se manifestam em posicionamentos diante da cidade e da arquitetura muitas vezes díspares, a saber: o contextualismo cultural, a valorização das linguagens históricas do passado, o ecletismo, os revivals, a escandalização da tecnologia, a excessiva abstração formal, a continuidade com a linguagem da arquitetura moderna, entre outras. Malgrado estas diferenças conceituais e éticas, prevalece na arquitetura contemporânea um gosto formalista, acreditando na sua capacidade comunicativa de expressar conteúdos sociais, que vem reduzindo a arquitetura à pura visualidade, à imagem que pode ser veiculada e convertida em espetáculo para alimentar o consumo dos lugares.

Outro aspecto que agrega valor aos ícones urbanos e arquitetônicos em consonância com as tendências da arquitetura contemporânea é o fato de “*serem projetados por arquitetos conceituados mundialmente, que com seu reconhecimento profissional, ajudam a mitificar essas construções desde a sua concepção*”¹⁴².

síntese de contornos claros que a faz única e intransferível. (...) É um código urbano e impõe uma leitura e fruição que estão claramente inscritos na cidade como espaço construído” (FERRARA, 2000, p. 118).

¹⁴⁰ HAZAN, Vera Magiano. O papel dos ícones da contemporaneidade na revitalização dos grandes centros urbanos. Arqutextos Vitruvius, São Paulo, 2003.

¹⁴¹ se baseiam “(...) na consideração que certos arquitetos oferecem opções de tipo de espaços, materiais, linguagem, tecnologias e relações com a cidade. Essas opções mantêm uma certa coerência e permitem delimitar certas posturas determinantes” (MONTANER, 2001, p. 178).

¹⁴² HAZAN, Vera Magiano. O papel dos ícones da contemporaneidade na revitalização dos grandes centros urbanos. Arqutextos Vitruvius, São Paulo, 2003.

Estas estratégias tiveram ampla aceitação em diversos lugares do mundo¹⁴³. No Brasil, o exemplo mais conhecido da promoção da imagem turística dos lugares, através da construção de ícones urbanos e arquitetônicos, foi em Niterói, com a construção do Museu de Arte Contemporânea e o Museu Oscar Niemeyer em Curitiba, ambos projetados pelo arquiteto Oscar Niemeyer, confirmando a importância da autoria para a mitificação do ícone.

A urbanização de Fortaleza atrelada ao turismo se manifesta também nas intervenções urbanas, que além de produzirem novos usos e apropriações, contribuem para a construção da imagem turística de Fortaleza. Na sequência, apresenta-se a análise das principais intervenções do desenho urbano e da arquitetura em Fortaleza, para depois enfatizar a tentativa de produção de ícones urbanos e arquitetônicos.

CENTRO DRAGÃO DO MAR DE ARTE E CULTURA

O Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura pode ser apontado como uma experiência emblemática no que se refere ao papel privilegiado das intervenções no espaço urbano na promoção da imagem turística de Fortaleza. Tal propósito foi baseado na pretensão de articular política cultural, turismo e renovação urbana (GONDIM, 2001). A política cultural funcionaria como um nicho do mercado turístico do Ceará via turismo cultural, representando uma alternativa além da já consolidada modalidade turística de “*sol e praia*”.

A implantação do equipamento na Praia de Iracema (Figura 115, 116), contígua ao Centro de Fortaleza, surgiu da necessidade de renovação urbana da área em questão. Segundo Sanchez (2003, p. 62), a “*revitalização de áreas degradadas, recuperação de frentes marítimas e zonas portuárias representam um dos importantes produtos no mercado de cidades*”, tanto pelo seu aspecto simbólico, que remete à modernização, como pela atratividade turís-

tica que exerce.

O Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura foi inaugurado em abril de 1999 e abriga nos seus 13.000 metros quadrados dois museus (Museu de Arte Contemporânea e Memorial da Cultura Cearense), um teatro, dois cinemas, um anfiteatro, um auditório e um planetário, espaços destinados a cafés, livrarias, restaurantes, além de espaços livres, praças e áreas de estacionamento. Os espaços culturais estão distribuídos de forma fragmentada no terreno de 20.000 metros quadrados com um desnível de 10,50 metros na direção praia-sertão. Esta ligação se dá por meio de uma passarela metálica que interliga os equipamentos culturais tanto no plano horizontal, como vertical. (PAIVA, 2005, p. 132)

Passados pouco mais de dez anos da inauguração do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, verifica-se que houve grandes transformações no seu entorno, tais como: a reutilização dos galpões e sobrados remanescentes, através de usos ligados ao turismo como boates, bares e restaurantes, que conseqüentemente repercutiu na valorização imobiliária dos terrenos e edificações; um processo de “*gentrification*” (enobrecimento) do lugar, que gradativamente expulsou as atividades existentes, principalmente os ateliês de artistas locais, que se viram impossibilitados de pagar altas taxas de aluguel, tendo como conseqüência a substituição por atividades ligadas ao turismo e lazer que enxergavam neles um excelente nicho de mercado; a monofuncionalidade da área como espaço de lazer e turismo, caracterizado pelo esvaziamento diurno e a alta concentração noturna; invasão do espaço público pelo privado de forma desorganizada pelo mercado informal, a formação de um quadro de violência na área, como assaltos, roubos de veículos e consumo de entorpecentes.

¹⁴³ O Centro Georges Pompidou (1977), em Paris, foi um dos primeiros edifícios contemporâneos a se afirmar como ícone urbano e arquitetônico, pelo papel que cumpriu na reabilitação de um distrito urbano da cidade e na propagação em escala mundial da capacidade de Paris de afirmar a sua contemporaneidade cultural e econômica no mundo globalizado. A ratificação de Paris como cidade mundial foi reforçada pelas políticas culturais implementadas por François Mitterrand entre 1981 e 1998, através de grandes intervenções urbanas, conhecidas como “*Grands Travaux*”, tais como o Grande Arco de La Defense, o Parc de La Villette, a Cidade da Música, a Biblioteca Nacional da França François Mitterrand, a Ópera da Bastilha, o Instituto do Mundo Árabe e a ampliação do Museu do Louvre. Várias cidades do mundo apostaram no poder destes ícones urbanos e arquitetônicos, como foi o caso de Bilbao, com a construção do Museu Guggenheim. “*O museu se converteu imediatamente em sinônimo de toda uma cidade e um símbolo de regeneração de uma zona problemática da Espanha*” (OCKMAN, 2006:261). O Guggenheim de Bilbao se transformou no exemplo mais emblemático da capacidade de impulsionar o desenvolvimento turístico a partir da construção de um ícone, uma vez que a cidade de Bilbao capturou subitamente a atenção mundial como sendo “*a surpresa arquitetônica mais glamorosa deste fim de século*” se inserindo, assim, nos roteiros turísticos da Europa. A estratégia utilizada em Bilbao, que teve seu protagonismo econômico ligado anteriormente à atividade industrial, condição esta que foi subtraída diante da economia pós-industrial, demonstra o poder do turismo enquanto propulsor do desenvolvimento econômico.



Área do Centro Detalhada



Figura 115: Foto Aérea - Localização Centro Dragão do Mar

Fonte: Elaborado pelo autor



LEGENDA

- 1 Memorial da Cultura Cearense
- 2 Rua de Pedestres
- 3 Museu de Arte Contemporânea
- 4 Praça (ágora)
- 5 Estacionamento
- 6 Biblioteca Pública
- 7 Ponte Metálica
- 8 Café Cultura
- 9 Sobrados antigos
- 10 Auditório, Teatro, Cinemas
- 11 Planetário
- 12 Anfiteatro
- 13 Rampa

Figura 116: Vista Aérea - Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura

Fonte: LEITÃO, 2004

Sem dúvidas, o Centro Dragão do Mar inseriu-se nos fluxos turísticos da capital, mantendo uma atratividade cultural de lazer indiscutível. No entanto, verifica-se que os resultados contidos nos objetivos da proposta de intervenção não foram alcançados, outros sequer foram contemplados, como a integração com a Av. Monsenhor Tabosa, que seria uma forma de estabelecer equilíbrio entre as atividades diurnas e noturnas e a conexão com o Calçadão da Praia de Iracema através da Avenida Almirante Tamandaré, evitando o processo de degradação da orla da Praia de Iracema e sua especialização como território do “*prostiturismo*”¹⁴⁴.

As falácias da proposta de intervenção e especificamente da linguagem do projeto foi objeto de estudo de vários pesquisadores (GONDIM, 2007; COSTA, 2003; BARBOSA, 2007; PAIVA, 2005). Há quase um consenso nas análises desses autores que o Dragão do Mar foi uma estratégia política motivada para incrementar a atividade turística em Fortaleza e reforçar não somente a imagem turística da cidade, mas fortalecer a imagem do “*Governo das Mudanças*”.

Como intervenção pontual, a construção do Centro Dragão do Mar foi insuficiente para promover um processo de transformação mais efetivo e equilibrado da área, uma vez que não conseguiu impulsionar a reabilitação urbana e a proteção do patrimônio histórico-cultural nem no Centro, nem na Praia de Iracema. A implementação do Centro Multifuncional de Feiras e Eventos do Ceará projetado para se localizar junto ao Poço da Draga não se concretizou, reduzindo o poder de transformação e confirmado as limitações das intervenções pontuais.

INTERVENÇÕES NA ORLA DA PRAIA DE IRACEMA

A construção do calçadão da Praia de Iracema implementada pela Prefeitura Municipal de Fortaleza na década de 1990 pode ser considerada uma importante operação voltada para o turismo. Até então, a maioria das intervenções

da orla através dos calçadões e polos de lazer, inclusive localizados em trechos degradados do litoral se voltaram para o lazer da população local. O calçadão da Praia de Iracema (Figura 117), compreendido entre a Igreja de São Pedro e a Ponte dos Ingleses, associados ao polo gastronômico e etílico, contribuiu subitamente para qualificar o local como importante atrativo turístico.

O calçadão favoreceu a integração física e visual com o mar. Embora bastante estreito, os caminhos e os espaços de convivência devolviam parcialmente à população os espaços de lazer que foram perdidos em função do processo de erosão da faixa de praia.

A Praia de Iracema constituiu um dos principais lugares de intervenção urbana voltada para o turismo por parte da Prefeitura e do Estado, materializando inclusive a rivalidade político-partidária das duas instâncias do poder à época, visíveis na desarticulação e concorrência entre as intervenções.

Além do calçadão, a Prefeitura interveio no lugar com a reconstrução do Estoril, importante edificação residencial construída na década de 1920 e que foi utilizada como clube para os americanos durante a Segunda Guerra e depois como ponto de encontro da boemia fortalezense. A reconstrução da antiga Vila Morena, como era chamada à época da sua construção, malgrado todas as contradições de reconstruir de forma literal um edifício em ruínas, foi uma estratégia de fortalecimento da imagem do bairro, associada ao passado (1950) boêmio e glamoroso, revelando que o passado constitui um atributo altamente valorizado no mercado de atrativos turísticos.

A paisagem do bairro foi incorporando a estética do passado, visível na feição das fachadas dos bares, restaurantes e boates, contribuindo para caracterizar o lugar como um

¹⁴⁴ O “*prostiturismo*” é o termo utilizado para designar a prostituição voltada para turistas, assim como o termo “*Turismo Sexual*”, muito embora oficialmente não exista a promoção deste segmento.

cenário turístico, revelando dois processos dialéticos: o espaço do consumo e o consumo de espaço.

A Nova Ponte dos Ingleses, resultado da reforma da antiga ponte que servia às atividades portuárias, foi uma intervenção empreendida pelo Governo do Estado a fim de qualificar turisticamente o lugar (Figura 118). O projeto vislumbrou a utilização da ponte como um espaço de contemplação e de apoio turístico. A linguagem utilizada no projeto obedece à estetização dos espaços turísticos ao apelar por uma imagem arquetípica de um píer. Trata-se de grande *deck* de madeira com alguns equipamentos urbanos com telhados fortemente inclinados sem guardar nenhuma identificação com as características da arquitetura local.

A visitação ao lugar foi bastante intensa e se inseriu nos roteiros turísticos da cidade organizados por empresas e agências de turismo. Atualmente a utilização da ponte está condicionada ao processo de abandono generalizado da Praia de Iracema. Entretanto, a sua imagem veiculada em cartões postais e propagandas turísticas da Cidade confirmam o seu papel na construção da imagem turística de Fortaleza.

Conforme foi analisado anteriormente, a Praia de Iracema sofreu um processo intenso de transformação, principalmente no que se refere aos impasses entre o espaço destinado ao turismo e os usos existentes, entre os quais a habitação. No entanto, durante um certo tempo, o local serviu às atividades de lazer da cidade sem apresentar muitos conflitos com os usos turísticos, estes por seu turno, foram se impondo e resultando no processo de degradação socioespacial por conta da modalidade de turismo sexual que se apropriou da área.

INTERVENÇÕES URBANAS NO CENTRO DE FORTALEZA.

Além da Praia de Iracema, o centro de Fortaleza foi alvo de intervenções urbanas (Figura 119), que, pela sua carga simbólica - representada pelo seu acervo histórico e cultural - passou a ser incorporado timidamente como alvo para promoção do turismo através do discurso da requalificação diante do quadro de degradação da área.

A incorporação dos centros históricos à lógica do turismo foi uma estratégia utilizada em várias experiências internacionais, como foi o caso de Bolonha, Boston, Barcelona, Paris, Buenos Aires e Bilbao, e nacionais como o corredor cultural do Rio de Janeiro, o Pelourinho em Salvador e o Bairro do Recife na capital pernambucana, para citar os de maior notoriedade.

A partir do final dos anos oitenta e início dos anos noventa surgem no Brasil esforços no sentido de propor a renovação/reabilitação/requalificação/revitalização dos centros urbanos das capitais brasileiras e a preservação do seu acervo histórico e cultural, influenciados por experiências internacionais. Estes esforços foram induzidos, sobretudo, pelas transformações na sociedade contemporânea, a princípio do ponto de vista econômico, com as possibilidades de obter vantagens no uso dos recursos culturais dos centros históricos, viabilizados pelo desenvolvimento do turismo. Em segundo lugar pelas mudanças políticas relacionadas às novas formas de gestão do espaço urbano e, finalmente, pelas transformações culturais, caracterizadas pelo fetiche criado em torno do passado na busca de uma diferenciação na onda homogeneizante da globalização (PAIVA, 2005, p. 70).

No caso específico de Fortaleza, embora se verifique a influência destes pressupostos no processo de reversão do quadro de decadência socioespacial do Centro, os discursos, as políticas e as práticas de requalificação tiveram um

alcance limitado, pois o processo de decadência do Centro se acentua.

A reforma da Praça do Ferreira (Figura 120), em 1991, inaugura o processo de requalificação urbana do Centro. As pretensões de restabelecer a importância da praça se explicam pela necessidade de provocar transformações no espaço urbano orientadas para respaldar a emergente atividade turística; para restaurar a pujança econômica do comércio do entorno da praça, historicamente o mais sofisticado e francamente o mais prejudicado pela descentralização da atividade terciária, devido à rivalidade com os shoppings, e, principalmente, pela repercussão que a intervenção na praça cumpriria na manutenção da hegemonia política do então prefeito Juraci Magalhães.

Ainda que a reforma tenha qualificado a Praça e seu entorno imediato, não foi suficiente para conter o processo de decadência física e social do Centro¹⁴⁵.

A Praça do Ferreira constitui um dos espaços públicos mais significativos da cidade, no entanto, o seu uso turístico é limitado ou pouco explorado em detrimento de outras áreas da cidade, o que demonstra que o lugar está mais associado aos fluxos locais do comércio e do cotidiano.

As intervenções no patrimônio histórico do Centro, principalmente no chamado “corredor cultural” da Av. João Moreira, que abrange a 10ª Região Militar agregada à Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, o Passeio Público, a Santa Casa de Misericórdia, a antiga Cadeia Pública e a Estação João Felipe, ficaram restritas à requalificação de fachadas, embora sejam ações importantes não garantem a dinamização dos usos e fluxos turísticos.

O local está inserido nos roteiros turísticos organizados dentro do “*city tour*”, principalmente pelo polo de artesanato lo-

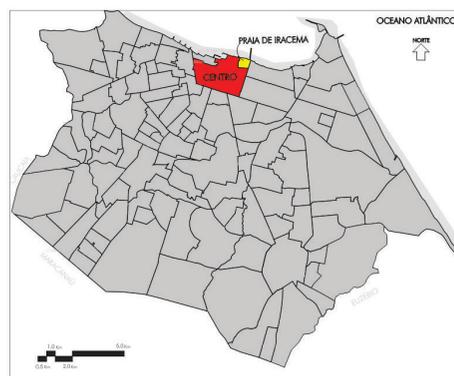
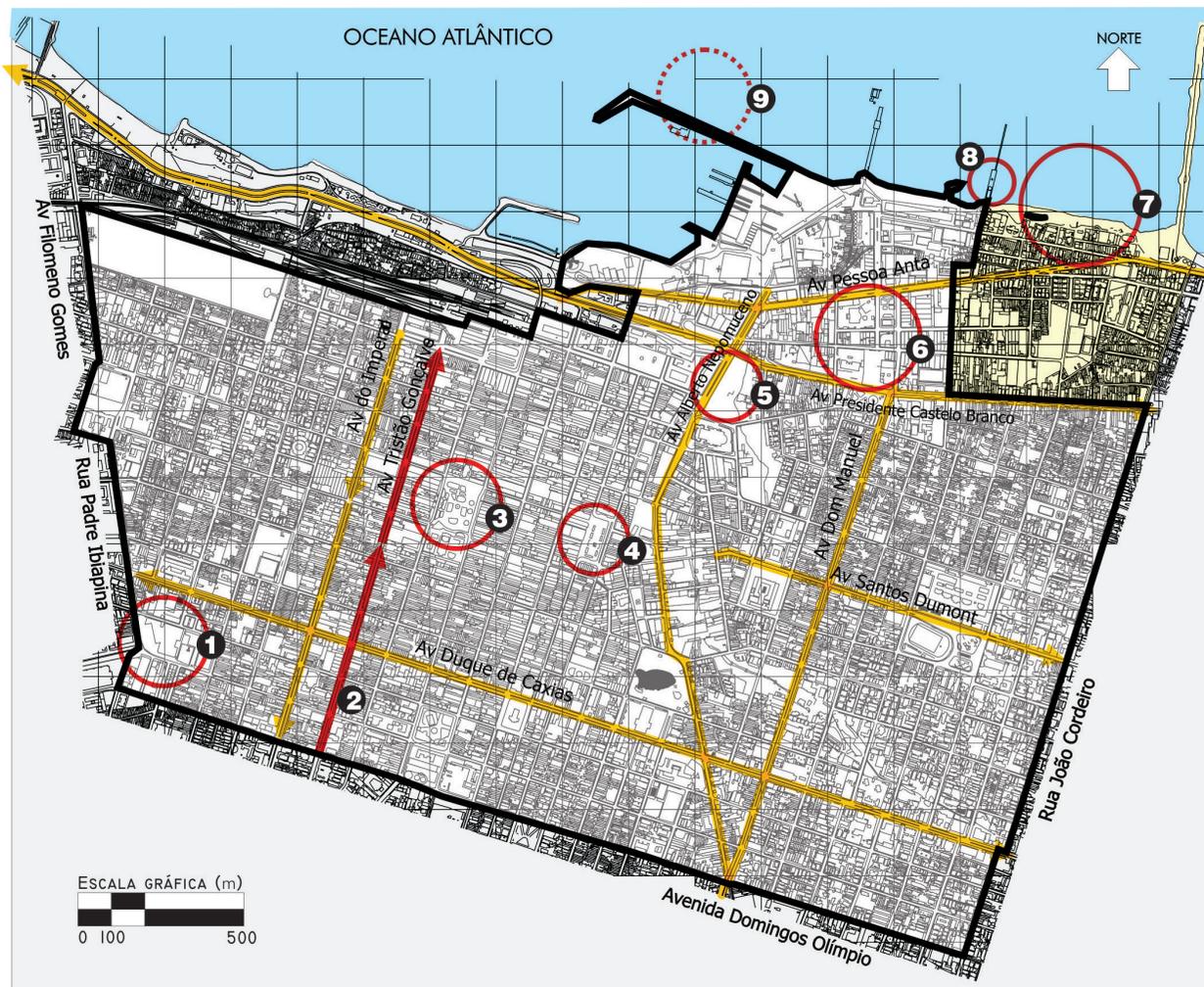
calizado no edifício da antiga Cadeia Pública, que foi adaptado para o comércio ainda sob os auspícios da EMCETUR.

O Novo Mercado Central (Figura 121) teve sua construção impulsionada pela demanda turística por produtos regionais e pela precariedade das instalações e do conforto do antigo edifício destinado à atividade. A localização escolhida pela Prefeitura para a construção do equipamento foi uma área de alta relevância histórica para a cidade, implantado junto à margem do Riacho Pajeú e defronte à Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção.

O lugar atrai importantes fluxos turísticos, reforçados pela proximidade com o corredor de compras da Av. Monsenhor Tabosa e do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura. Em relação à valorização do patrimônio ambiental da cidade, o Mercado Central comprometeu sobremaneira a visualização do Riacho Pajeú e a sua valorização como importante elemento da paisagem. Pela ausência de intervenções na estrutura viária, realidade verificada em todo o centro de Fortaleza, que se mantém praticamente inalterada em relação ao traçado proposto para a cidade por Adolfo Herbster em 1875, o desenho e o porte das vias são precários, gerando fluxos impertinentes na área com o volume de ônibus de turismo, táxis, além dos fluxos do transporte público coletivo.

O rarefeito uso turístico destes espaços de significativo valor histórico para a memória urbana de Fortaleza explica, em certa medida, que a modalidade de turismo cultural não constitui uma atratividade importante da cidade, ao contrário do que acontece em Salvador, Recife e São Luiz. Esta valorização do turismo de “*sol e praia*” em detrimento do turismo cultural se associa à imagem de Fortaleza como uma cidade moderna.

¹⁴⁵ Em resposta à constatação da insuficiência da intervenção isolada e dirigida para obtenção de resultados a curto prazo, surge em 1999, a ONG Ação Novo Centro, entidade ligada ao CDL (Clube dos Diretores Lojistas), a fim de promover o desenvolvimento do Centro, fazendo a interface entre as instâncias públicas e privadas envolvidas na questão (PAIVA, 2005, p. 111).



FONTE: PDDU-FOR 1992

LEGENDA

- ❶ Mercado São Sebastião
- ❷ METROFOR
- ❸ Parque da Cidade (projeto)
- ❹ Nova Praça do Ferreira
- ❺ Novo Mercado Central
- ❻ Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura
- ❼ Urbanização do Calçadão da Praia de Iracema
- ❽ Ponte dos Ingleses
- ❾ Centro de Feiras de Eventos (projeto)

Figura 119: Mapa Centro e Praia de Iracema - Intervenções Urbanas

Fonte: Elaborado pelo autor



Figura 117: Foto Calçadão Praia de Iracema - Início da Década de 2000

Fonte: PAIVA, 2005



Figura 118: Foto Ponte dos Ingleses

Fonte: www.skyscrapercity.com



Figura 120: Vista Aérea - Praça do Ferreira

Fonte: Arquivos Ação Novo Centro



Figura 121: Vista Aérea - Mercado Central

Fonte: travel.webshots.com

Estas intervenções pontuais no centro de Fortaleza, a despeito de valorizar o patrimônio edificado, sequer conseguem se afirmar como um atrativo turístico, excluem os espaços de significância histórica tanto da população como dos turistas. O Centro resente-se de uma reestruturação ampla, que atenda simultaneamente às demandas locais e aos fluxos econômicos contemporâneos ligados ao turismo.

4.2.1 - A METRÓPOLE TURÍSTICA DE PAPEL

No caso de Fortaleza, verifica-se também a intenção de promover o turismo e a imagem da cidade através da estratégia dos ícones, inserida nas propostas de intervenção e requalificação urbana, pois a produção e o consumo do “*espaço turístico*” pressupõem também a produção e o consumo simbólico da imagem dos lugares e atrativos turísticos. O exemplo concreto mais conhecido neste sentido foi o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura. No entanto, outros projetos foram concebidos para sustentar a ideia de Fortaleza como uma metrópole turística, muito embora muitas não tenham saído do papel.

De acordo com os modelos internacionais e nacionais mais emblemáticos, a maioria dos projetos de intervenção que objetivaram erigir estes marcos urbanos se destinou a reabilitar as áreas deprimidas da cidade (centro, zona portuária). Em Fortaleza, a particularidade destas intervenções diz respeito à sua implantação exclusiva na orla marítima da cidade, reforçando o litoral como lugar privilegiado para o incremento da atividade turística.

As principais ideias de intervenção dessa natureza foram: Concurso Símbolo Ícone – Fortaleza Atlântica – 2000 (1998); Concurso Nacional de Ideias para Embelezamento e Valorização da Área Central de Fortaleza (1999); o Centro Multifuncional de Eventos e Feiras do Ceará (2001); o Museu do Mar (2004) e mais recentemente o Acquário

do Ceará (2008) e o Concurso Público Nacional de Ideias para o Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Avenida Beira-Mar em Fortaleza (2010).

Não se pretende esgotar aqui as análises acerca dos projetos supracitados, mas identificar os principais aspectos concernentes ao papel dos ícones urbanos na construção da imagem turística de Fortaleza como uma das manifestações espaciais da urbanização turística.

O **Concurso Símbolo Ícone – Fortaleza Atlântica 2000**¹⁴⁶, como o próprio nome indica, consistia em um concurso voltado para a construção de um ícone urbano à altura dos existentes em outras metrópoles que sintetizasse a vocação turística da cidade. Para Barbosa (2006):

O argumento principal do plano “Fortaleza Atlântica” é de resgatar o contato da cidade com o mar e proporcionar o desenvolvimento urbano de áreas degradadas e com acessos ao mar bloqueados. Essa ideia de desenvolvimento urbano pretendida, porém, diz respeito à mudança do quadro social e econômico de áreas litorâneas como o Pirambu (oeste) e Serviluz (leste), ocupada por comunidades de baixa renda. São áreas de alto valor sob a ótica da especulação turística e imobiliária, uma vez que constituiriam vetores de expansão de empreendimentos que vem sendo realizados na Beira Mar e na Praia de Iracema (BARBOSA, 2006, p. 140)

Como se pode perceber, com base na análise supracitada das diretrizes do concurso, há a intenção por parte do Estado e da sociedade, apesar de apresentar objetivos pertinentes em relação à mudança do quadro de degradação socioambiental da orla, em impor intervenções que criem uma homogeneidade espacial no litoral capazes de facilitar a reprodução dos fluxos turísticos e imobiliários face à localização e aos

¹⁴⁶ O concurso foi promovido com uma parceria entre a Secretaria de Turismo do Ceará, Câmara dos Diretores Lojistas, Instituto de Arquitetos do Brasil e PLANEFOR e pressupõe intervenções em três trechos da orla, incluindo a costa oeste e a foz do Rio Ceará; a área central, associada à Praia de Iracema e à Beira Mar; e finalmente o Mucuripe e a Praia do Futuro.



Figura 122: Imagens Projeto CONCURSO ÍCONE - FORTALEZA ATLÂNTICA
 Fonte: Nasser Hissa Arquitetos Associados

atributos privilegiados do espaço litorâneo. Trata-se de um pressuposto de transformação excludente, pois se apresenta como um processo explícito de “*gentrification*”.

O foco central demandado pelas bases do concurso foi a intervenção na área próxima ao Porto do Mucuripe, na conhecida Praia Mansa¹⁴⁷, um trecho localizado na inflexão da costa fortalezense como resultado da movimentação de areia proveniente da construção do porto e por isso mesmo estratégico do ponto de vista da visibilidade de vários pontos da orla. O projeto (Figura 122) vencedor foi da equipe liderada pelo escritório Nasser Hissa e contempla uma intervenção composta pelo Símbolo Ícone, uma torre de 174m contendo um restaurante, um mirante, um novo farol com elevadores panorâmicos e demais equipamentos turísticos, como museus, aquário, porto marítimo e requalificação do Farol Velho, além de áreas voltadas exclusivamente para turistas, como um hotel, uma marina e áreas de serviços mais sofisticados.

O Símbolo-Ícone se vale das diversas premissas que qualificam um ícone urbano e arquitetônico, como a verticalidade e a excessiva expressão das formas arquitetônicas, aludindo ao imaginário marítimo da cidade e criando uma imagem síntese oficial representativa, passível de ser veiculada e consumida no mercado turístico internacional. O ícone se insere no projeto “*Portal do Atlântico*”, fazendo referência à localização estratégica de Fortaleza no Atlântico Norte em relação aos principais e mais qualificados centros emissores de turistas (EUA e Europa).

O Concurso Nacional de Ideias para Embelezamento e Valorização da Área Central de Fortaleza (Figura 123), em 1999, foi uma iniciativa da Prefeitura Municipal de Fortaleza com base em diagnósticos realizados pela ONG Ação Novo Centro, vinculada ao CDL (Câmara de Diretores Lojistas) de Fortaleza. A área de intervenção tinha

uma abrangência geral dos limites do Centro, incluindo a orla, solicitando proposições urbanísticas, paisagísticas, intervenção no patrimônio histórico e soluções viárias e de transporte, além de um estudo específico para o denominado Parque da Cidade, que incluía os arredores da Praça José de Alencar e Lagoinha e as transformações provocadas pelo METROFOR.

Fernandes (2004) aprofundou os estudos sobre os projetos, identificando as contradições das diversas proposições das equipes de arquitetos¹⁴⁸, na qual se percebe a inclusão do turismo em todas as propostas de requalificação do Centro. Verifica-se que até mesmo o trecho referente específico de intervenção no Parque da Cidade não foi executado em conformidade com o projeto, em função também dos atrasos da obra do metrô e da ocupação de uma área de comércio popular (camelôs), o chamado Beco da Poeira. As propostas apresentadas no concurso valorizam sobremaneira a faixa litorânea, concebendo usos e apropriações voltadas para o turismo como forma de desenvolver a área central de Fortaleza.

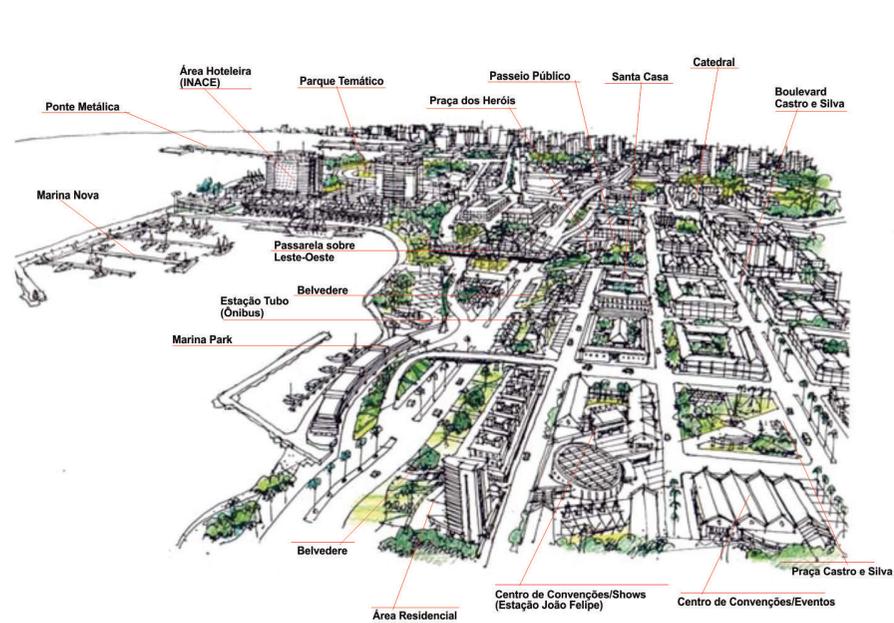
O Centro Multifuncional de Eventos e Feiras do Ceará (2001) (Figura 124) foi uma iniciativa conjunta do Governo do Estado e da Prefeitura Municipal, apoiada por entidades privadas, de criar um complexo capaz de atender as demandas relacionadas ao turismo de eventos (feiras, eventos culturais, exposições e grandes espetáculos) e incrementar o turismo nos períodos de baixa estação. O Centro Multifuncional seria uma continuação das ações propostas pelo Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, reforçando a imagem da Cidade e requalificando a faixa litorânea do Centro.

A concepção do projeto se mostrou interessante, pois foi organizada como um consórcio de 14 escritórios de arquitetura que trabalhariam fundamentados em um *master plan*¹⁴⁹

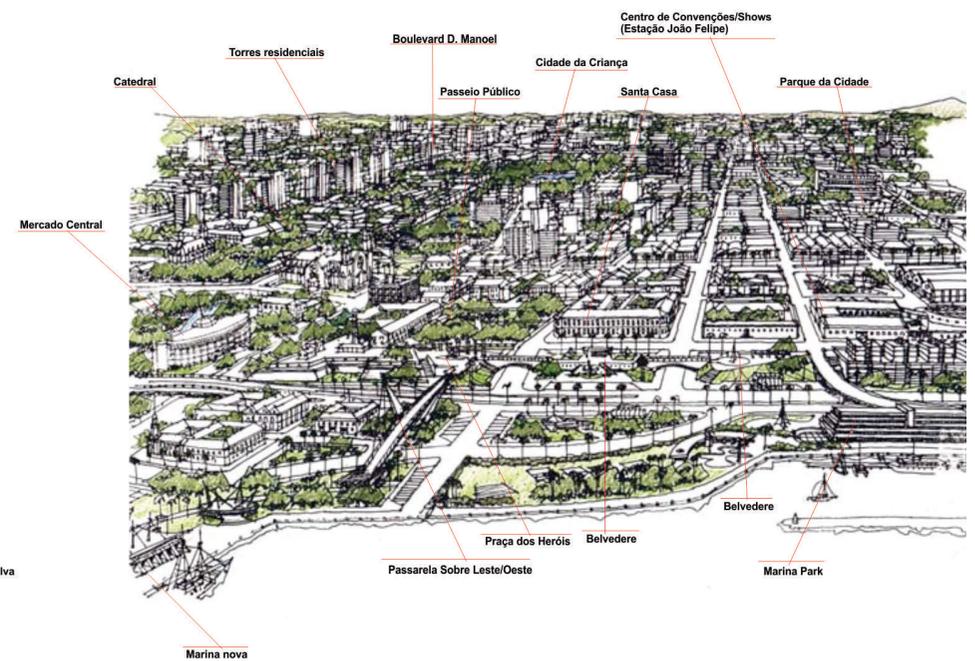
¹⁴⁷ Trata-se de uma praia artificial junto ao porto, originada da acumulação de areia das interferências dos espigões no comportamento das ondas e no transporte de sedimentos, caracterizada pela baixa ocupação, tornando-se assim uma área bem conservada. Esta situação revelou o lugar como potencial recurso turístico.

¹⁴⁸ A proposta classificada em primeiro lugar foi liderada pelo arquiteto Ricardo Muratori.

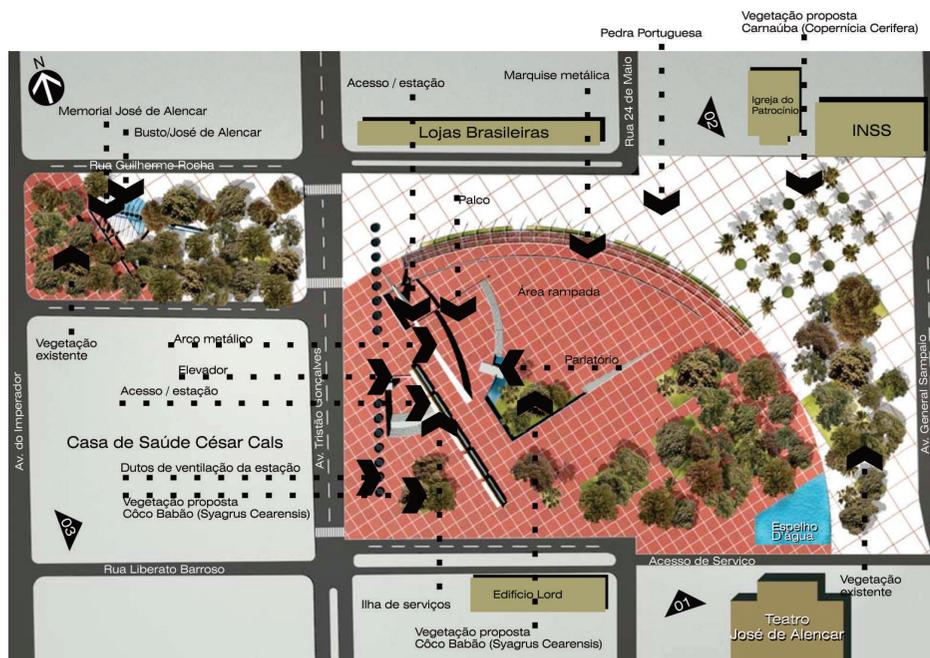
¹⁴⁹ O programa do complexo era composto por centro de convenções, pavilhão de feiras, teatro e espaços para exposição disposto em 69 mil m², incluindo um projeto de interesse social envolvendo a comunidade do Poço da Draga.



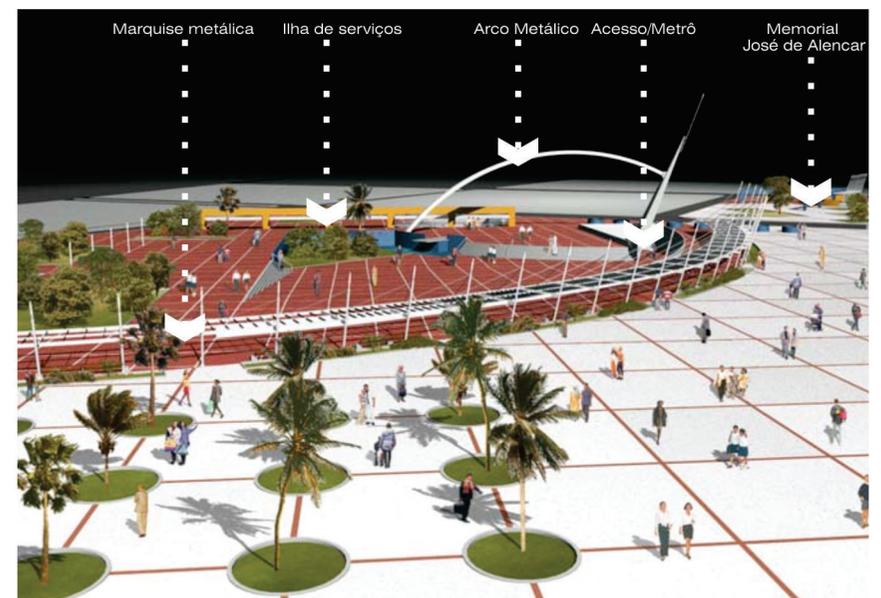
04-Av. Leste-Oeste



05- Av. Leste -Oeste



Planta Geral da Praça



Perspectiva Geral

Figura 123: Imagens Projeto PARQUE DA CIDADE
Fonte: FERNANDES, 2004



Figura 124: Imagens Projeto CENTRO MULTIFUNCIONAL DE FEIRAS E EVENTOS
Fonte: Barbosa, 2006

para a área. A princípio, o Centro ocuparia a área correspondente à indústria naval, mas devido às dificuldades de relocação do equipamento foi proposta uma península com acréscimo de aterro no mar de 19 hectares (BARBOSA, 2006).

A localização de um equipamento desta natureza e porte na área central se justificou em função da proximidade em relação à infraestrutura instalada, apostando na sinergia de estruturas de apoio, incluindo comércio, serviços e rede hoteleira, inseridas em raios de caminhabilidade. Apreende-se que a proposta de localização do projeto visava uma inserção estratégica no litoral capaz de funcionar como polo de desenvolvimento do turismo e das demais atividades derivadas (comerciais, serviços, hoteleira e imobiliária).

O projeto era ambicioso em vários sentidos e por conta disso teve a sua execução inviabilizada, que foi reforçada pela mudança de mandato em 2006. O Governador Cid Gomes propôs a transferência da construção do Centro de Eventos do Ceará para a Av. Washington Soares (conforme já foi destacado), vizinho ao antigo Centro de Convenções do Ceará, reduzindo o programa de necessidades. Atualmente a obra se encontra bastante avançada e tenta também se impor como um novo ícone urbano (Figura 125).

O **Museu do Mar** (2004) (Figura 126) se insere em uma área de aterro proposta e já executada pela Prefeitura na Praia de Iracema, compreendida entre os espigões (contenção marítima) alinhados à Rua João Cordeiro e à Av. Rui Barbosa. A encomenda do Museu do Mar ao arquiteto Oscar Niemeyer, aconteceu em 2004 pelo então Governador do Estado Lúcio Alcântara. A autoria atribuída a um arquiteto de renome agregaria valor à obra, qualificando-o como ícone urbano, conforme já foi explicado em relação aos artificios de criação de ícones urbanos e arquitetônicos na atualidade.

O caráter espetacular do edifício, que abrigaria aspectos temáticos relativos à maritimidade, se expressa nos aspectos formais característicos da obra do arquiteto¹⁵⁰ e na localização dentro do mar. O apelo turístico do projeto é evidente, tanto pelas suas características arquitetônicas, concebidas para serem consumidas como únicas e espetaculares, como pela a sua localização na faixa litorânea, confirmando a concentração de propostas e ideias para o incremento do turismo de forma seletiva.

O **Acquário do Ceará** (2008) (Figura 127) foi uma iniciativa recente do Governo do Estado, liderada pela Secretaria de Turismo e das Cidades do Estado do Ceará, com o intuito de implantar um equipamento com fins educacionais e científicos, apelando para o discurso da preservação do meio ambiente marinho e com objetivos turísticos, por constituir uma diferenciação na oferta turística da Metrópole. A construção do Acquário se coloca também como redentora no quadro reversão da degradação e especialização relacionada ao “*prostituirismo*” por que tem passado a Praia de Iracema em função dos processos de “*turistificação*”.

O projeto apresenta proporções megalomaniacas, tanto em relação à área como em relação ao volume de água e à quantidade de espécies do aquário¹⁵¹. Concebido para se localizar entre a Ponte Velha e a Ponte dos Ingleses, o Acquário do Ceará ocuparia a área correspondente ao edifício do DNOCS, que já foi demolido. O projeto tenta se estabelecer como icônico não tanto pela autoria, mas pela recorrência a formas arquitetônicas com apelo formal e cenográfico incontestáveis, apresentando-se como espetaculares pelo estranhamento que provocam.

O Acquário do Ceará revela o equívoco das ações governamentais voltadas para o incremento da atividade turística por intermédio das intervenções urbanísticas e arquitetônicas, uma vez que os projetos prioritários não se

¹⁵⁰ Trata-se de uma forma piramidal invertida com visuais desimpedidas em várias direções, com um único apoio central, semelhante à solução adotada no Museu de Arte de Niterói.

¹⁵¹ O projeto é megalomaniaco também no discurso, conforme pode ser confirmado na opinião do Secretário de Turismo Bismarck Maia: “*Tenho convicção de que é um equipamento que mudará o perfil do Ceará. O Acquário se posicionará no mundo inteiro como um local que deve ser conhecido*”. (DIÁRIO DO NORDESTE)



Figura 125: Imagens Projeto CENTRO DE FEIRAS E EVENTOS
Fonte: SETUR-CE



Figura 126: Imagens Projeto MUSEU DO MAR
 Fonte: BARBOSA, 2006



Figura 127: Imagens Projeto ACQUÁRIO DO CEARÁ
Fonte: SETUR-CE



direcionam para a melhoria das condições socioespaciais da cidade como um todo, mas para projetos emblemáticos localizados em áreas voltadas, sobretudo para os visitantes. Não que estas intervenções não sejam importantes, mas não devem se sobrepor à implementação de projetos urbanísticos e arquitetônicos voltados para os residentes, que conseqüentemente se prestarão ao uso e apropriação por parte dos turistas.

O Concurso Público Nacional de Ideias para o Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Avenida Beira-Mar em Fortaleza (Figura 128), realizado em 2010, com promoção da Prefeitura Municipal de Fortaleza e organização do Instituto dos Arquitetos do Brasil – Seção Ceará, configura-se como uma das mais recentes intervenções urbanas concebidas para a faixa litorânea de Fortaleza. O trecho da orla objeto do concurso é de 3.050 metros lineares com largura média de 100 metros compreendida entre o Mercado dos Peixes e a Av. Rui Barbosa. O projeto executivo não foi divulgado oficialmente, apenas as pranchas relativas ao concurso, onde é possível inferir que há qualidades incontestáveis no projeto, pois há considerações em relação ao lazer e usos locais, ficando em aberto a concretização do mesmo.

Enfim, o que se observa nestas proposições é que o contexto histórico-social local é tão vulnerável, visível nas contradições do processo de urbanização de Fortaleza e refletido na forma de ocupação da sua orla, que a construção destes ícones urbanos e arquitetônicos constitui “*ideias fora do lugar*”. Se há impasses e falácias na construção destes ícones em lugares onde as contradições sociais são menos acentuadas, o que se dirá onde a realidade alcança altos níveis de desigualdade e segregação socioespacial.

A metrópole turística, nesse sentido, não passa de uma intenção, uma fantasia que se sustenta apenas no papel. An-

tes fossem encarados como utopia possível, na medida em que a concretude da realidade se coloca como o pretexto para o projeto de intervenção urbana.

A falácia das propostas imaginadas e construídas, que reúnem projetos urbanísticos e arquitetônicos, reabilitação de áreas degradadas e preservação do patrimônio como insumo para a atividade turística, reside na desconsideração das preexistências socioespaciais, pois verifica-se que

(...) grande parte das intervenções urbanas tem estado distante das demandas locais. Estas deveriam ser definidas mediante a discussão do diagnóstico, considerando uma base de dados bem elaborada e competentemente avaliada. As demandas locais e seu atendimento teriam de estar na base da política de *city marketing* e refletir a veracidade das suas estruturas. Se assim acontecesse, talvez todo o aparato de cenografias e de reinvenção do urbano não fosse necessário (VARGAS e CASTILHO, 2006, p. 47-48).

4.3 - AS ARTICULAÇÕES ENTRE TURISMO E MERCADO IMOBILIÁRIO E O FENÔMENO URBANO DA RESIDÊNCIA SECUNDÁRIA.

Para TULIK (1995), o fenômeno da residência secundária é antigo e universal, mas na contemporaneidade constitui um das mais difundidas entre as modalidades de alojamento turístico. Do ponto de vista estatístico, a segunda residência pode ser analisada com base nos dados de domicílio de uso ocasional (conforme metodologia do Censo IBGE), embora constitua um meio de hospedagem que integra a oferta turística. Ainda na visão da autora a segunda residência ou residência secundária “*é um alojamento turístico particular, utilizado temporariamente nos momentos de lazer, por pessoas que têm domicílio permanente num outro lugar*” (TULIK, 1995, p. 21)

A segunda residência, enquanto fenômeno urbano, se caracteriza a princípio pelo vínculo territorial entre a origem, ponto de emissão ou lugar de procedência da demanda, e o destino, ponto de recepção ou lugar de oferta.

Alguns fatores implicam no surgimento e desenvolvimento das residências secundárias, tais como: a demanda por espaços de lazer e recreação; a degradação dos ambientes urbanos e a busca por novos territórios de lazer; as oportunidades de investir num patrimônio; o estágio avançado do desenvolvimento econômico dos polos emissores (geralmente as metrópoles); a distância e a acessibilidade entre a origem e o destino; o marketing imobiliário realizado nos polos emissores voltados para a demanda por residências secundárias. A expansão metropolitana e a tendência à conurbação pode ser considerada uma das principais consequências do fenômeno das residências secundárias, processo verificado mais fortemente no atual estágio de metropolização de Fortaleza.

A disponibilidade financeira constitui outro fator essencial para alimentar o mercado de segunda residência, uma vez que é necessária uma série de despesas, como a aquisição do terreno, a construção e manutenção do imóvel, o pagamento de taxas e impostos públicos, as reformas e melhorias, revelando que a oferta de segunda residência se direciona para a população com maior poder aquisitivo.

Ter uma segunda residência significa possuir disponibilidade financeira, até mesmo para chegar ao destino, pois implica, na maioria das vezes, a posse de um veículo ou, com menor frequência, na utilização de transportes coletivos. Sendo a renda fator fundamental para a propriedade de um espaço e da própria residência secundária, bem como do meio de locomoção, percebe-se que esta forma de alojamento turístico está destinada às pessoas que disponham de um mínimo de recursos financeiros para arcar com os custos necessários (TULIK, 1995, 23-24).

O usufruto da segunda residência como espaço de lazer revela também a ampliação do tempo livre decorrente das conquistas sociais e trabalhistas.

Os espaços preferenciais de localização da segunda residência estão de acordo com a disponibilidade de tempo para a viagem e as condições das vias de acesso. Em um primeiro momento, a escolha por áreas de segunda residência ocorrem na periferia das cidades, que depois são alcançadas pela urbanização. A residência secundária, “*expressão maior do turismo de fim de semana*”, tem sua localização definida pela relação “*tempo-custo-distância*” (TULIK, 1995, p. 27).

Tulik (1995) considera que a residência secundária constitui um alojamento turístico e, como tal, integra a prática do turismo. A autora apoia seus argumentos advogando que os recursos (naturais ou construídos) transformados

em atrativos constituem, simultaneamente, a base do desenvolvimento do turismo e do crescimento do fenômeno de segunda residência.

Para Pereira (2006), o veraneio ou vilegiatura não constitui uma prática do turismo, embora tenha ampla influência no processo de urbanização.

O veraneio como prática marítima moderna é também exercício das populações urbanas. Há íntima ligação entre o veraneio e a urbanização, pois esta prática marítima, na sua forma atual. É um fenômeno social que funciona como um dos elementos de constituição da sociedade urbana. Intrinsecamente ao veraneio, o movimento sazonal da população urbana origina ligações entre espaços. Este aspecto o diferencia de outras práticas, como o turismo e a excursão. Assim sendo, a segunda residência não é um mero alojamento turístico, mas um dos elementos materializados da constituição do urbano e redefinição de novos espaços. (PEREIRA, 2006, p. 57)

O autor relaciona outras alegações que indicam as diferenças entre o veraneio e o turismo, tais como: uma intrínca relação entre os lugares da residência permanente e a residência secundária; possibilidade de transformação da segunda residência em residência permanente; estabelecimento de influências e relações políticas entre o proprietário da segunda residência e o contexto local onde a mesma se localiza, descaracterizando a figura do turista.

De fato, a forma como se originou a segunda residência no Brasil, revela um certo distanciamento das práticas do turismo, apesar de ambas constituírem práticas de lazer e recreação.

Conquanto o turismo possua contraparentesco com a vilegiatura naquilo que conserva de temporada de deslocamento e recreio, a própria origem do vocábulo

lo vilegiatura, derivado de *villa* — a casa italiana de campo ou mesmo sinônimo de povoação —, já notifica a diferença. De origem aristocrática, despregada portanto do caráter burguês do turismo, a vilegiatura, porém, atualmente permanece diminuída na construção da segunda casa da burguesia e de parte da classe média em áreas próximas, ou nem tanto, às grandes cidades. Ela hoje ainda existe, claro, mitigada de seu sentido original e amalgamada com o próprio turismo: de fato, incluída a vilegiatura no interior da economia dos espaços turísticos, construção da segunda residência, doravante, unir-se-ia à especulação turística imobiliária. (AMBRÓZIO, 2005, p. 107)

Ambrózio (2005) admite que a relação entre o turismo e a vilegiatura¹⁵² reside naquilo que diz respeito à temporalidade de lazer, porém a vilegiatura gerou subúrbios, ao passo que o turismo transformou a viagem em um fim em si, produzindo assim espaço-mercadoria.

A produção dos espaços turísticos vive distante do antigo sentido da vilegiatura e de suas villas ou subúrbios de ócio. Escravizado pelo capital, o antigo caráter do tempo livre, no qual o homem existia para o mundo e a sua cultura, foi exterminado. Com base nas massas, a prática moderna de deslocamento no tempo livre é produtora de espaços de alienação, pois o turismo não herdou o exercício da inteligência emancipadora que, embora aristocrática, a vilegiatura propiciara até o fim do Antigo Regime. (AMBRÓZIO, 2005, p. 108)

A motivação, no entanto, das práticas de vilegiatura contemporânea encontra sua origem nas mesmas condições que favoreceram o desenvolvimento do turismo de massa, tal como as conquistas trabalhistas que proporcionaram não somente o tempo de férias como também as condições econômicas para realizar os deslocamentos em ambas as situações. O consumo de lugares e experiências nas práticas de turismo e vilegiatura conferem igualmente a distinção

¹⁵² A vilegiatura é uma prática de ócio, de lazer, de descanso que antecede à Revolução Industrial, possuía neste sentido um caráter aristocrático relacionado, diferente do turismo, que se consolida como atividade de lazer no contexto da modernidade como uma atividade das massas, viáveis graças aos avanços dos meios de transporte e mais recentemente de comunicação e às conquistas trabalhistas.

social aos seus agentes.

Na contemporaneidade, evidencia-se um estreitamento cada vez maior entre as práticas de vilegiatura ou veraneio e o turismo. É tanto que as residências secundárias, embora possam se localizar em qualquer lugar, se concentram na sua maioria em áreas turísticas e de lazer. Esta sinergia entre as atividades de veraneio, representadas pela segunda residência, e o turismo foi responsável pela emergência do termo “*turismo residencial*”, qualificação demasiadamente nova, embora exista um esforço de conceituá-la.

Santos e Costa interpretam algumas conceituações acerca do fenômeno verificado na Europa, de um lado:

(...) o turismo residencial se conforma em um espaço turístico dotado de uma certa estrutura interna, capaz de satisfazer as necessidades e expectativas do turista residencial, apontam ainda que nessa estrutura turística confluem as atividades econômicas de diversos setores produtivos: habitação, infraestrutura, equipamentos e serviços. (SANTOS e COSTA, 2009, p. 83).

As demais interpretações consideram o turismo residencial uma interseção entre o turismo e a migração ou mesmo o identifica com a complexidade dos estilos de vida, que daria lugar a novas formas de habitabilidade e sintetizam a sua visão:

Consideramos que a perspectiva de análise mais correta é aquela que o interpreta como um fenômeno social vinculado ao aumento das formas de mobilidade e ao incremento da complexidade dos estilos de vida, dando lugar a novas formas de habitabilidade que são características das sociedades modernas (SANTOS e COSTA, 2009, p. 84).

O “*turismo residencial*” na Europa se desenvolve sobretudo na costa mediterrânea de países como Grécia, Itália, França, Espanha e Portugal, tendo como principais centros emissores os países do norte europeu, como Alemanha e Inglaterra. Mais recentemente, pela dificuldade de se estabelecer limites entre as práticas de turismo e migrações residenciais por motivo de lazer, tal fenômeno está associado a um novo estilo de vida, expressando a busca por experiências de lazer mais complexas e que tem intensificado a urbanização litorânea da costa meridional europeia (MAZÓN, HUETE e MANTECÓN, 2009).

A saturação destes espaços especializados na Europa, em que concorrem as práticas de turismo litorâneo já consolidado há décadas e a categoria de “*turismo residencial*” mais recente, contribuiu para que novos territórios fossem incorporados, inclusive os periféricos, redundando na internacionalização das ofertas, demandas, investimentos financeiros e imobiliários e permitindo a reprodução deste capital em lugares com potencialidades para a modalidade de turismo de “*sol e mar*”.

No Brasil, segundo a análise de Cruz (2009) o fenômeno contemporâneo da segunda residência, caracterizado pela internacionalização, está menos vinculado aos operadores turísticos e mais ao mercado imobiliário, sendo possível falar também de “*turismo imobiliário*”, que “*é a expressão que se vem utilizando para fazer referência à intensificação do processo de urbanização da costa brasileira pelos empreendimentos imobiliários das segundas residências*” (CRUZ, 2009, p. 162). Sendo assim, a conciliação das práticas de segunda residência, o desenvolvimento imobiliário e o turismo se expressam nas categorias de “*turismo residencial*” e “*turismo imobiliário*”, apresentando sentidos análogos.

Para Jacob (2009, p. 2), o chamado “*turismo residencial*” tem forte ligação o mercado imobiliário, supostamente considerado como um segmento da atividade turística:

Os novos projetos de empreendimentos imobiliário-turísticos contemplam grandes *resorts* que oferecem condomínios, hotéis, pousadas, campos de golfe, marinas, hípicas, clubes sociais, etc., situam-se em geral em áreas distantes das capitais e aeroportos, oferecem grande infraestrutura urbana e turística, integrando hotelaria e residências, proporcionando serviços hoteleiros, gestão e locação destes imóveis, intercâmbio de semanas de férias, serviços turísticos como receptivos, city tours, passeios, atividades aos diversos tipos de visitantes (terceira idade, jovens, esportistas, crianças, amantes da natureza, etc.), com o objetivo principal de promover a integração social entre os compradores das habitações, os hóspedes dos hotéis e a população local.

Esta complementaridade entre as unidades de hospedagem do hotel e as novas tipologias da segunda residência pode ser confirmada na citação abaixo.

Em muitos dos recentes modelos de *resort* integrado, há também o loteamento e a venda de propriedades ao redor das áreas destinadas à atividade hoteleira, buscadas por oferecerem maiores níveis de segurança, serviços específicos para o turista e qualidade muito superior aos que normalmente são oferecidos nos núcleos urbanos e subúrbios turísticos. Nesse modelo, o turismo de segunda residência também se encontra com o modelo de *resort* integrado, pois, além dos benefícios provenientes da própria residência, o proprietário pode usufruir um sistema de produtos e serviços semelhantes àqueles oferecidos regularmente pelo estabelecimento hoteleiro (JACOB, 2005).

Conforme um documento produzido pela EMBRATUR em parceria com a Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas da Fundação Getúlio Vargas (EBAPE/FGV), intitulado “*Mercado de Turistas Estrangeiros de Segunda Residência no Brasil*”, a simbiose entre veraneio e turismo é cada vez maior. O estudo estabelece três tipos mais frequentes de movimentação econômica com objetivo de segunda residência em turismo: os *resorts* integrados¹⁵³, o *timeshare*¹⁵⁴ e a segunda residência tradicional.

Concorre para o desenvolvimento do fenômeno urbano contemporâneo da segunda residência uma tendência à internacionalização, muito embora para Cruz (2009) os fluxos de turistas estrangeiros no Brasil não seja recente, como é o caso, por exemplo, do processo verificado nos estados do Sul, que sofreram transformações socioespaciais importantes no litoral em razão do fluxo de turistas argentinos há mais de duas décadas atrás.

No Nordeste, desde a implementação de políticas públicas de turismo, houve um crescimento significativo de fluxos e investimentos estrangeiros com repercussões na transformação do fenômeno, que antes era local e passa cada vez mais a ser global. Para Cruz:

Na Região Nordeste, a internacionalização dos empreendimentos turístico-residenciais se consolida como uma tendência caracterizada por converter-se em um mercado em que decidem participar os europeus (sobretudo portugueses e espanhóis). Estes descobriam no litoral do Nordeste uma nova opção tanto para investir como para passar suas férias de verão. Neste marco proliferam pela costa do Nordeste mega empreendimentos imobiliários orientados a satisfazer demandas precedentes de ultramar (CRUZ, 2009, p. 171).

A associação cada vez maior das atividades turísticas às atividades imobiliárias se confirma no processo de urbani-

¹⁵³ A definição segundo o documento: “*O resort integrado representa o espaço que consolida um conjunto de serviços e atividades, gerenciados de forma compartilhada, para oferecer uma experiência turística. Apresenta atividades amplamente planejadas, destinadas a uma variedade de segmentos de mercado em seus diversos ambientes. Por serem os resorts capazes de oferecer uma gama diversificada de experiências, explica-se a grande força desses empreendimentos pela capacidade de ofertar ao mercado uma experiência diferenciada e bons retornos financeiros.*” (EMBRATUR, 2008, p.7)

¹⁵⁴ “*O timeshare é uma forma de utilização do investimento imobiliário que, muitas vezes, se atrela a um resort integrado. Nesse tipo de negócio, do ponto de vista do investidor, faz-se um aporte inicial de capital para compra de uma unidade que será alugada por temporadas e, em sequência, se negociará um valor de retorno de investimento, de acordo com a proposta de cada imóvel.*” (EMBRATUR, 2008, p. 7)

zação verificado na costa nordestina. Para Silva e Ferreira (2007), o uso do território litorâneo pelo turismo caracteriza uma lógica de valorização homogênea do litoral, com uma base econômica cada vez mais distante da produção e mais próxima do consumo de lugares e experiências, com impactos no mercado imobiliário, onde tanto o investidor como o consumidor tem origem externa, caracterizando o “*turismo imobiliário*” ou “*turismo residencial*” no Nordeste.

(...) uma nova forma que o mercado imobiliário encontra para estruturar-se, sem depender, diretamente, do financiamento público e sem depender das especificidades da economia local, isto é, da renda local. Essa modalidade de produção imobiliária está relacionada com a segmentação dos espaços (em práticas sociais de lazer, ócio, descanso, alimentação, etc.) e a possibilidade de novos capitais, advindo de investidores externos, sejam estes grupos ou indivíduos. (SILVA e FERREIRA, 2007)

Neste contexto, vale salientar a articulação da iniciativa privada onde se destaca a Associação para o Desenvolvimento Imobiliário e Turístico do Nordeste Brasileiro – ADIT Nordeste, criada em 2006 e formada por um grupo de empresários da cadeia produtiva do setor (hotéis, construtoras, imobiliárias, escritórios de arquitetura, engenharia e consultoria e instituições financeiras), empenhados em captar investimentos turísticos e imobiliários para se instalarem no Nordeste¹⁵⁵.

A entidade realiza, em certa medida, ações empreendedoras semelhantes às realizadas pelo setor público, diferenciando-se nos objetivos que são mais explicitamente orientados para o mercado turístico e imobiliário, atraindo investimentos e promovendo o “*turismo residencial*”. A cooperação entre a ADIT e diversas instâncias do Estado é patente:

Para desenvolver suas ações, a entidade conta com forte apoio institucional do poder público e de diversas entidades, como Agência de Promoção de Exportações e Investimentos - APEX Brasil, Ministério do Turismo, Ministério das Relações Exteriores, Câmara Brasileira da Indústria da Construção – CBIC, entre outros¹⁵⁶.

A referência à ADIT é apenas para reforçar como estas articulações entre turismo, mercado imobiliário e setor público tem se consolidado no Nordeste para alavancar o “*turismo residencial*”. Assim como em outros estados do Nordeste, constata-se a expressiva presença de investimentos internacionais no Ceará, concentrados na RMF, no setor imobiliário, principalmente em áreas relacionadas ao turismo, conforme a Tabela 48 abaixo contida no “*Estudo comparativo sobre o papel das atividades imobiliário-turísticas na transformação do espaço social das metrópoles nordestinas: Salvador, Recife, Natal e Fortaleza*” (2009). Destaca-se na Tabela 49, excetuando o setor de Petróleo e Energia, a evolução de investimentos estrangeiros no setor turístico-imobiliário, que passou de 2,12% em 2001 para 33,77% em 2007, mantendo-se com percentuais mais estáveis que os demais setores com maior investimento estrangeiro como o industrial e o financeiro, que inclui empréstimos obtidos pelo setor público a bancos e agências internacionais. Vale salientar o decréscimo da entrada de capital estrangeiro no setor industrial no ano de 2006, acompanhando a tendência de diminuição do PIB do setor industrial (já mencionado) em detrimento da participação do setor terciário¹⁵⁷.

Os dados acima comprovam que, no Ceará, verifica-se uma tendência crescente de aproximação das práticas de veraneio marítimo ao turismo, pois se à década de 1970 e 1980, a urbanização litorânea era marcada pela ocupação da segunda residência, voltada para o lazer local sem vínculo com o turismo, a partir da década de 1990, com os investimentos para o incremento do turismo litorâneo no

¹⁵⁵ A promoção do Nordeste como potencial para desenvolvimento da atividade turística-imobiliária se efetiva através da promoção e participação em diversos eventos nacionais e internacionais, visitas, workshops e publicações.

¹⁵⁶ <http://www.aditnordeste.org.br/adit/associacao/?idioma=pt>

¹⁵⁷ O incremento dos investimentos do setor turístico-imobiliário deve ter sofrido com a crise internacional de 2008, muito embora não seja possível precisar em função da ausência do dado.

Tabela 48

Ceará: entrada de capital estrangeiro por setor econômico (2001-2007)

Setores	Anos e Valores						
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
P e E	0,63	40,35	81,66	82,32	85,51	80,18	16,63
A e B	11,03	6,71	1,49	1,09	0,00	0,37	0,45
A e I	12,56	3,47	4,51	2,13	3,30	0,64	2,85
IND.	32,95	18,08	7,32	11,02	7,55	5,75	4,07
T e I	2,11	3,50	2,62	1,34	2,37	3,84	28,15
E e H	1,16	0,46	1,02	0,22	0,35	0,36	0,06
FINAN	36,79	25,04	0,95	0,58	0,00	5,73	42,85
Outros	2,77	2,40	0,44	1,30	0,93	3,14	4,94
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: Banco Central In: DANTAS, E. W. C. (Org.); FERREIRA, A. L. (Org.); LIVRAMENTO, M. C. (Org.), 2009:89.

LEGENDA:

P e A – Petróleo e Energia; A e B – Alimentos e Bebidas; A e I – Agrícola e Agroindustrial; IND. – Industrial; T e I – Turismo e Imobiliário; E e H – Equipamentos Elétricos e Hospitalares; FINAN. – Financeiro.

Tabela 49

Ceará: entrada de capital estrangeiro por setor econômico (2001-2007)

Setores	Anos e Valores						
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
A e B	11,10	11,24	8,12	6,15	-	1,87	0,54
A e I	12,64	5,82	24,57	12,07	22,78	3,22	3,41
IND.	33,15	30,31	39,92	62,33	52,11	28,99	4,89
T e I	2,12	5,87	14,27	7,57	16,32	19,35	33,77
E e H	1,17	0,77	5,56	1,25	2,39	1,81	0,07
FINAN	37,02	41,98	5,19	3,28	0,02	28,92	51,40
Outros	2,79	4,02	2,37	7,36	6,39	15,83	5,93
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: Banco Central In: DANTAS, E. W. C. (Org.); FERREIRA, A. L. (Org.); LIVRAMENTO, M. C. (Org.), 2009:89.

LEGENDA:

P e A – Petróleo e Energia; A e B – Alimentos e Bebidas; A e I – Agrícola e Agroindustrial; IND. – Industrial; T e I – Turismo e Imobiliário; E e H – Equipamentos Elétricos e Hospitalares; FINAN. – Financeiro.

Ceará, associados à expansão imobiliária, percebe-se um processo de urbanização com contornos nitidamente turísticos, visíveis na compra por parte de turistas nacionais e internacionais de imóveis de segunda residência, seja isolado, seja em condomínios; no aluguel por temporadas deste tipo de imóveis por parte dos turistas; na injeção de investimentos externos (estrangeiros e nacionais) no setor imobiliário e turístico e mais recentemente na implementação de *resorts* integrados que concentram simultaneamente hotéis, condomínios e loteamentos.

Outra característica que confirma a argumentação da correlação das práticas de veraneio e turísticas no processo de urbanização da RMF é que ambos produzem espaços de lazer com estruturas semelhantes, caracterizadas pela presença de parques aquáticos, clubes, complexos esportivos, entre outras. Assim como no turismo, o veraneio provoca conflitos com a população nativa e tende a produzir diversos impactos ambientais.

As práticas de veraneio marítimo se relacionam com o turismo também à medida que ambos compartilham das mesmas infraestruturas de acesso e comunicação. Aliás, os investimentos em infraestrutura provenientes das políticas de turismo do Estado do Ceará e do PRODETUR/CE criaram condições de infraestrutura altamente rentáveis e incorporadas à valorização imobiliária dos espaços litorâneos da RMF.

No caso da RMF, inclusive em Fortaleza, existe uma tendência crescente de utilização de outras modalidades de hospedagem diferenciadas das ofertadas pela rede hoteleira, confirma Dantas:

Nesta lógica, a segunda residência, aquela de uso ocasional, é central na implementação dos desejos daqueles em viajar ou estabelecer-se temporariamente nas zonas de praia: turistas e vilegiaturistas. Os primeiros contam com a mesma na complementação da oferta de

hospedagem, denominada extra-hoteleira. A título de exemplo tem-se, fundado em dados da SETUR-CE, indicação de aumento da oferta deste gênero de hospedagem de 1997 a 2005, notadamente o relacionado a imóveis alugados, que passam de 20.000 unidades ofertadas em 1997 a aproximadamente 45.000 unidades em 2005, volume denotador do aumento de importância das residências secundárias na recepção dos fluxos turísticos. Os segundos, com aquisição de imóvel nos trópicos, dispõem de residência utilizada por eles e amigos nos períodos de estada no Ceará. Tal volume é bem mais representativo do que o relacionado aos imóveis alugados, posto ter evoluído de 30.000 unidades em 1997 a 70.000 em 2005. (DANTAS, 2008).

Estas mudanças em relação às categorias de hospedagem ligada à segunda residência¹⁵⁸, embora possa descaracterizar a condição de turista, uma vez que o mesmo tem obrigações de um morador tradicional, pois paga impostos, promove uma nova sorte de relações entre o espaço emissor, lugar da demanda, e o espaço receptor, lugar da oferta. Se outrora estas relações eram mais locais, agora elas se estabelecem em escala global, dificultando a classificação destes consumidores do espaço, contrariando a tese de que a segunda residência estabelece uma espécie de complementaridade com a residência permanente.

É importante que se ressalte também que muitos dos novos empreendimentos com características turísticas lançados pelos promotores imobiliários são adquiridos ainda pela população de alta renda residente em Fortaleza. Neste sentido, coexistem, no processo de urbanização que se verifica no litoral, práticas socioespaciais distintas, tais como: a permanência das comunidades locais, a existência da segunda residência produzida nas décadas de 1970 e 1980, dependendo do lugar; a construção de novas tipologias de segunda residência; a inversão da residência secundária em principal; e as intervenções e empreendimentos voltados para o

¹⁵⁸ Em entrevista a Profa. Dra. Luzia Neide Coriolano, afirmou que “Desde a década de 1990 quando surgem os *timeshares* as segundas residências caem de moda e emerge o tempo compartilhado em redes hoteleiras, *resorts*, mais cômodo, mais fácil, mais chic, sendo algumas segundas residências reordenadas para empréstimos de temporadas para carnaval, *reveillons* etc. No final de 1990 e desde 2000 emerge o chamado indevidamente “turismo imobiliário”, que não considero segmento. Mas ocorre que nesta fase, turistas passam a comprar casas, flats, condomínios e agora complica porque o turista apresenta-se como morador, tendo que pagar os vários impostos, descaracterizando a figura de turista. Os turistas do segmento do turismo sexual são bons exemplos disso, em Fortaleza. Pois agora ficam livres para levar pra seus flats qualquer pessoa, mesmo as meninas de programa, as vezes de menor: e o Estado fica as vezes impossibilitado de agir e controlar.”

turismo. A dinâmica da urbanização litorânea da RMF pode ser compartimentada apenas enquanto categorias de análise, pois empiricamente estas práticas se entrelaçam e por isso mesmo geram conflitos.

Para melhor compreender a evolução e mutação da residência secundária na RMF, segue uma análise quantitativa.

Os dados abaixo apresentados nas Tabelas 50 e 51 revelam a expressividade do fenômeno das residências secundárias no Ceará e na RMF. O crescimento do número de residências secundárias entre 1980 e 1991 na RMF, correspondente ao período em que o fenômeno era local, praticamente triplicou com um aumento de 198,4%. Este aumento percentual foi do mesmo modo expressivo nos municípios litorâneos, sendo de 127,5% em Aquiraz, 225,3% em Caucaia e 367,6% em São Gonçalo do Amarante.

Tabela 50

Distribuição das residências secundárias no Estado do Ceará e RMF (1980-2010).

Municípios	1980	1991	2000	2010
CEARÁ	11.867	39.462	64.620	113.102
RMF	4.807	14.345	24.649	39.133
Fortaleza	1476	4.112	7.942	14.976
Aquiraz	1.128	2.566	4.536	6.534
Cascavel	-	-	-	2.574
Caucaia	1.192	3.877	6.540	6.010
Chorozinho (1)	-	100	144	342
Eusébio (1)	-	695	1.043	1.729
Guaiuba (1)	-	123	144	267
Horizonte (1)	-	282	390	679
Itaitinga (2)	-	66	243	512
Maracanaú	-	344	474	776
Maranguape	403	380	765	932
Pacajus (1)	144	189	317	486
Pacatuba	208	414	289	247
Pindoretama	-	-	-	503
São Gonçalo do Amarante (1)	256	1.197	1.822	2.566

Fonte: IBGE, 1980, 1991 e 2010.

(1) Município não pertencente a RMF até 1980; (2) Distrito pertencente ao município de Pacatuba até 1991.

De acordo com a Tabela 50, atualmente, a maior concentração na RMF das segundas residências, encontra-se nos municípios de Aquiraz (4.536 residências secundárias, em 2000, e 6.534, em 2010, aumentando 44,0%) e Caucaia (6.540, em 2000, e 6.010, em 2010, decrescendo 8,1%), ratificando a localização litorânea como um espaço privilegiado de consumo das classes mais abastadas e os turistas. Conclui-se, portanto, dispor o espaço litorâneo metropolitano de maior densidade de residências secundárias, impactando sobremaneira o processo de uso e ocupação do litoral da RMF.

O discreto decréscimo em Caucaia deve se relacionar com o fato de que há uma tendência marcante em que as segundas residências de outrora tenham se transformado em residências principais, sobretudo no Icaraí.

Tabela 51

Aumento das residências secundárias entre 1980 a 2010, em porcentagem, na região metropolitana de Fortaleza.

Municípios	1980/1991	1991/2000	2000/2010
CEARÁ	232,5	63,8	75,0
RMF	198,4	71,8	58,8
Fortaleza	178,6	93,1	88,6
Aquiraz	127,5	76,8	44,0
Cascavel	-	-	100,0
Caucaia	225,3	68,7	-8,1
Chorozinho	100,0	44,0	137,5
Eusébio	100,0	50,1	65,8
Guaiuba	100,0	17,1	85,4
Horizonte	100,0	38,3	74,1
Itaitinga	100,0	268,2	110,7
Maracanaú	100,0	37,8	63,7
Maranguape	-5,7	101,3	21,8
Pacajus	31,3	67,7	53,3
Pacatuba	99,0	-30,2	-14,5
Pindoretama	-	-	100,0
São Gonçalo do Amarante	367,6	52,2	40,8

Fonte: IBGE, Censo, 1980, 1991, 2000 e 2010.

No período entre 2000 e 2010, quando se intensificou a internacionalização do fenômeno da segunda residência, o crescimento foi menos expressivo se comparado ao dinamismo das segundas residências como fenômeno local. Entretanto, ao passo que no primeiro período, a construção de segundas residências se consolidou na grande maioria dos núcleos litorâneos, no período atual, em que predomina a tipologia de segundas residências na forma de condomínios, a construção tende a se localizar nos núcleos litorâneos mais valorizados do ponto de vista turístico e imobiliário, como o Porto das Dunas, o Cumbuco e mais modestamente a Taíba. Praias como Icaraí, Prainha e Iguaçu, outrora as preferidas para a construção de segundas residências não apresentam a mesma atratividade, seja pela saturação dos terrenos, pela excessiva área construída ou pelo envelhecimento das edificações.

Sendo assim, a atividade turística influi na valorização dos núcleos litorâneos, incrementando a construção de segundas residências de modo seletivo, produzindo diferenças que redundam na desvalorização dos núcleos litorâneos mais antigos. Estas novas tipologias de residência secundária, caracterizadas pela estrutura de condomínios com grandes áreas de lazer (clubes, parque aquático, restaurantes, etc.) e seu entrelaçamento com o turismo, visíveis nas semelhanças das formas espaciais, é um acontecimento recente, que se impõe como uma tendência no processo de urbanização do litoral da RMF e terá contornos mais nítidos com o passar do tempo.

Com relação ao crescimento das residências secundárias, de 2000 para 2010, percebe-se que o crescimento foi maior no Ceará (75%) que na RMF (58,8%), indicando a incorporação de novos espaços litorâneos não metropolitanos à lógica turística e imobiliária. Vale ainda salientar que o número de residências secundárias em Fortaleza pratica-

mente duplicou, indicando que há uma tendência de que muitos imóveis de uso ocasional na capital sejam comprados ou alugados por temporadas, compondo a oferta de alojamento turístico.

4.5 – A OCUPAÇÃO DO LITORAL DA RMF PELOS RESORTS

A urbanização turística em curso na RMF, além das mudanças nos núcleos litorâneos existentes já urbanizados, tem se direcionado para a ocupação dos vazios litorâneos, onde não há restrições espaciais de implantação de empreendimentos turísticos e de forte apelo imobiliário, como é o caso dos *resorts* integrados. Esta tendência não é exclusiva da faixa litorânea da RMF, pois diversos empreendimentos desta natureza estão sendo concebidos ou implantados em vários núcleos litorâneos do Ceará, tanto na costa leste como oeste.

Os *resorts* têm origem nos *spas* e mais remotamente nas casas de banho da antiguidade clássica, que valorizavam a recreação e o esporte. Na contemporaneidade, os *resorts* podem ser definidos como a

(...) forma mais recente e predominante de hotéis de lazer neste fim de século, vêm ampliando significativamente esse atrativo, instalando-se em imensas áreas, verdadeiras ilhas de auto-suficiência, onde os hóspedes encontram satisfação para uma variada gama de interesses – esporte, lazer, vida social e negócios -, numa combinação que atende a todas as faixas etárias. Pelo que são e oferecem, buscam constituir-se em destinações turísticas que por si só justifiquem uma viagem. (ANDRADE, BRITO e JORGE, 2003, p. 73)

A Associação de Resorts do Brasil define o *resort* como

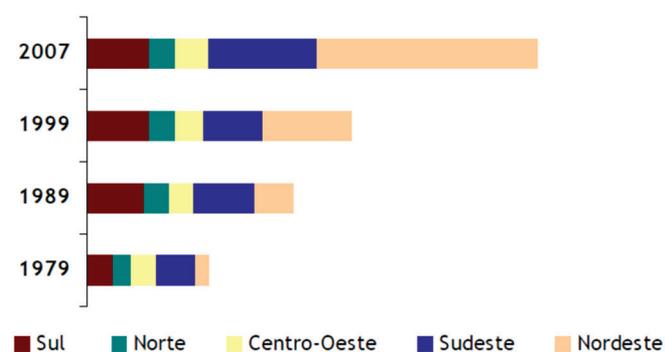
Empreendimentos hoteleiros de alto padrão em instalações e serviços, fortemente voltados para o lazer em área de amplo convívio com a natureza, na qual o hospede não precise se afastar para atender suas necessidades de conforto, alimentação, lazer e entretenimento (BSH INTERNATIONAL, 2008, p. 8).

A implantação de *resorts* exige localizações privilegiadas, proximidade com o mar, lagoas e rios, além de infraestrutura de apoio e acessibilidade, embora prefira um certo distanciamento de áreas urbanizadas. A construção desses empreendimentos turísticos demanda extensas áreas de terrenos para conter um programa diversificado de lazer e esportes, já que o *resort* é o destino em si. Os usos são dinamizados pela instalação de espaços destinados à alimentação, bares, eventos e conferências.

Geralmente os *resorts*¹⁵⁹ se diferenciam dos meios de hospedagem como o hotel, tanto pelas diferenças em relação à localização, à dimensão e ao tipo de serviço ofertado. Por outro lado, constitui um dos meios de hospedagem mais intensamente dominado pelo capital internacional de grandes cadeias hoteleiras, assim como também se direciona para o mercado internacional.

Nas últimas duas décadas, o Nordeste se apresenta como espaço potencial para o desenvolvimento de *resorts* no Brasil, apresentando os maiores índices de crescimento do segmento, sobretudo na última década, conforme a Figura 129:

Figura 129: Quadro - Evolução das UHs de resorts por região (1979-2007)



Fonte: BSH International

Conforme pesquisa realizada pelo próprio segmento, as vantagens competitivas apresentadas pela Região do Nordeste são muitas, a saber:

- Território de extremas belezas naturais e clima quente o ano todo;
- Estabilização da economia brasileira com o Plano Real;
- Disponibilização de infraestrutura ao turismo, proporcionados pelo PRODETUR-NE (Programa de Desenvolvimento do Turismo – Nordeste) e que atualmente encontra-se em sua segunda fase, o que proporcionará novos investimentos e maior acesso de turistas a região;
- Incentivos financeiros e fiscais proporcionados pelos governos federais e estaduais a investimentos em turismo e hotelaria;
- Acesso aéreo: disponibilidade de vôos internacionais sem escalas entre a região e a Europa (incluindo vôos charters) (BSH INTERNATIONAL, 2008, p. 9)

Ao que tudo indica, as políticas de turismo no Nordeste, que incluem a ideologia da natureza exuberante, de fato favoreceram a atuação do mercado, impactando fortemente o processo de urbanização do litoral e das metrópoles nordestinas, conforme pode ser comprovado na Tabela 52 de oferta de resorts no Brasil em 2007. Destaque para o fato de que o Nordeste apresenta mais da metade de resorts que o restante do Brasil e 48% das unidades de hospede-

¹⁵⁹ Os primeiros empreendimentos dessa natureza no Brasil, concebido originalmente como cassinos ainda na década de 1940, foram Grande Hotel Águas de São Pedro, Grande Hotel Campos do Jordão, Termas de Araxá e na década de 1970 surgiram, com características mais próximas ao atual conceito de resorts, o Club Méditerranée Itaparica, o Tropical Manaus e também o Rio Quente Resorts.

dagem, sendo que dos 31 localizados no Nordeste 15 se concentram na Bahia e destes, 06 se localizam na Costa do Sauípe, um dos exemplos mais emblemáticos deste tipo de empreendimento no Brasil.

Tabela 52
Oferta de Resorts Brasil - 2007

Regiões	Resorts	UHs	UHs %
Sul	8	2.093	14
Sudeste	16	3.615	24
Centro-oeste	3	1.103	8
Nordeste	31	7.257	48
Norte	2	844	6
Total	60	14.912	100

Fonte: BSH International

Dentro das estatísticas supracitadas, constam apenas três empreendimentos localizados no Ceará: o Oásis Atlântico Praia das Fontes, em Beberibe; o Boa Vista Resort & Conference Center, em Camocim, e o Beach Park Suítes Resort, em Aquiraz. Somente este último localizado na RMF. Entretanto, podemos considerar a existência de outros empreendimentos como o Beach Park Acqua Resort e o Oceani Resort em Aquiraz, o The Great Seaside Porto D'Aldeia Resort e o Vila Galé Resort, em Fortaleza, o Barceló Oásis Praia das Fontes, em Beberibe e o The Great Seaside Porto Canoa Resort, em Canoa Quebrada (Aracati).

Ao se pretenderem autônomos em relação à oferta de serviços e entretenimento aos hóspedes, evitando o consumo fora do empreendimento, os *resorts* acabam criando um enclave privado e elitizado, negando as preexistências espaciais do lugar em que se inserem e materializando a segregação socioespacial¹⁶⁰.

A segregação socioespacial decorrente da implantação de *resorts* em geral e no Nordeste se evidencia no confinamento espacial, que nega o lugar e a comunidade onde se instalam, na medida em que a oferta de emprego é restrita

e relacionada a serviços tidos como menores, assim como a necessidade de abastecimento dos *resorts* não se vale do comércio local. O consumo acontece intramuros, pois a organização e programação de lazer controla e privatiza os gastos dos turistas. As divisas geradas pelos resorts se concentram e quando fazem parte de cadeias hoteleiras são expatriadas.

As contradições destes meios de hospedagem no Nordeste podem ser confirmadas na citação abaixo:

Apesar de o Estado oferecer toda a infraestrutura de instalação do empreendimento, conceder isenção fiscal, não se exige nenhuma contrapartida substancial dos empreendimentos, exceto pela geração de empregos, nem sempre oportunizados, em favor das comunidades. Há necessidade de maior controle por parte do Estado, em relação à mitigação dos impactos ambientais, as descaracterizações das paisagens com exigência de modelos arquitetônicos compatíveis ao uso de materiais adequados, controle dos recursos hídricos, valorização da cultura local e potencialização da cultura local, com valorização das peculiaridades, das festas folclóricas, artes, mitos, artesanatos, gastronomia, festas e eventos temáticos. Cabe também ao Estado ponderar o custo público do investimento, uma vez que se privilegia a dotação de infraestrutura para empreendimentos privados. (CORIOLANO e ALMEIDA, 2007).

Uma das principais características da urbanização turística é o confinamento do espaço privado, controlado e seguro, sendo o *resort* um dos principais emblemas deste processo, pois assim como os parques temáticos, promove a homogeneidade e dilui as diferenças de classe, as contradições e assimetrias do poder tão evidentes nas paisagens reais (PAIVA, 2007, p. 157).

¹⁶⁰ É possível fazer uma analogia do *resort* com um navio de cruzeiro, pois em ambos se busca entreter o turista em um espaço finito e limitado, como se fosse uma imersão em um hiperespaço de lazer e consumo.

Uma especificidade em relação aos *resorts* localizados na RMF se refere ao fato de que alguns se implantam em áreas com um estágio mais avançado de urbanização, tanto na capital como nos municípios litorâneos.

Na Tabela 53 abaixo, estão listados os atuais projetos de empreendimentos turístico-imobiliários que recebem subsídios (financeiros, fiscais e técnicos) para se instalarem no Ceará. Destaque para os que estão grifados que se localizam na RMF e serão emblemáticos para demonstrar o processo de segregação socioespacial resultante desta tipologia de *resorts* integrados. Há uma tendência de concentração destes empreendimentos na RMF, ainda mais com a recente incorporação legal de Cascavel à RMF, muito embora não faça parte do recorte da presente tese.

A Tabela 54 abaixo, que apresenta os EIA-RIMA aprovados de empreendimentos com caráter turístico-imobiliário (loteamentos, *resorts*, complexos hoteleiros e turísticos), desde a criação da SEMACE (Secretaria de Meio Ambiente do Ceará) no final da década de 1980, contribui para realçar a concentração destes empreendimentos na RMF

e na faixa litorânea, uma vez que dos 61 listados¹⁶¹, 56 se localizam no litoral, dos quais 27 estão localizados nos municípios litorâneos da RMF objeto de estudo da tese, sendo 04 localizados em Cascavel¹⁶².

As diversas fontes e dados supracitados que tratam dos *resorts* revelam o caráter heterogêneo dos empreendimentos. Entretanto, é importante ressaltar que existe uma tendência mais recente de implantação na RMF e no litoral cearense de *resorts* integrados, agregando diversos empreendimentos hoteleiros, centros de comércio e serviços, segundas residências, loteamentos e a novidade dos campos de *golf* (talvez como forma de atrair um turista mais qualificado), que pela magnitude e área prevista engrenam um processo de (re)colonização do litoral principalmente por portugueses e espanhóis, ocupando os grandes vazios litorâneos, apropriando-se dos ambientais naturais mais bem preservados e impondo uma urbanização súbita ao litoral com características excludentes.

Destaca-se na sequência, para demonstrar esta forma de ocupação do litoral da RMF pelos *resorts*, exemplos em-

Tabela 53

Carteira de Projetos de Empreendimentos Turístico- Imobiliários no Ceará

Empreendimento	Origem do Capital	Localização (município)	Investimento Previsto (R\$ Mil)	UH's	Empregos Diretos	Lotes *
1 Aquiraz Resort (Riviera)	Português e nacional	Aquiraz	500.000	1500	2.430	600
2 Areias Coloridas (Parque das Falésias)	Português	Beberibe	85.000	760	1.156	54
3 Cumbuco Golfe Resort	Português	Caucaia	470.000	1500	2.730	1600
4 Juriti Beach & River Resort	Português	Cascavel	297.000	334	673	573
5 Villa Duas Barras	Português	Cascavel	400.000	1050	1.745	567
6 Vale das Nascentes	Português	Beberibe	18.000	36	66	40
7 Fazenda Praia Canoé	Espanhol	Fortim	400.000	700	1.783	2444
TOTAL			2.170.000	5.880	10.583	5.878

Fonte: SETUR/2009 - Coordenadoria de Desenvolvimento de Programas e Investimentos

* São considerados como lotes, vivendas, bungalows, chalés, isto é, equipamentos destinados à 2ª residência

¹⁶¹ Vale salientar que a aprovação não indica necessariamente a construção dos empreendimentos.

¹⁶² Muito embora não faça parte do recorte da presente tese.



Figura 130: Master Plan - Aquiraz Riviera
Fonte: Nasser Hissa Arquitetos Associados



Figura 132: Foto Campo de Golf - Aquiraz Riviera
Fonte: www.aquiraz-riviera.com



Figura 131: Imagens Projeto AQUIRAZ RIVIERA
Fonte: Nasser Hissa Arquitetos Associados

Tabela 54

EIA – RIMA aprovados pela SEMACE

Ano	No.	Região	Município	Categoria	
Região Metropolitana de Fortaleza					
01	-	006	Loteamento Lino da Silveira	Caucaia	Loteamento
02	-	012	Loteamento Enseada Da Praia I E II	Aquiraz	Loteamento
03	1990	022	Loteamento Golden Park	Aquiraz	Loteamento
04	1989	058	Complexo Turístico Cumbuco / Lagoa Do Banana/Hotel Saint Tropez des Tropiques	Caucaia	Complexo Turístico
06	1993	063	Projeto “Caesar Towers - Beach Park Resort”	Aquiraz	Complexo Turístico
07	1995	087	Condomínio Aqua Ville - Porto das Dunas	Aquiraz	Condomínio
08	1995	092	Projeto de Loteamento Lagoa do Iguape	Aquiraz	Loteamento
09	1996	110	Complexo Turístico Dunas do Cumbuco	Cumbuco	Complexo Turístico
10	1997	127	Complexo Turístico Ytaceranha Resort Park da Prainha	Aquiraz	Complexo Turístico
11	1997	133	Projeto Hotel Ibis Porto Das Dunas - Aquiraz-Ce.	Aquiraz	Hotel
12	1999	147	Aquiraz Resort – Aquiraz/Ce.	Aquiraz	Resort
13	2001	217	Complexo Hoteleiro Do Cumbuco – Cumbuco	Caucaia	Complexo Hoteleiro
14	2001	233	Implantação do Empreendimento Turístico Hoteleiro Marestrela. Comunidade do Japão	Aquiraz	Complexo Turístico
15	2002	239	Praia Bela Resort & Village – Aquiraz– Ceará.	Aquiraz	Resort
16	2006	340	Complexo Turístico Hoteleiro E De Desenvolvimento Urbano Barra Do Aquiraz, Aquiraz, Ceará.	Aquiraz	Complexo Turístico
17	2006	356	Cidade M. Dias Branco.	Eusébio	Loteamento
18	2007	368	Cumbuco Beach Praia	Caucaia	Complexo Hoteleiro
19	2008	387	Complexo Turístico Dunas da Taíba,	São Gonçalo do Amarante	Complexo Turístico
20	2007	388	Resort Fortaleza Golf Club.	Fortaleza	Resort
21	2008	397	Brasil Real Cumbuco Resort Caucaia/Ce.	Caucaia	Resort
22	2010	423	Projeto Parque Das Ilhas – Loteamento Porto das Dunas	Aquiraz	Loteamento
23	2010	424	Projeto de Implantação Complexo Turístico Mandara – Porto Das Dunas.	Aquiraz	Complexo Turístico
24	2010	425	Loteamento Porto das Dunas - Quadras 37, 56, 60 E 66 - Aquiraz/Ce.	Aquiraz	Loteamento
25	2010	426	Complexo Turístico Golf Ville, Porto Das Dunas	Aquiraz	Complexo Turístico
26	2010	438	Projeto de Loteamento Urbano Sítio Pecém	São Gonçalo do Amarante	Loteamento
27	2010	440	Condominio Mediterranée Residence, Porto das Dunas.	Aquiraz	Condomínio
Cascavel					
28	-	011	Loteamento Chácaras do Litoral – Cascavel/Ce.	Cascavel	Loteamento
29	2005	303	Juriti Beach And River Resort – Barra Velha - Cascavel – Ce.	Cascavel	Resort
30	2005	309	Balbino Beach & Resort Cascavel	Cascavel	Resort
31	2007	363	Complexo Turístico Villa Duas Barras - Barra Velha	Cascavel	Complexo Turístico

Litoral Cearense					
32	1989	004	Loteamento Porto das Jangadas	Beberibe	Loteamento
33	1989	008	Loteamento Caminho do Morro Branco	Beberibe	Loteamento
34	1989	009	Loteamento Paraíso do Parajuru	Beberibe	Loteamento
35	1993	049	Complexo Turístico/Hoteleiro Porto Canoa	Aracati	Complexo Turístico
36	1999	177	Empreendimento Turístico Dunas do Paracuru	Paracuru	Complexo Turístico
37	2001	226	Projeto Complexo Turístico da Praia de Uruaú	Beberibe	Complexo Turístico
38	2001	231	Complexo Turístico Parque das Falésias	Beberibe	Complexo Turístico
39	2001	234	Projeto Cidade Turística Marilha – Maceió	Camocim	Complexo Turístico
40	2002	242	Complexo Turístico de Mundaú	Trairi	Complexo Turístico
41	2004	269	Complexo Turístico Praia do Uruaú	Beberibe	Complexo Turístico
42	2004	275	Complexo Hoteleiro Vale das Nascentes Praia das Fontes	Beberibe	Complexo Hoteleiro
43	2004	279	Complexo Turístico Praia do Farol – Camocim-Ce.	Camocim	Complexo Turístico
44	2004	286	Nova Atlântida, Cidade Turística	Itapipoca	Complexo Turístico
45	2006	318	Complexo Turístico Imobiliário Playa Mansa	Fortim	Complexo Turístico
46	2006	330	Resort Pestana Hotels	Beberibe	Resort
47	2006	337	Empreendimento Turístico Tremembé Beach do Brasil, Praia do Tremembé	Icapuí	Complexo Turístico
48	2006	348	Complexo Turístico Dunas do Paracuru.	Paracuru	Complexo Turístico
49	2006	351	Complexo Turístico Canoa Hilss - Canoa Quebrada	Aracati	Complexo Turístico
50	2008	393	Canoa Beachfront Resort Canoa Quebrada	Aracati	Resort
51	2008	394	Complexo Turístico Lagoinha Suites Resort	Paraipaba	Complexo Turístico
52	2008	398	Costas das Aldeias - Paraipaba–Ce.	Paraipaba	Complexo Turístico
53	2008	405	Complexo Turístico Carris Praia dos Anjos, Sucatinga	Beberibe	Complexo Turístico
54	2009	410	Condomínio Resort e Spa Nascentes Praia das Fontes	Beberibe	Complexo Turístico
55	2010	428	Sol y Mar Beach Resort - Praia de Guajiru,	Trairi	Complexo Turístico
56	2010	442	Marina Playa Mansa, Canto da Barra,	Fortim	-

Interior - Serras					
57	1998	144	Complexo Turístico Hoteleiro Arajara Park -	Barbalha	Complexo Turístico
58	2004	288	Caminho das Árvores Resort & Village Sítio Ubajara,	Guaramiranga	Resorts
59	2005	317	Moradas da Serra Resort & Village	Guaramiranga	Resorts
60	2006	345	Empreendimentos Turísticos de Hospedagem Flat Sítio Nancy Guaramiranga.	Guaramiranga	Empreendimento turístico
61	2007	362	Complexo Turístico Personnalité en Vert, Sítio Floresta	Guaramiranga	Complexo Turístico

Fonte: SEMACE – organizado pelo autor

blemáticos nos municípios de Aquiraz e Caucaia.

O **Aquiraz Riviera** (Figura 130, 131, 132) é uma mega-empreendimento turístico e imobiliário que se localiza na Praia da Marambaia¹⁶³, entre a Prainha e a Praia do Presídio, a cerca de 35Km de Fortaleza.

O projeto é desenvolvido pelo Consórcio Luso-Brasileiro Aquiraz Investimentos SA, composto pelo empresário cearense Ivens Dias Branco e pelos portugueses Ceará Investment Fund – Fundo Turístico Imobiliário, Grupo Hoteleiro Dom Pedro e Solverde (divisão de turismo do grupo Industrial Violas com a concessão dos Cassinos do Algarve). Com uma área total de 285 hectares¹⁶⁴, sendo 1.800 metros de frente para o mar e área hoteleira dividida em oito lotes de quatro hectares em primeira linha da praia, o Aquiraz Riviera terá uma Área de Proteção Ambiental de 58 hectares para proteção da fauna e flora locais.

O projeto está dividido em fases. A primeira fase terá como marco a construção do Hotel Dom Pedro Laguna, além da infraestrutura geral, tal como, a rede de abastecimento de água e esgoto, sistemas de irrigação, rede elétrica e telecomunicações.

Outra particularidade é o marketing em torno do conceito “*Golf and Beach Living*”, argumentando que se trata de um projeto único no Nordeste e que se tornará, segundo os

grupos empreendedores, “*o maior empreendimento turístico de padrão internacional do Brasil*”. A primeira fase do Aquiraz Riviera foi lançada também com a construção do campo de golfe com nove buracos, de um Club House, um Country Club e Beach Club. A implementação desses equipamentos de lazer é uma forma de aumentar a atratividade do lugar e garantir as vendas.

Conforme a descrição no site do empreendimento “*a segunda fase do empreendimento, abrange a construção de áreas multifamiliares e instalação de mais hotéis de padrão internacional, mais 9 buracos do campo de golfe (que ficará com um total de 18), Village Mall e Centro de Convenções*”.

O empreendimento se vale do apoio do Governo do Estado e da Prefeitura Municipal de Aquiraz¹⁶⁵. Sob a promessa de gerar 4.500 empreendimentos diretos, sendo 1700 no setor hoteleiro e 2800 nos demais atividades do complexo, além da previsão de 5000 empregos indiretos, conforme dados fornecidos pelo grupo, o Governo do Estado se comprometeu, em contrapartida, em prover a infraestrutura necessária, com a construção e pavimentação da rodovia e demais infraestruturas. Esta via de acesso, que se origina na CE-453 nas mediações da localidade da Tapera, já foi concluída.

¹⁶³ A Praia da Marambaia é uma área praticamente virgem favorecendo a implantação desse tipo de empreendimento.

¹⁶⁴ O terreno é de propriedade do empresário local Ivens Dias Branco, que conta com o desenvolvimento do projeto do Consórcio Luso-Brasileiro Aquiraz Investimentos SA, fruto da parceria com grupos portugueses Ceará Investment Fund – Fundo Turístico Imobiliário, Grupo Hoteleiro Dom Pedro e Solverde.

¹⁶⁵ A Prefeitura Municipal de Aquiraz, com o apoio do Governo do Estado, está construindo uma escola de turismo e hotelaria, a fim de alimentar os supostos postos de trabalho criados a partir do funcionamento das atividades do empreendimento.

Atualmente, embora atrasado em relação ao cronograma pré-estabelecido, o Aquiraz Riviera já iniciou suas obras e lançou localmente uma forte campanha de marketing, com a inauguração do campo de golfe, propagandas televisivas com grandes astros da TV e construção de stand de vendas em Fortaleza. Essa estratégia de vendas revela que a oferta se direciona também para a população local, constituindo também um grande empreendimento imobiliário.

Com base no *master plan* (Figura 130), é possível identificar que pelas dimensões (285 hectares), equivalente aproximadamente em área a toda extensão urbanizada do Porto das Dunas da praia à CE-025, o empreendimento se impõe como um enclave fortificado, que preconiza:

- o caráter privado e seguro do espaço murado, controlado e isolado das preexistências socioespaciais;
- o empreendimento estabelece analogias com o espaço urbano, no entanto, o faz de modo a eliminar as contradições socioespaciais existentes na vida real, concebendo um espaço onde se cultiva o consumo e o lazer do lugar (somatório do meio natural e a artificialidade do meio construído) em que os espaços são simulados (praças, centro comercial e de serviços);
- privatização da praia, impossibilitando o acesso e definição de uma área de preservação, voltada para o interior do empreendimento; impossibilitando o uso coletivo dos recursos naturais;

Embora só seja possível avaliar as consequências da implantação com a concretização e funcionamento, é possível estimar que os impactos ambientais e socioespaciais resultantes desse tipo de empreendimento serão de grande magnitude, concorrendo para a segregação socioespacial.

Embora o litoral de Caucaia seja o mais densamente ocupado da RMF, verifica-se a existência de um trecho com-

preendido entre o Cumbuco e o Porto do Pecém, que, devido à precariedade dos acessos, não favoreceu a ocupação. Esse espaço privilegiado, graças à manutenção dos recursos naturais, é bastante adequado para a implantação de *resorts* e tal realidade vem se impondo, confirmando as tendências da urbanização turística na RMF.

Assim como o Aquiraz Riviera, o **Cumbuco Golf Resort** (Figuras 133,134 e 135) agrupa uma série de usos voltados para o lazer e o turismo, reunindo campo de golfe, hotéis e loteamentos para residências secundárias, complexo esportivo, centro de convenções, entre outros.

O projeto de implantação é do grupo hoteleiro português Villa Galé, que administra esse tipo de empreendimento, além de Portugal, em diversos lugares do Brasil. O Vila Galé¹⁶⁶ constitui o segundo maior grupo hoteleiro em Portugal e está no ranking das maiores empresas hoteleiras do mundo. Inaugurada em 1986, esta sociedade dedica-se à exploração, bem como à gestão de todas as unidades hoteleiras que integram o grupo e, ainda, à realização de projetos e à construção de novos empreendimentos turísticos.

Conforme o site do grupo o:

Cumbuco Golf *Resort*, que irá totalizar 480 hectares, incluindo campo de golfe com 18 buracos, traz na fase inicial do seu projeto um investimento de R\$ 95 milhões, montante que se refere apenas ao Hotel Vila Galé Cumbuco, resort cinco estrelas que ocupará uma área de 100 mil metros quadrados, inserido na área do megaempreendimento. A conclusão da primeira fase do projeto está prevista para o final de 2009, com a inauguração do Hotel Vila Galé Cumbuco, que contará com 462 apartamentos e chalés, quatro restaurantes e cinco bares, kid's club, além de piscina com 2,2 mil metros e do SPA Satsanga.

¹⁶⁶ No Brasil, as operações do grupo se iniciaram em 2001, com a inauguração do Hotel Vila Galé Fortaleza, que se localiza na Praia do Futuro. Posteriormente, em 2004, a rede lançou o Vila Galé Salvador (BA) e, em 2006, o Vila Galé Marés Resort Spa & Conference Hotel, em Guarajuba (BA), totalizando 971 apartamentos no país.



Figura 133: Master Plan - Cumbuco Golf Resort

Fonte: Nasser Hissa Arquitetos Associados



Figura 134: Imagens Projeto CUMBUCO GOLF RESORT

Fonte: Nasser Hissa Arquitetos Associados



Figura 135: Vista Aérea Vila Galé Cumbuco

Fonte: www.skyscrapercity.com

O acesso ao empreendimento é facilitado pela CE-090, via litorânea que interliga os núcleos litorâneos do município de Caucaia. Conforme o *masterplan* do empreendimento é possível perceber que as unidades hoteleiras têm o privilégio da localização defronte ao mar, ao passo que os loteamentos se localizam na parte posterior. A tentativa de criar uma estrutura autossuficiente é visível na implantação de um conjunto de atividades comerciais e de entretenimento, prescindindo do uso do comércio e serviços da localidade.

Uma das consequências mais negativas do empreendimento é a privatização da faixa de praia e da margem da barra do rio, que concorre também, dependendo de como sejam utilizados, para a degradação ambiental dos recursos naturais. Esse empreendimento é um emblema da colonização do litoral da RMF pelos *resorts*. Note-se que o empreendimento se localiza no limite da Área de Proteção Ambiental do Lagamar do Cauípe, sendo amplamente beneficiado, uma vez que a atratividade do empreendimento é garantida pela suposta preservação dos recursos naturais.

Estes projetos preconizam, consciente ou inconscientemente, os princípios do *new urbanism*:

Como solução para os problemas da expansão suburbana (*sprawl*), a fórmula *New Urbanista* reza que aumentando a densidade e permitindo usos múltiplos (comércio e residência na mesma quadra, por exemplo) estariam diminuindo a degradação ambiental, promovendo mais interações de vizinhança e diminuindo a dependência do automóvel.¹⁶⁷

Algumas reivindicações do movimento são legítimas, mas quando se voltam para os espaços públicos, no caso dos empreendimentos turísticos, condomínios fechados e novas tipologias de segunda residência, ou mesmo estruturas híbridas, as soluções urbanísticas acabam produzindo um espaço idealizado e homogêneo, parecido com os parques

temáticos, como na Disney World, onde predominam o controle espacial e administração privada (ZUKIN, 2003).

Estes empreendimentos turísticos são semelhantes aos parques temáticos, pois:

Enquanto é saboreado como uma fantasia coletiva de escape e entretenimento, o parque temático é um discurso sobre a sociedade firmemente estruturado. Representa uma narrativa fictícia da identidade social (...) e exerce o controle espacial que reforça essa identidade (ZUKIN, 2003, p. 14).

As críticas que recaem nas manifestações espaciais do *new urbanism*¹⁶⁸, são válidas para estes empreendimentos turísticos, uma vez que não oferecem solução para os problemas urbanos existentes e, no caso local, a despeito de reverter o processo de urbanização desigual, acabam por exacerbá-los, pois se voltam para os visitantes e para a população com maior poder aquisitivo.

¹⁶⁷ LARA, Fernando. Admirável urbanismo novo. *Arquitextos*, São Paulo, 01.009, Vitruvius, fev 2001 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.009/923>>.

¹⁶⁸ O movimento *New urbanism* tem como as suas principais repercussões o empreendimento *Celebration*, na Flórida, projeto e incorporação da Disney Corporation e *Seaside*, cenário do filme “*Truman Show*”.

4.6 - ÁREAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL: “PRÓ OU CONTRA” A ATIVIDADE TURÍSTICA?

O estudo sobre as áreas de proteção ambiental é importante para a compreensão do processo de urbanização pelo viés do turismo na medida em que possibilita comparar as políticas e práticas da preservação ambiental contemporânea em relação à industrialização. Percebe-se que, com a emergência do turismo como sendo uma das principais atividades econômicas pretendidas para promover o desenvolvimento do Ceará, a criação de áreas de preservação ambiental se tornam imperativas para garantir a produtividade do território e, por conseguinte, a manutenção dos atrativos turísticos relacionados aos recursos naturais (praias, dunas, lagoas, foz de rios) essenciais para a modalidade de turismo de “*sol e mar*”.

As unidades de conservação (áreas de proteção ambiental, parques e corredores ecológicos) na RMF foram todas criadas após a implementação das políticas públicas de turismo e todas as resoluções e leis relacionadas destacam o papel do turismo no processo de preservação ambiental, muito embora tenha outras motivações.

No Ceará, as políticas ambientais alinhadas à política nacional¹⁶⁹ se inserem no contexto do marco político-administrativo que foi o “Governo das Mudanças”. As questões ambientais no Estado eram tratadas no âmbito do Departamento dos Recursos Ambientais – DRN, da Superintendência de Desenvolvimento do Estado do Ceará – SUDEC. Em 1987, a Lei nº 11.411/87 criou a Superintendência Estadual de Meio Ambiente - SEMACE e o Conselho Estadual de Meio Ambiente – COEMA. A Lei nº 13.875, de 07 de fevereiro de 2007- cria o Conselho de Políticas e Gestão do Meio Ambiente – CONPAM, que passa a presidir o Sistema Estadual de Meio Ambiente – SEMA.

Em síntese, a criação desses dispositivos institucionais, legais e normativos voltados para a questão do meio ambiente se introduz nas transformações contemporâneas operadas no Ceará, com interfaces na atividade turística. Estas articulações são perceptíveis principalmente a partir das estratégias ambientais propostas e executadas com os recursos do PRODETUR/CE I¹⁷⁰.

Diferente do período de primazia da indústria, sustentado no uso intensivo dos recursos naturais, a criação de áreas de proteção ambiental e unidades de conservação se insere dentro das perspectivas de especialização produtiva e competitividade do território, na medida em que funcionam como insumos para a manutenção da atratividade baseada na conservação dos recursos naturais. Embora as medidas proibitivas em relação à implementação de empreendimentos turísticos seja bastante rígida legalmente, a proximidade dessas áreas de preservação ou mesmo a sua fragmentação, muitas vezes criada a partir das próprias vias de acesso, favorece os empreendimentos turísticos e a valorização turística dos lugares, principalmente litorâneos. Por outro lado, algumas vezes a própria infraestrutura turística por si só já provoca impactos e a legislação não garante a apropriação adequada das áreas de proteção ambiental.

Além das unidades de conservação ambiental arroladas ao PRODETUR/CE, destacam-se outras na RMF que se relacionam com a valorização litorânea para a reprodução da atividade turística. As unidades de conservação ambiental¹⁷¹ na RMF são divididas em federais, estaduais, municipais e particulares:

A única unidade de conservação na instância federal inscrita nos limites políticos administrativos da RMF é a Reserva Extrativista do Batoque, criada em 2003 no município de Aquiraz. As Unidades de Conservação Estaduais são: APA da Serra da Aratanha, Parque Estadual do Rio Cocó,

¹⁶⁹ O marco regulatório das políticas ambientais no Brasil que estão vigentes na atualidade remonta a década de 1980. Datam desta década a criação do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981; do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA - Órgão consultivo e deliberativo e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA.

¹⁷⁰ As ações do PRODETUR/CE I foram responsáveis pela recuperação, conservação ambiental e urbanização de 09 lagoas na Costa do Sol Poente, cinco delas localizadas na RMF; recuperação e controle ambiental de praias e mananciais hídricos, todos localizados nos municípios litorâneos da RMF; além da implantação de 05 Unidades de Conservação Ambiental, duas delas localizadas na RMF.

¹⁷¹ As unidades de conservação ambiental são “(...) espaços territoriais e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituídos pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, aos quais se aplicam garantias adequadas de proteção” (definição dada pela Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza - SNUC). As unidades de conservação podem ser classificadas em duas categorias: Unidades de Proteção Integral, nas quais é permitido apenas o uso indireto dos recursos naturais, como a realização de pesquisas científicas e o desenvolvimento de atividades de educação e interpretação ambiental, de recreação em contato com a natureza e de turismo ecológico e Unidades de Uso Sustentável, nas quais é permitido o uso sustentável de parcela de seus recursos naturais, em compatibilidade com a conservação da natureza.

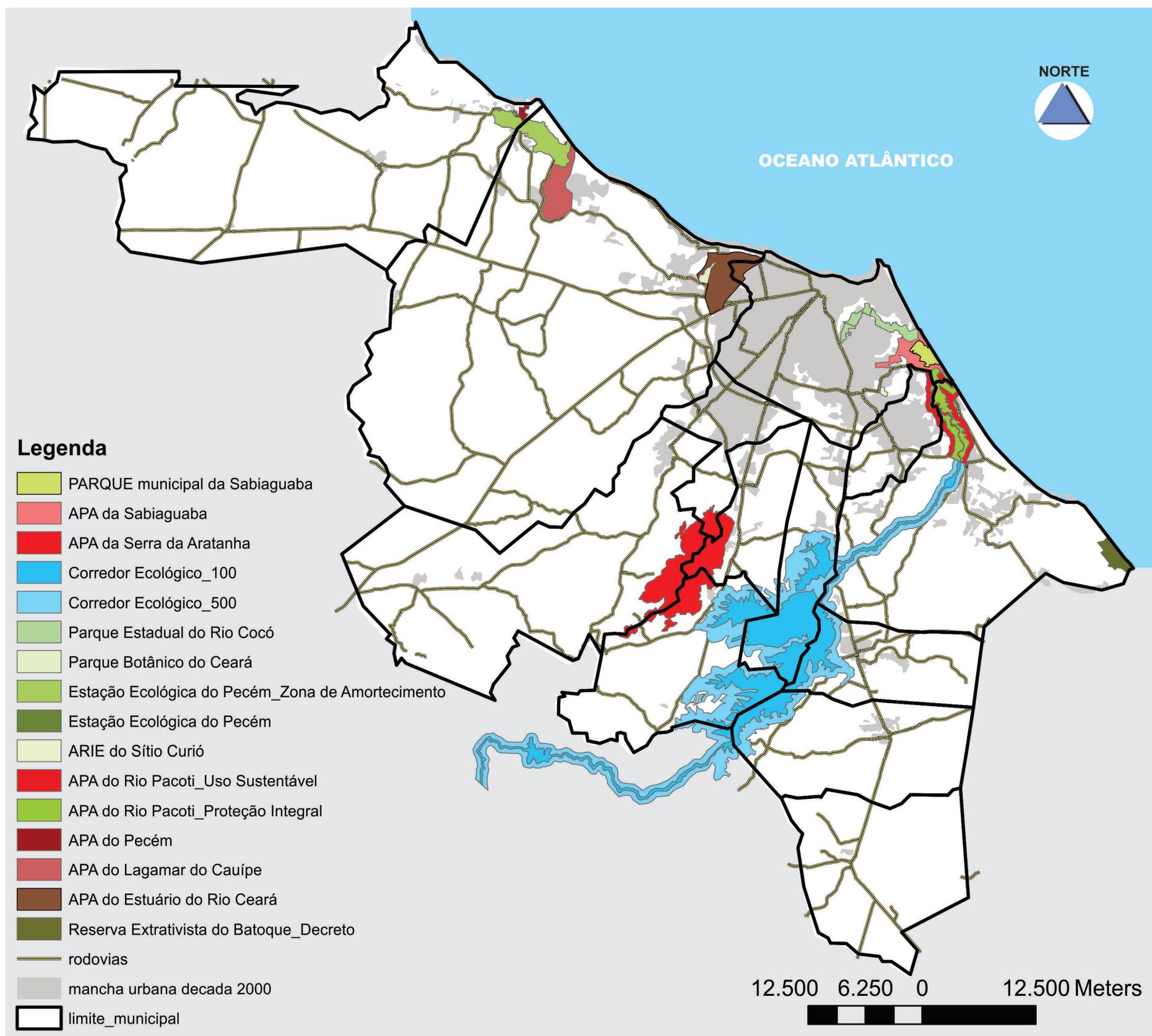


Figura 136: Mapa RMF - Unidades de Conservação

Fonte: SEMACE e OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES (2010)

Parque Botânico do Ceará, Estação Ecológica do Pecém, APA do Rio Pacoti, APA do Pecém, APA do Lagamar do Cauípe, APA do Estuário do Rio Ceará. As municipais são APA da Sabiaguaba e a APA de Maranguape (Figura 136).

Na sequência, pretende-se apresentar as unidades de conservação da RMF que possuem uma relação mais estreita com a atividade turística, identificando “prós e contras” no processo de preservação do meio ambiente como insumo para o turismo.

PARQUE ECOLÓGICO DO RIO COCÓ

O Rio Cocó faz parte de uma das bacias hidrográficas inseridas na Região Metropolitana de Fortaleza, com uma extensão aproximada de 50km do rio principal e uma área de 485km². A nascente do rio se encontra na vertente oriental da Serra da Aratanha, no município de Pacatuba, atravessando o município de Maracanaú e Fortaleza, onde se localiza a sua foz, delimitando a praia do Caça e Pesca e da Sabiaguaba.

A área do Parque Ecológico do Rio Cocó¹⁷², localizada no município de Fortaleza, delimitada pelos Decretos Estaduais N° 20.253, de 05 de Setembro de 1989 e N° 22.587, 08 de Junho de 1993, abrange o trecho compreendido entre a BR-116 e a foz do Rio Cocó, perfazendo 1.155,2 hectares. Considerada uma das áreas de maior fragilidade ambiental da cidade¹⁷³, devido à presença dos ecossistemas, principalmente com forte impacto da maré e das áreas de mangue.

O Rio Cocó, precisamente o trecho próximo à foz, até recentemente, constituía um grande obstáculo natural para integração física da orla de Fortaleza, uma vez que a Praia da Sabiaguaba ficou isolada do restante do litoral fortalezense, contribuindo em certa medida para a manutenção das suas características naturais e que redundou na criação da APA

da Sabiaguaba por parte do poder público municipal.

A porção do parque que tem maior relação com a atividade turística se localiza justamente na foz do rio Cocó, próximo ao litoral. A construção da ponte sobre o rio, interligando a Praia do Futuro à Praia da Sabiaguaba e conectando-se mais a frente com a CE-025 que interliga Fortaleza ao Porto das Dunas e demais praias do município de Aquiraz, possibilitará uma integração metropolitana até então inexistente, criando novos fluxos e dinâmicas de uso e ocupação dentro do território.

A construção da ponte sobre o Rio Cocó configurou-se por si só um dos conflitos criados entre a urbanização pretendida e a existência do parque, uma vez que a obra foi embarcada em função de problemas no licenciamento ambiental.

Entende-se que a criação do Parque Ecológico do Cocó, por ser umas das primeiras unidades de conservação criadas na RMF, não teve uma motivação propriamente ligada à valorização da atividade turística. Entretanto, a existência do Parque Ecológico, com seu potencial ambiental e paisagístico, e as possibilidades de articulação litorânea geradas a partir da construção da ponte e a consequente integração metropolitana entre Fortaleza e Aquiraz pelo litoral interferem na produção e consumo do espaço atrelado à atividade turística na RMF.

ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DO RIO PACOTI

O Rio Pacoti conforma a maior bacia hidrográfica que atravessa a Região Metropolitana de Fortaleza, percorrendo uma extensão de cerca de 150km. A nascente do rio se encontra na vertente oriental da Serra da Baturité, já fora dos limites político-administrativos da RMF.

A Área de Proteção Ambiental do Rio Pacoti, delimitada pelo Decreto Estadual N° 25.778, de 15 de fevereiro de

¹⁷² Os objetivos de criação do Parque Ecológico são: “Proteger e conservar os recursos naturais existentes, de forma a recuperar e manter o equilíbrio ecológico necessário à preservação da biota terrestre e aquática e propiciar condições para atividades de educação, recreação, turismo ecológico e pesquisa científica. A criação do parque também objetiva proporcionar o contato direto da população com o ambiente natural, envolvendo-a nas suas ações de preservação e controle, despertando o espírito conservacionista das populações ribeirinhas” (SEMACE site).

¹⁷³ Pela presença marcante do rio na porção sudeste de Fortaleza, o mesmo constituiu historicamente um dos principais entraves para a expansão da cidade nesta direção, e como consequência, o surgimento de diversos conflitos de uso e ocupação do solo em relação ao ambiente natural na escala intra-urbana, seja em relação à ocupação das áreas de risco junto à margem do rio, seja em relação à expansão de loteamentos e empreendimentos imobiliários.

2000, abrange o trecho compreendido entre a ponte sobre o rio na CE-040 e a sua foz, perfazendo 2.914,93 hectares, atravessando os municípios de Fortaleza, Eusébio e Aquiraz.

Uma das justificativas levantadas para a criação do APA do Rio Pacoti, além da relevância dos seus ecossistemas naturais, é a necessidade de preservação da bacia do Rio Pacoti pela sua importância para o abastecimento de água da Região Metropolitana de Fortaleza.

A APA do Rio Pacoti¹⁷¹ se insere em uma área de grande potencialidade turística e relevância na estruturação do espaço metropolitano no litoral. Semelhante a outros recursos hídricos na RMF, as paisagens são formadas por dunas, lagoas, mangues, lagamares e carnaubais de grande beleza natural, sendo a foz do rio um importante atrativo turístico.

A valorização do Porto das Dunas, como polo turístico e núcleo de segunda residência se deve em grande medida a intervenção viária que conectou a Praia da COFECO, no município de Fortaleza, ao loteamento criado na final da década de 1980. A construção da ponte sobre o Rio Pacoti¹⁷², que delimita fisicamente os municípios de Aquiraz e Fortaleza favoreceu a expansão da urbanização litorânea e turística no litoral leste da Região Metropolitana de Fortaleza.

Os principais conflitos na área são ocasionados pela própria atratividade que os lugares próximos à APA do Rio Pacoti exerce, como a especulação imobiliária, a construção de loteamentos e os condomínios fechados como o Alphaville Fortaleza, situado à margem da APA e, beneficiando-se das suas potencialidades ambientais, os empreendimentos hoteleiros, as casas de veraneio com ocupação de residências na área de preservação permanente do rio e o tráfego de veículos sobre as dunas.

ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DO LAGAMAR DO CAUÍPE

A Área de Proteção Ambiental - APA do Lagamar do Cauípe possui uma extensão territorial de 1.884,46 hectares, localiza-se no município de Caucaia e foi criada através do DECRETO ESTADUAL Nº 24.957, de 05 de Junho de 1998. Os principais acessos são pela Via Estruturante Costa do Sol Poente – CE-085 ou pela Praia do Cumbuco CE-090.

A criação da APA coloca como um dos objetivos principais da sua criação os impactos que podem ser causados pelo Complexo Industrial e Portuário do Pecém, devido à sua proximidade com o equipamento. Entretanto, percebe-se que a criação das unidades de conservação em Caucaia e São Gonçalo do Amarante nas proximidades do CIPP, se justifica em função das estratégias de desenvolvimento pretendidas pelo Governo do Estado em conciliar a atividade industrial e o turismo no eixo que se desenvolve ao longo da CE-085 no sentido da costa oeste do Ceará.

Nesse sentido, a criação dessa unidade de conservação parece estar relacionada à necessidade de que a atividade industrial e portuária do CIPP não inviabilize a atividade turística, mantendo os atrativos naturais. A consciência destas potencialidades para a prática do turismo são patentes, conforme a SEMACE.

Os ecossistemas existentes nesta unidade de Conservação favorecem atividades ligadas à pesca esportiva, ao turismo, prática de esportes náuticos à vela, como o Windsurf, o Kitesurf e caminhadas ecológicas nas dunas e lagoas interdunares. A beleza cênica da APA do Lagamar do Cauípe, marcada pela vegetação nativa litorânea, as dunas móveis na margem direita do rio, as dunas fixas na margem esquerda e o sangradouro do rio em direção à costa atrai muitos visitantes, principalmente nos finais de semana. (www.semace.gov.br)

¹⁷¹ conforme dispõe no decreto de criação: “(...) considerando a expansão do setor turístico no Estado do Ceará, que implica na preservação de nossas paisagens naturais, pressupondo para a sustentabilidade desta atividade e a mobilização dos diversos setores da sociedade civil em defesa da preservação do Rio Pacoti e dos seus ecossistemas” (DECRETO Nº 25.778, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2000).

¹⁷² Anterior à construção da ponte sobre o Rio Cocó, a construção sobre o Rio Pacoti demonstra o processo de produção e consumo do espaço na RMF atrelado ao turismo na medida em que os atributos naturais do sítio são incorporados como insumos para o incremento da atividade turística.

Um dos empreendimentos de maior porte que recebe o apoio do Governo do Estado, o Cumbuco Golf *Resort*, já mencionado, se beneficiará sobremaneira desta paisagem, pois se implantará ao longo de um grande vazão que margeia o Lagamar do Cauípe até a sua foz, caso se concretize, praticamente será convertido em um recurso natural privado do complexo.

ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DO PECÉM.

A Área de Proteção Ambiental do Pecém, definida pelo Decreto Estadual Nº 24.957, de 05 de junho de 1998, localiza-se no município de São Gonçalo e possui uma área de 122,79 hectares. A APA do Pecém constitui uma Unidade de Conservação de Uso Sustentável, pois inclui parte da ocupação das comunidades nativas e veranistas.

Conforme a caracterização proposta pela SEMACE, a criação da APA do Pecém está relacionada à implantação do Complexo Industrial e Portuário do Porto do Pecém e aumento populacional decorrente.

O decreto inclui em seus objetivos o intuito de “ordenar o turismo ecológico, científico e cultural, e das demais atividades econômicas compatíveis com a conservação ambiental”, conciliando neste caso uma política de preservação que considera os impactos tanto da atividade industrial e portuária, como da atividade turística.

A instrução normativa nº 03, de 15 de outubro de 1999, estabelece para efeito de gerenciamento da APA do Pecém, a distinção de duas zonas em função das suas características e as possibilidades de uso.

I. Zona I - Zona de Proteção Ambiental - ZPA - ocupa uma área de 35,3923 ha. É uma área de grande importância e, ao mesmo tempo, de grande fragilidade em

termos de recursos naturais, compreendendo as dunas fixas, semi-fixas e móveis, bem como a Lagoa do Pecém e suas áreas marginais, de alto valor ecológico.

II. Zona II - Zona de Uso Controlado - ZUC - ocupa uma área de 87,4083 ha. É uma área constituída por dunas já ocupadas pelo processo de urbanização, formando o setor norte da APA, mais próximo ao mar, fator preponderante para a sua ocupação, bem como por áreas já antropizadas, através de desmatamentos, urbanização e introdução de culturas. (www.semace.gov.br)

É importante ressaltar que outras atividades econômicas, além da atividade turística, têm impactado fortemente o litoral cearense e da RMF, como as usinas eólicas, a carcinicultura e a pesca em geral. Entretanto, percebe-se que quando há a garantia da preservação dos ecossistemas naturais, estes beneficiam os empreendimentos relacionados ao turismo e ao setor imobiliário, com uma forte tendência de privatização dos usos destes recursos, como as praias, as dunas, as lagoas e as barras de rios.

Este aspecto pode ser detectado também em áreas naturais que não fazem parte de unidades de conservação, embora incidam leis ambientais, como nas praias em geral, onde há formas de apropriação por barracas e inibição do seu uso coletivo por empreendimentos turísticos e parques temáticos, bem como em áreas de dunas ao longo de quase todo o litoral da RMF.

Em casos em que o ambiente natural já está mais deteriorado, devido à ocupação mais antiga, percebe-se que não há uma tendência ou interesse de implantação de empreendimentos turísticos maiores, nem mesmo a criação de unidades de conservação por parte do Governo do Estado, como é o caso da foz do Rio Catu, localizada na Prainha, núcleo de pescadores e segundas residências mais voltada para a

população local do município de Aquiraz e das lagunas e riachos que desembocam no mar em praias como Presídio, Iguape e Barro Preto em Aquiraz, ou mesmo na foz do Rio Juá que divide o Icaraí e a Tabuba em Caucaia. Quer dizer, as áreas já fortemente urbanizadas pela população autóctone e pelo primeiro período do fenômeno da segunda residência na RMF com impactos ambientais significativos nos elementos naturais (dunas, lagoas, barras) não são prioritárias para a recuperação e preservação por parte do Estado, nem constituem insumos para a implementação de grandes empreendimentos turísticos e imobiliários.

Em síntese, a criação de áreas de proteção ambiental na lógica do turismo é bem maior que na lógica industrial, pois compõem os recursos turísticos e são apropriados pelas formas de urbanização turística, contribuindo para privatização dos recursos naturais e em alguns casos a sua degradação, bem como para a segregação socioespacial, na medida em que restringe o uso destes recursos de forma coletiva e democrática.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como fechamento, os resultados alcançados ao longo de toda a pesquisa, sintetizados no final de cada capítulo, permitem destacar os principais pontos que respondem às hipóteses da presente tese. Sendo assim, pretende-se apresentar uma reflexão geral que atesta o caráter híbrido da Metrópole de Fortaleza no que se refere às bases econômicas do seu processo de urbanização, não conferindo à atividade turística um papel hegemônico, mas apresentando-a como uma atividade que tem reforçado os processos socioespaciais pré e coexistentes.

Um dos aspectos levantados na tese se refere ao fato de que a produção e consumo do “*espaço turístico*”, embora apresente peculiaridades, se insere na produção e consumo do espaço em geral verificado no modo de produção capitalista, em que concorrem diversas práticas sociais e suas respectivas manifestações espaciais, além das preexistências históricas. Esse pressuposto orientou o estudo do papel da atividade turística na urbanização da RMF, justificando a análise da urbanização pretérita e das dinâmicas socioespaciais contemporâneas que coexistem com as do turismo.

Quanto ao seu caráter híbrido, os desdobramentos, embora tardios, das práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas) da atual fase do processo de acumulação, marcadas pela produção flexível, pelo neoliberalismo e pela emergência da sociedade do consumo, associados aos ajustes locais a este novo cenário, com a ascensão de uma nova elite política identificada com os “*Governos das Mudanças*”, induziram a uma reestruturação socioespacial do Ceará, favorecendo a condição de Fortaleza como importante polo metropolitano e contribuindo para o processo contemporâneo de urbanização da RMF.

Constatou-se que houve um incremento do setor secundário, reflexo do processo de desconcentração industrial em escala nacional, atraindo empresas para o Ceará no contexto da guerra fiscal, que se localizaram predominantemente na RMF e induziram diversas dinâmicas no território metropolitano, muito embora na última década tenha havido um desaceleração desse crescimento. Verificou-se que o papel de Fortaleza como importante polo terciário se acentua, visível na sua maior participação na composição do PIB e do PEA, participação esta também devida a sua condição de polo terciário regional e pelo incremento da atividade turística. No que se refere ao dinamismo imobiliário e habitacional, escandaliza-se o crescimento do mercado imobiliário formal de maneira especulativa, na mesma proporção em que crescem as ocupações favelizadas e precárias, ambas com tendências à periferização.

A atividade turística, ao se inserir neste cenário, provoca transformações socioespaciais inegáveis, conforme o conjunto de dados quantitativos apresentados, visíveis no aumento do fluxo de turistas e na participação do PIB do Estado, no aumento de estabelecimentos turísticos, entre outros indicativos que atestam o dinamismo do setor. Entretanto as contradições são evidentes, uma vez que há descompassos entre os objetivos das políticas públicas, o discurso das ações governamentais e os resultados de fato observados.

Em virtude das heranças históricas e das diversas dinâmicas que concorrem para a urbanização desigual verificada na RMF, foi possível qualificar Fortaleza como uma metrópole híbrida, o que acaba por refutar a hipótese principal que atribuía à atividade turística um papel hegemônico.

Como um segundo ponto de destaque, resta refletir sobre a urbanização desencadeada pela atividade turística em si, no que difere dos processos de urbanização decorrentes da atividade industrial.

Com relação à atividade turística, embora lhe atribua uma capacidade de incrementar a geração de emprego e renda e o lazer local, a população não se beneficia da oferta de emprego no setor formal, pelas exigências de mão-de-obra qualificada, restando-lhe a informalidade e a vulnerabilidade imposta pela sazonalidade. No campo do lazer, a população em geral muitas vezes não usufrui plenamente dos benefícios supostamente desencadeados pela atividade e pelos espaços por ele produzidos, o que reforça o quadro de exclusão e segregação socioespacial.

A análise das particularidades da urbanização turística conduziu a resultados que revelam que os processos desiguais da urbanização contemporânea da RMF são inerentes às cidades capitalistas periféricas, além das idiossincrasias da metropolização de Fortaleza, em que se verifica a apropriação das localizações mais privilegiadas, no caso os espaços litorâneos, pelas classes mais favorecidas, legitimadas pelo Estado e comandada pelos interesses hegemônicos (globais e locais), sobretudo do capital imobiliário, o qual o turismo reforça.

Verificou-se que a expansão da urbanização ao longo da faixa litorânea da RMF favorece a valorização imobiliária de trechos selecionados da orla, onde os investimentos públicos provenientes das políticas de turismo, que se confundem com políticas urbanas, beneficiam os interesses privados. Ao mesmo tempo em que a construção desta estrutura viária mais próxima ao litoral e a supressão das barreiras físicas constituem uma motivação da atividade turística, ela se articula aos processos de inclusão e exclusão historicamente consolidados no espaço litorâneo.

As obras de infraestrutura, relacionadas ao aeroporto, às rodovias litorâneas e ao sistema viário provocaram mudanças nos fluxos intraurbanos e metropolitanos que concorrem para uma maior fluidez da atividade turística, ao mesmo tempo em que facilita a apropriação das classes mais favorecidas dos fragmentos da cidade que lhe são convenientes e possuem uma localização estratégica. A infraestrutura criada para incrementar os fluxos do turismo favorece o mercado imobiliário local: tanto os proprietários fundiários, na medida em que grandes glebas de terra localizadas em áreas litorâneas e de interesse turístico passam por um processo crescente de valorização, reforçada pela tendência de transformação da terra rural em terra urbana, como os promotores imobiliários, que têm seus negócios incrementados pela valorização econômica e simbólica de novas porções do território.

Os impactos da atividade turística na faixa litorânea de Fortaleza e da RMF ratificam a fragmentação e a diferenciação socioespacial existente determinada pela dinâmica imobiliária e habitacional, pois a penetração do turismo só se estabelece em trechos da orla com potencialidades paisagísticas, não sendo capaz de provocar uma transformação qualitativa dos espaços litorâneos historicamente segregados. Esta realidade é visível na concentração de meios de hospedagem, equipamentos, comércios e serviços turísticos de forma seletiva em Fortaleza (orla turística) e alguns núcleos litorâneos da RMF.

As intervenções urbanas por intermédio do desenho urbano e da arquitetura possuem um alcance limitado na medida em que tem sua razão de ser em função do visitante, sendo alvo do processo de “*turistificação*”, vulneráveis em função da decadência da atratividade artificialmente criada ou mesmo da sazonalidade do uso do equipamento. Esta vulnerabilidade se expressa também na excessiva especialização turística, processo que acometeu a Praia de Irace-

ma, território das práticas do “*prostiturismo*”. As intervenções urbanas não permitiram uma valorização efetiva do patrimônio edificado, uma vez que se apresentam como um cenário de consumo, se deslocando dos usos cotidianos, porque voltados para o uso efêmero do turismo, marcado pela espetacularização e pelo simulacro. De modo geral, é evidente que o acervo construído e as novas intervenções urbanas e arquitetônicas se prestam à valorização do lugar, mas quando são apropriados e fazem sentido para a população residente.

O papel dos ícones urbanos também é uma expressão da produção e consumo pelo/para o turismo, voltados para o reforço da imagem turística de Fortaleza. O fato de que muitos destes ícones concebidos, localizados na sua totalidade na orla, não terem sido construídos, demonstra que prevalecem as preexistências locais moldando a urbanização litorânea, que com as suas contradições latentes resistem, persistem e inviabilizam a implantação destes artefatos arquitetônicos megalomaniacos, que como símbolos tentam sintetizar uma imagem unívoca e oficiosa da cidade. Sendo assim, a metrópole turística só se sustenta no papel.

Verificou-se também uma crescente articulação entre o setor turístico e o mercado imobiliário na construção de novas tipologias de segunda residência, onde é possível notar uma relação dialética entre as duas dinâmicas, na medida em que o turismo valoriza o setor imobiliário ao mesmo tempo em que se beneficia dele, esboçando uma tendência de internacionalização do fenômeno com a entrada de capital estrangeiro, embora o capital imobiliário seja predominantemente local. Do mesmo modo que convergentes, os interesses destes setores são semelhantes quanto às formas de produção e ao consumo do espaço, apropriando-se dos lugares mais privilegiados junto ao litoral, caracterizados pelo confinamento espacial e a privatização da praia.

A parceria entre o turismo e o setor imobiliário se expressa também na ocupação do litoral pelos *resorts* integrados, compostos de estruturas diversificadas de meios de hospedagem, loteamentos, segundas residências e comércio e serviços. Esses empreendimentos, por suas características tipológicas, apropriam-se dos vazios litorâneos e dos recursos naturais mais preservados, outrora coadjuvantes, menosprezados ou considerados entraves na lógica da produção industrial, e passam a impor uma urbanização súbita ao espaço litorâneo, que ao tentar criar um espaço homogêneo e seguro, acaba produzindo o isolamento, a fragmentação e a segregação socioespacial. Embora muitos projetos dessa natureza tenham sido aprovados pelos órgãos oficiais competentes, recebendo incentivos e estando em processo de implantação, percebe-se que são produtos que se voltam não apenas para o turista, mas também para o lazer local, quer dizer, as ações do Estado acabam se direcionando para a atuação do mercado.

Concluiu-se que uma das distinções mais significativas verificadas na urbanização atrelada à indústria e ao turismo se refere à relação com os recursos naturais. Para o turismo, a preservação do recurso natural passa a ser imprescindível, para tanto são criadas as unidades de conservação ambiental. No caso da RMF, verificou-se a criação de diversas unidades de conservação como garantia de que os ecossistemas naturais (praias, barras, lagoas, dunas) se mantenham como atrativos para as práticas da modalidade de turismo de “*sol e mar*”. Outro aspecto que vale salientar é que essas ações por parte do Estado na criação de unidades de conservação apresentam-se como incentivo para a implantação de grandes empreendimentos turísticos onde se intui que os recursos naturais, embora preservados, tendem a ser privatizados.

Baseado nos resultados supracitados, conclui-se que as transformações espaciais desencadeadas pelas práticas so-

ciais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas) resultantes da atividade turística, a partir do papel preponderante do Estado, embora incidam, não se constituem no fator hegemônico no processo de urbanização contemporâneo da RMF, implicando na refutação da hipótese levantada.

A negação da hipótese, embora tenha contrariado as inquietações e formulações levantadas pelo autor, redundou na descoberta do hibridismo verificado na estruturação da RMF, ratificando que os processos relativos à urbanização turística na RMF se articulam às demais condicionantes da urbanização e, por isso mesmo, exacerbam os processos de segregação socioespacial. Não se trata de negar os impactos do turismo no processo contemporâneo de urbanização da RMF, mas de atribuir-lhe o devido valor. Desta feita, trata-se de um turismo periférico que contém as contradições intrínsecas dos lugares marginais, não muito diferente das contradições inerentes à industrialização periférica à época em que se afirmava como paradigma de desenvolvimento.

Um dos resultados mais relevantes se refere ao fato de que, quando a atividade turística se insere em um quadro de urbanização dependente e desigual, ele exacerba a segregação existente, seja porque provoca uma precarização da urbanização em função da informalidade dos empregos que gera seja porque há uma apropriação seletiva dos espaços (naturais e construídos) mais valorizados, no caso particular, os localizados na orla da RMF. Poder-se-ia afirmar que a atividade turística é responsável, juntamente com a dinâmica imobiliária formal, pela estruturação e expansão metropolitana junto ao litoral, ao passo que a dinâmica industrial e a habitacional informal se desenvolve em direção ao sertão.

De maneira geral, seria ilusório admitir que o turismo possa cumprir a função messiânica de promover o desenvolvimento sustentável (conforme reza o discurso) do Ceará de

forma autônoma em relação às heranças históricas e a sua condição marginal no atual estágio de acumulação. Assim sendo, verifica-se um processo de urbanização contraditório e excludente, uma vez que a (re)estruturação do espaço metropolitano de Fortaleza destinado ou apropriado pelo turismo ratifica as desigualdades e a segregação socioespaciais, porque obedece aos interesses políticos e econômicos hegemônicos.

Percebe-se também que os interesses subjacentes nas diversas formas de atuação do Estado justificam, em grande medida, o processo de fragmentação, diferenciação e desigualdade socioespacial, confirmando que as contradições e conflitos não são provenientes exclusivamente das práticas socioespaciais do turismo, mas da forma de atuação e dos interesses dos agentes envolvidos no processo.

Vale salientar que as políticas públicas, as ações e o processo de urbanização na RMF motivados pelo turismo constituem um processo em curso e por isso mesmo não são questões que podem ser tidas como encerradas. Este trabalho não pretende esgotar a interpretação do processo de urbanização recente da RMF, mas apresentar caminhos para desvelar a complexidade de uma metrópole híbrida.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, J. Capistrano de. **Capítulos de história colonial: (1500-1800)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.

AMBROZIO, Julio. Viagem, turismo, vilegiatura.

GEOUSP – Espaço e Tempo, São Paulo, n. 18, 2005.

AMORA, Zenilde. B. . Indústria e Espaço no Ceará . In: José Bozarchiello da Silva. (Org.). **Ceará: Um Novo Olhar Geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2007.

ANDRADE, Nelson; BRITO, Paulo Lucio de ; JORGE, Wilson. E. . **Hotel: Planejamento e Projeto**. São Paulo: Editora SENAC, 2003.

ARAÚJO, Ana Maria Matos; CARLEIAL, Adelita. N. . O processo de metropolização em Fortaleza: uma interpretação pela migração. **Scripta Nova (Barcelona)**, n. 94, 2001, p. 73-84.

ARAÚJO, Sergiano L. . Reestruturação Socioespacial do Território Cearense. **Ateliê geográfico (UFG)**, Goiânia, v. 04, 2010, p. 142-168.

AUMEF (Autarquia da Região Metropolitana de Fortaleza). **Síntese das Diretrizes para a Consolidação da Região Metropolitana de Fortaleza (Versão Preliminar)**. Fortaleza: Governo do Estado do Ceará – Secretaria de Planejamento e Coordenação, 1976.

_____. **Síntese das Diretrizes para a Consolidação da Região Metropolitana de Fortaleza (Versão Final)**. Fortaleza: Governo do Estado do Ceará – Secretaria de Planejamento e Coordenação, 1977.

_____. **Plano de Estruturação Metropolitana**. Fortaleza: Governo do Estado do Ceará - Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 1988.

BARBOSA, Renata Horn. **Fortaleza: arquitetura e cidade no final do século XXI**. Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

BARREIRA, Irllys. Pensamento, palavras e obras. In: PARENTE, Josênio e ARRUDA, José Maria (org). **A Era Jereissati – Modernidade e Mito**. Fortaleza: Ed. Demócrito Rocha, 2002.

BARRIOS, Sônia. **A Produção do Espaço**. In: SOUZA, Adélia de e SANTOS, Milton (org.). A Construção do Espaço. São Paulo: Nobel, Coleção Espaços, 1986.

BAUDRILLARD, Jean. **A sociedade do consumo**. Lisboa: Edições 70, 2008.

BENEVIDES, Ireleno Porto. **Turismo e Prodetur: dimensões e olhares em parceria**. Fortaleza: EDUFC, 1998.

_____. **Práticas e territorialidades turísticas e planejamento governamental do turismo no Ceará**. Tese de Doutorado - Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

BENEVOLO, Leonardo. **A cidade e o arquiteto: método e história na arquitetura**. São Paulo: Perspectiva, 1991.

BENI, M. C. **Análise Estrutural do Turismo**. São Paulo: SENAC, 2006.

BERNAL, Maria Cleide Carlos. **A metrópole emergente: a ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza**. Fortaleza: EDUFC, 2004.

BNB (Banco do Nordeste do Brasil). **Regulamento Operacional do PRODETUR II**. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2002.

_____. **Relatório de Avaliação PRODETUR/CE I**. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2005.

BRASIL (REPÚBLICA FEDERATIVA). II PND. **II Plano de Desenvolvimento Nacional (1975-1979)**. Brasília: Serviço Gráfico do IBGE, 1974.

BRENNER, Neil e THEODORE, Nick. Cities and the Geographies of “Actually Existing Neoliberalism”. In: BRENNER, Neil e THEODORE, Nick. **Spaces of Neoliberalism**. Nova York: Blackwell Publishing Ltd, 2002.

BSH INTERNATIONAL. **Relatório de Tendências Resorts no Brasil**. BSH Travel Research, 2008. Disponível em: http://www.bshinternational.com/sys/download/resorts_2008.pdf. Acesso em: 16 jul. 2009.

BOULLON, Roberto. C. **Planejamento do Espaço Turístico**. São Paulo: USC, 2002.

CANCLINI, Néstor. **Consumidores e cidadãos**. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1997.

CARLOS, Ana. Fani. A.. **Espaço e Indústria**. São Paulo: Contexto, 1992.

_____. **O Lugar no/do Mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. "Novas" contradições do espaço. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; DAMIANI, Amélia Luisa; SEABRA, Odette de Lima (Org.). **O espaço no fim do século: a nova raridade**. São Paulo: Editora Contexto, 1999a, p. 62-74.

_____. O consumo do espaço. In: CARLOS, Ana. Fani. A (Org.). **Novos caminhos da geografia**. 1 ed. São Paulo: Contexto, 1999b.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede - A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura – Vol. 2**. São Paulo: Paz e Terra, 2003, 7ª Edição.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2009.

CASTELLS, Manuel e BORJA, Jordi. **As cidades como atores políticos**. Novos Estudos CEBRAP, n. 45, jul. 1996, p. 152-166.

CASTRO, José Liberal de. **Fatores de Localização e Expansão da Cidade de Fortaleza**. Fortaleza: Imprensa Universitária, UFC, 1977.

_____. Cartografia Urbana de Fortaleza na Colônia e no Império. In: PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA, **Fortaleza: A Administração Lúcio Alcântara – Março 1979 – maio 1982**. Fortaleza: PMF, 1982.

_____ Aspectos da Arquitetura do Nordeste do país. In: ZANINE, Walter (ORG.). **História Geral da Arte no Brasil** – vol. 02. São Paulo: Instituto Moreira Sales, 1983. CEARÁ. Secretaria de Planejamento. Plano de Mudanças 1987/1990. Fortaleza: Governo do Estado do Ceará, 1987. CHOAY, Françoise. Urbanismo, utopias e realidades. Uma antologia. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1979.

_____ Destinos da cidade européia: séculos XIX e XX. In: **RUA – Revista de Arquitetura e Urbanismo**, Salvador: FAU-UFBA, 1996.

CLEMENTINO, Maria do Livramento. **Complexidade de uma Urbanização Periférica**. Tese de Doutorado em Economia - Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas, 1990.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

CORIOLOANO, Luzia Neide M. T.. **O turismo nos discursos, nas políticas e no combate à pobreza**. 1. ed. São Paulo: Anablumme, 2006.

CORIOLOANO, L. N. M. T. ; FERNANDES, L. M. M. . Turismo: ações e contradições da realidade cearense. In: José Borzacchiolo, Tércia Cavalcante e Eustógio Dantas. (Org.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2007.

CORIOLOANO, Luzia Neide M. T.; SILVA, Sylvio Bandeira de Melo e. **Turismo e Geografia: Abordagens Críticas**. 1. ed. Fortaleza: EDUECE, 2005.

CORIOLOANO, Luzia Neide M. T.; ALMEIDA, Humberto M. . O turismo no Nordeste brasileiro: dos resorts aos núcleos de economia solidária. In: **Scripta Nova (Barcelona)**, v. XI, 2007.

COSTA, Geraldo Magela. A contribuição da teoria do espaço de Lefebvre para a análise urbana. In: LIMONAD, Ester (Org), **Entre a Ordem Próxima e a Ordem Distante: contribuições a partir do pensamento de Henri Lefebvre**. Rio de Janeiro: PPGEQ, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Ciências, Departamento de Geografia, UFF, Universidade Federal Fluminense, 2003.

_____ Teorias socioespaciais: diante de um impasse?. **Etc Espaço Tempo e Crítica**, v. 2, 2007, p. 01-20.

COSTA, Sabrina Studart Fontenele. **Intervenções na Cidade existente: um estudo sobre o Dragão do Mar e a Praia de Iracema**. Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Política de turismo e (re) ordenamento de territórios no litoral do Nordeste do Brasil**. Tese de Doutorado - Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

_____ **Política de turismo e território**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2000.

_____ **Introdução à geografia do turismo**. 2. ed. São Paulo: Roca, 2001.

_____ Los nuevos escenarios del turismo residencial en Brasil: un análisis crítico. In: MAZÓN, Tomás; HUETE, Raquel; MANTECÓN, Alejandro (Org.). **Turismo, urbanización y estilos de vida: las nuevas formas de movilidad residencial**. 1 ed. Alicante: Icaria, 2009.

DANTAS, Eustógio W. C. . A construção da imagem turística de Fortaleza/Ceará. In: **MERCATOR** (Revista de Geografia da UFC). Ano 1, número 01, 2002.

_____ **O mar e o marítimo nos trópicos**. Geosp, São Paulo, v. 15, n. 1, 2004, p. 63-76.

_____ **Imaginário social nordestino e políticas de desenvolvimento do turismo no Nordeste brasileiro**. Geosp, v. 22, p. 9-30, 2007.

_____ **Maritimidade nos Trópicos: por uma geografia do litoral**. 1. ed. Fortaleza: EDUFC, 2009.

DANTAS, Estógio. W. C. ; PEREIRA, Alexandre. Q. ; PANIZA, Andrea. Vilegiatura marítima no Nordeste brasileiro. In: X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad, 2008, Barcelona. **Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica**. Barcelona : Universidad de Barcelona, 2008. p. 1-20. <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/302.htm>. Acesso em 15 abr 2009.

DANTAS, Eustógio. W. C. (Org.) ; FERREIRA, Angela. L. (Org.) ; CLEMENTINO Maria. L. (Org.). **Estudo comparativo sobre o papel das atividades imobiliário-turísticas na transformação do espaço social das metrópoles nordestinas: Salvador, Recife, Natal e Fortaleza**. Relatório de Pesquisa, Observatório das Metrópoles, 2009.

DEÁK, Csaba. Acumulação entravada no Brasil e a crise dos anos 80. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 2004.

DIAS, Adriano Batista. Em tempos de Sudene: Ouvidos e Olvidos. In: **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v. 30, dezembro de 1999.

DIMÉO, Guy. Introdução ao debate sobre a metropolização, **Confins [Online]**, n. 4, 2008 <http://confins.revues.org/5433>. Acesso em 04 set 2010.

ELIAS, Denise S. . Reestruturação produtiva da agricultura cearense: rumo à desintegração competitiva e à fragmentação do espaço agrário.. In: José Borzacchiello da Silva; Tércia Cavalcante; Eustógio Dantas. (Org.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2008.

ELIAS, Denise, SAMPAIO, J. L. F. **Modernização Excludente**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002 (coleção Paradigmas da Agricultura Cearense).

EMBRATUR. **Mercado de Turistas Estrangeiros de Segunda Residência no Brasil**. Brasília: EMBRATUR/FGV, 2009.

FERRARA, Lucrecia D'Alessio. **Os Significados Urbanos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/FAPESP, 2000.

FERRAZ, Joandre. **Regime Jurídico do Turismo**. Campinas: Papirus, 1992.

FERREIRA, João Sette W. . Globalização e Urbanização subdesenvolvida. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 4-14, 2001.

FREITAS, Clarissa F. S. ; PEQUENO, Luis Renato B. ; Produção Habitacional na Região Metropolitana de Fortaleza na década de 2000: Avanços e Retrocessos. In: XIV Encontro Nacional da ANPUR, 2011, Porto Alegre. **Anais do XIV Encontro Nacional da ANPUR**. Rio de Janeiro: ANPUR, 2011.

FREITAS, Mirtes. **A Cidade dos Clubes: modernidade e “glamour” na Fortaleza de 1950-1970**. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 2005.

FURTADO, Celso. **A operação Nordeste**. Rio de Janeiro: ISEB, 1959.

GALLERO, Alvaro Lopez. El impacto de la globalizacio sobre el turismo. In: RODRIGUES, Adyr Balastrieri (Org.). **Turismo e Geografia: Reflexões Teóricas e Enfoques Regionais**. Editora Hucitec: São Paulo, 2001.

Gladstone, David L. Tourism Urbanization in the United States. In: **Urban Affairs Review**, 1998, p. 3-27.

GOITIA, Chueca Fernando. **Breve História do Urbanismo**. Lisboa: Coleção Editorial Presença – Livraria Martins Fontes, 1982.

GONDIM, Glauco F. Incentivo ao Turismo no Nordeste: resultados de uma promoção. In: **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza: BNB, 1971.

GONDIM, Linda Maria de Pontes. Imagem da Cidade ou Imaginário Sócio-espacial? Reflexões sobre as relações entre espaço, política e cultura, a propósito da Praia de Iracema. In: **Revista de Ciências Sociais**, v.32 n. 1/2 2001.

_____ Os Governos das Mudanças (1987-1994). In: SOUSA, Simone de (Org). **Uma Nova História do Ceará**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2002.

_____ **O Dragão do Mar e a Fortaleza Pós-Moderna: Cultura, Patrimônio e Imagem da Cidade**. 1ª. ed. São Paulo: Annablume, 2007.

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. São Paulo: Edusp, 1997.

GUNN, Philip O. M. **As Novas elites e o Nordeste: O Pacto Cearense de Cooperação**. Projeto IDEC, São Paulo, 1994. (Mimeo.).

HARVEY, David. **A Condição Pós-Moderna: Uma pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

_____ **Brief history of neoliberalism**. Oxford Press, 2005a.

_____ A arte como renda: globalização e transformação da cultura em commodities. In: **Desígnio: Revista de Arquitetura e do Urbanismo**. São Paulo: Annablume, 2005 – n. 4, 2005b.

_____ Teoria Marxista do Estado. In: HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005c.

HAZAN, Vera Magiano. **O papel dos ícones da contemporaneidade na revitalização dos grandes centros urbanos.** *Arquitextos*, São Paulo, 04.041, Vitruvius, out 2003 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.041/645>>. Acesso em: 08 jul 2009.

HENRIQUES, Eduardo Brito. A cidade, destino de turismo. In: **Revista da Faculdade de Letras – Geografia.** Porto: 2003.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Regiões de Influência das Cidades.** Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

CALFAT JACOB, Caio. **Turismo residencial no Brasil.** *Arquiteturismo*, São Paulo, 03.025, Vitruvius, mar 2009 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquiteturismo/03.025/1504>>. Acesso em: 03 abr 2009.

JAMESON, Fredric. **Pós-Modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio.** São Paulo: Ática, 1996.

JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. No rumo do boi: As vilas do Ceará colonial ligados à pecuária. **Seção Comunicações do VI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo,** Natal-RN, 2000.

_____. **A urbanização do Ceará Setecentista. As vilas de Nossa Senhora da Expectação do Icó e de Santa Cruz do Aracati.** Tese de Doutorado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade federal da Bahia, Salvador, 2007.

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do turismo.** Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1991.

LACERDA, Norma, ZANCHETTI, Silvio & DINIZ, Fernando. **O Planejamento metropolitano no Brasil: uma proposta de conservação urbana e territorial.** 1998. Disponível em: <http://www.urbanconservation.org/textos/panmetro.htm>. Acesso em: 07 set 2004.

LARA, Fernando. **Admirável urbanismo novo.** *Arquitextos*, São Paulo, 01.009, Vitruvius, fev 2001 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.009/923>>. Acesso em: 17 set 2006.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Editora Documentos, 1993.

LEFEBVRE, Henri. **The Production of Space.** Oxford: Blackwell. 3rd. ed., 1993.

_____. **A Revolução Urbana.** Belo Horizonte. Editora UFMG, 2002.

LEITÃO, Cláudia. **Memória da Construção Civil no Ceará.** Rio de Janeiro: Editora SENAC, 2004.

LEITE, Ana Cristina. **O algodão no Ceará: Estrutura Fundiária e Capital Comercial . 1850-1880.** Fortaleza: SECULT, 1994.

LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As Razões de uma cidade: conflito de hegemonias.** Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

LIMA, Antônio Cláudio F. 400 anos de história e 40 anos de planejamento. In: **Anuário 2004 do Ceará.** O POVO S/A, Fortaleza, 2004.

_____ Cidade do Ceará: origens, transformações e perspectivas. In: LIMA, A. C. F. **A Construção do Ceará: temas de história econômica**. Fortaleza: Instituto Albanisa Sarasate, 2008.

LIMONAD, Ester. **Os lugares da urbanização. O caso do interior fluminense**. Tese de Doutorado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

_____ Reflexões sobre o espaço, o urbano e a urbanização. In: **GEOgraphia (UFF)**, Niterói, v. I, n. I, p. 71-91, 1999.

_____ Nunca Fomos Tão Metropolitanos!. In: Nestor Goulart Reis; Martha S. Tanaka. (Org.). **Brasil - Estudos sobre Dispersão Urbana**. 1 ed. São Paulo: Via das Artes - FAPESP, 2007, v. 1, p. 183-212.

LUCHIARI, M. Tereza. Urbanização turística: um novo nexos entre o lugar e o mundo. In: LIMA, Luiz C. (org.). **Da Cidade ao Campo: a diversidade do saber-fazer turístico**. Fortaleza: UDUECE, 1998, p.15-29.

_____ Urbanização Turística - um novo nexos entre o lugar e o mundo.. In: Maria Tereza Luchiari; Célia Serrano; Heloisa Brunhs. (Org.). **Olhares Contemporâneos sobre o Turismo**. 2 ed. Campinas: Papirus, 2000, p. 105-130.

MASCARENHAS, Gilmar. Cenários contemporâneos da urbanização turística. **Caderno Virtual de Turismo (UFRJ)**, Rio de Janeiro, v. 14, 2004.

MAZÓN, Tomás; HUETE, Raquel; MANTECÓN, Alejandro (Org.). **Turismo, urbanización y estilos de vida: las nuevas formas de movilidad residencial**. 1 ed. Alicante: Icaria, 2009.

MEYER, Regina Maria Prosperi. Atributos da Metrópole Moderna. **Revista São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 14, n. 4, p. 3-9, 2000.

_____ O Urbanismo: entre a cidade e o território. In: **Revista da Sociedade Brasileira Para o Progresso da Ciência**, São Paulo: v. 1, n. 58, p. 38-41, 2006.

MOESCH, Marutschka. **A Produção do Saber Turístico**. São Paulo: Contexto, 2002.

MONTANER, Josep Maria. **Depois do movimento moderno: arquitetura da segunda metade do século XX**. Barcelona: Gustavo Gilli, 2001.

MONTE MÓR, Roberto. L. M.. Urbanização Extensiva e a Produção do Espaço Social Contemporâneo. In: Nestor Goulart Reis; Marta Soban Tanaka. (Org.). **Brasil: Estudos sobre dispersão urbana**. 1 ed. São Paulo: Câmara Brasileira do Livro, 2007, p. 241-251.

MULLINS, Patrick. **Tourism urbanization. International Journal of Urban and Regional Research**. (1593): 326-42, 1991.

_____ The Evolution of Australian Tourism Urbanization. In: HOFFMAN, Lily M., FAINSTEIN Susan S. and JUDD Dennis R. **Cities and Visitors: Regulating People, Markets, and City Space**. Oxford: Blackwell Publishing Ltd, 2003.

NICOLAS, Daniel Hiernaux. Elementos para uma análise sociogeografico del turismo. In: RODRIGUES, Adyr Balastrieri (Org.). **Turismo e Geografia: Reflexões Teóricas e Enfoques Regionais**. Editora Hucitec, São Paulo 2001.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Sistema Metropolitano de Informações Geográficas e Sociais para o Planejamento e Pesquisa: Geometropoles - Região Metropolitana de Fortaleza.** 2010.

OCKMAN, Joan, La nueva política del espectáculo: “Bilbao y la imaginación global. In: LASANSKY, D. Medina; MCLAREN, Brian (Org.). **Arquitectura y turismo. Percepción, representación y lugar.** Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2006.

OLIVEIRA, Alfredo José Pessoa de; SOUSA, Fernando J. Pires de. A Desconcentração Industrial e o Nordeste: do Estado Desenvolvimentista à Globalização. In: BERNAL, Maria Cleide Carlos (Org.). **A Economia do Nordeste na fase contemporânea.** 1ª. Ed. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, Banco do Nordeste, 2006.

PAIVA, Ricardo Alexandre. **Entre o Mar e o Sertão: Paisagem e memória no Centro de Fortaleza** – Dissertação de Mestrado. FAUUSP. São Paulo, 2005.

_____ Turismo e pós-modernidade: os processos urbanos contemporâneos. In: **Desígnio 7/8** (São Paulo), v. 1, p. 151-160, 2007.

PREFEITURA MUNICIPAL DE AQUIRAZ. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU.** Aquiraz, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAUCAIA. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU.** Caucaia, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU.** Caucaia, 2000.

PEQUENO, Luis Renato – **Desenvolvimento e Degradação do Espaço Intra-Urbano em Fortaleza** – Tese de Doutorado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

PEQUENO, Luis Renato; MOREIRA, Arthur. F. Molina. Análise sócio-ocupacional da estrutura intra-urbana da Região Metropolitana de Fortaleza. In: PEQUENO, Renato. (Org.). **Como Anda Fortaleza.** Rio de Janeiro: Letra Capital 2009, v. 5, p. 97-125.

PEREIRA, Alexandre Queiroz. **Veraneio Marítimo e Expansão Metropolitana no Ceará: Fortaleza em Aquiraz.** Dissertação Mestrado em Geografia - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. **Síntese Diagnóstica-Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental.** Fortaleza, 2003. (Mimeo).

_____ **Projeto Orla.** Fortaleza: SEMAN, 2006.

PRODETUR/NE II. **Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Polo Ceará Costa do Sol.** Fortaleza: Banco do Nordeste, 2004.

QUINTILIANO, Aridenio Bezerra ; LIMA, Luiz Cruz. **Reestruturação Socioespacial do Ceará: Ações do Estado.** Fortaleza: EDUECE, 2008.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Metropolização.** Folheto. São Paulo: FAUUSP, 1971.

_____ **Notas sobre a urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano.** São Paulo: Editora FAU/LAP, 2006.

RODRIGUES, Adyr Balastrieri. **Turismo e Espaço: Rumo a um conhecimento transdisciplinar**. São Paulo: Hucitec, 1997.

SÁNCHEZ, Fernanda. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos, 2003.

SANTOS, C. A. J. . A produção e o consumo de espaços turísticos. In: IX Coloquio Internacional de Geocritica, Porto Alegre. **Los problemas del mundo actual. Soluciones y alternativas desde la geografía y las ciencias sociales**, 2007.

SANTOS, Milton. **A urbanização desigual: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos**. Petrópolis: Vozes, 1980.

_____. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. . São Paulo: Editora Hucitec, 1988.

_____. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: Edusp, 2002.

_____. **Economia Espacial**. São Paulo: Edusp, 2003.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. **Brasil: Território e Sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Editora Record, 2003.

SANTOS, R. A.; COSTA, C. M. . La segunda residência y su relación com el alojamiento Portugal. In: MAZÓN, Tomás; HUETE, Raquel; MANTECÓN, Alejandro (Org.). **Turismo, urbanización y estilos de vida: las nuevas formas de movilidad residencial**. 1 ed. Alicante: Icaria, 2009.

SCHIFFER, Suely. T. R.. **As políticas nacionais e a transformação do espaço paulista: 1955-80**. Tese de Doutorado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1989.

_____. São Paulo como pólo dominante do mercado unificado nacional. In: Deak, C; Schiffer, Sueli. (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. 1 ed. São Paulo: FUPAM/Edusp, 2004.

SCHRAMM, Solange Maria de Oliveira. **Território Livre de Iracema: só o nome ficou? Memórias coletivas e a produção do espaço na Praia de Iracema**. Dissertação de Mestrado em Sociologia da UFC, 2001.

SETUR (Secretaria de Turismo do Ceará). **O turismo: uma política estratégica para o desenvolvimento sustentável do Ceará (1995-2020)**. Fortaleza: SETUR (CE), 1995.

_____. **Plano Integrado de Desenvolvimento Turístico no Ceará (2003-2007)** Fortaleza: SETUR (CE), 2003.

_____. **Estudos Turísticos da SETUR: Evolução do Turismo no Ceará**, nº 17 – 4ª Edição. Fortaleza: SETUR (CE), 2009.

SILVA, Alexsandro F. C. ; FERREIRA, Angela Lúcia A. Dinâmica imobiliária e turismo: novas relações, novos riscos. **Cadernos Metrópole (PUCSP)**, v. 18, p. 109-134, 2007.

SILVA, Ângela. M. Falcão da. **A cidade e o mar: as práticas marítimas modernas e a construção do espaço da Praia do Futuro** – Dissertação de Mestrado. Geografia./UFC. Fortaleza, 2006.

SILVA, Jorge Antonio Santos. A dimensão territorial no planejamento do desenvolvimento turístico no Brasil. In: **Observatorio de la Economía Latinoamericana**, Número 59, 2006.

SILVA, José Borzacchiello. Região Metropolitana de Fortaleza. In: SILVA, J. B.; CAVALCANTI, T. C.; DANTAS, E. W. C.. (Org.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2007.

SILVA, Silvio C. B. M. . Turismo e urbanização. In: A. A. B. Rodrigues. (Org.). **Turismo, modernidade, globalização**. São Paulo: HUCITEC, 1997, v. , p. 163-171.

SOUZA, Lilian Sorele Ferreira ; SILVA, Edson Vicente da ; VASCONCELOS, Fábio Perdigão. A Gestão Integrada da Zona Costeira Através de Áreas Protegidas: O Caso Sabiaguaba (Fortaleza-CE, Nordeste do Brasil). In: 12º Encontro Latino Americano de Geógrafos - EGAL 2009, 2009, Montevideo. **Anais do 12º Encontro Latino Americano de Geógrafos - EGAL 2009**. Montevideo : Universidade de la República, 2009.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento desigual: Natureza, capital e a produção do espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1988.

SMITH, Roberto. **A dinâmica da região metropolitana de Fortaleza e os vetores expansão territorial**. Fortaleza, 2001. (Mimeo).

SPOSITO, M. Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 1989.

_____. A urbanização da sociedade: reflexões para um debate. In: In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; DAMIANI, Amélia Luisa; SEABRA, Odette de Lima (Org.). **O espaço no fim do século: a nova raridade**. 2ª. Ed. São Paulo: Contexto, 2001.

SZMERECSANYI, Maria Irene. Uma pós-modernidade secular? In: **Revista Desígnio 1**, março de 2004.

TASCHNER, Gisela. **Cultura, consumo e cidadania**. Bauru: EDUSC, 2009.

TAVEIRA, M. S.; FONSECA, Maria Aparecida Pontes da. Neoliberalismo, Políticas Alternativas de Turismo e Comunidade Local no Litoral Potiguar. In: **VI Seminário da ANPTUR - Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo**, 2009, SÃO PAULO. Seminário da ANPTUR - Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo, 2009.

TOPALOV, Christian. Fazer a história da pesquisa urbana: a experiência francesa desde 1965. **Revista Espaço & Debates**, São Paulo, n. 23, 1988, p. 5-29.

TENÓRIO, José Nelson Barbosa, SANTOS, Sandra Maria dos, SOARES, Francisco de Assis, FRAGOSO, Shirley Nascimento. Reestruturação Produtiva da Indústria do Ceará. In: **Anais EnANPAD 2004**, Curitiba - PR. Anais EnANPAD 2004.

TULIK, Olga. **Residências secundárias: presença, dimensão e expressividade do fenômeno no Estado de São Paulo**. São Paulo: Tese de livre docência – Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

URRY, John. **O Olhar do turista: lazer e viagem nas sociedades contemporâneas**. São Paulo: Studio Nobel, SESC, 2001.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia, MARICATO, Hermínia, VAINER, Carlos. **A cidade do pensamento único. Desmanchando Consensos**. Petrópolis: Vozes, 2002, 3ª. Edição.

VARGAS, Heliana Comin. **Comércio: localização estratégica ou estratégia na localização?**. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

_____ Turismo Urbano: Uma Nova Indústria Motriz. **Boletim de Turismo e Administração Hoteleira**. Faculdade Ibero Americana, São Paulo, v5, n2, p38-46, 1996.

_____ Turismo e Valorização do Lugar. **Turismo em Análise**. Eca-Usp, São Paulo, v.9, n.1, p. 7-19, maio, 1998.

_____ Qualidade ambiental urbana: em busca de uma nova ética. In: VII Encontro Nacional da ANPUR, 1999, Porto Alegre. **Anais Do VIII Encontro Nacional da ANPUR**. Porto Alegre: ANPUR, 1999.

_____ Do espaço da troca ao espaço do consumo: a permanência do local frente ao global. In: 53 ICA - **A arquitetura nas Américas: câmbios e continuidades da centralidade e estrutura na forma urbanística**, 2009, México. 53 ICA. Congresso Internacional de Americanistas, 2009.

VARGAS, H. C. (Org.) ; CASTILHO, A. L. H. (Org.). **Intervenções em Centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. 1. ed. São Paulo: Manole, 2006.

VARGAS, Heliana C. ; LISBOA, Virginia S. The spatial dynamics of mega-events in the city everyday life: meaning and urban impacts. In: Mega-Events and the cities, 2010, Niterói. **International Conference Mega-events and the cities**. Niterói: UFF, 2010

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

ZUKIN, Sharon. Aprendendo com Disney World. **Espaço e Debates**, v. 23. n. 43 e 44 – p 11-27 – jan/dez 2003.