



GRANDES PROJETOS, PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO E GESTÃO TERRITORIAL

TURISMO, POLÍTICAS PÚBLICAS E URBANIZAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA.

Ricardo Alexandre Paiva¹

RESUMO

O artigo destaca o papel do turismo como ponto de inflexão no processo de urbanização da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), amparado na sua capacidade, ainda que suposta, de promover o desenvolvimento sócio-econômico e, por conseguinte, espacial. Tal artifício ideológico se vale da valorização dos atributos naturais, sobretudo, o sol e o mar, construindo uma imagem positiva do Estado e dos governos e utilizando para tal propósito um discurso que busca reverter o significado pejorativo dos imperativos do clima e do meio natural, notadamente aqueles associados à seca. Para validar estes argumentos apresenta uma análise da evolução das políticas de turismo no Estado, identificando em que momento e quais ações definem um quadro de mudanças sócio-espaciais na RMF atreladas ao turismo.

TURISMO, POLÍTICAS PÚBLICAS E URBANIZAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA.

1 Introdução

Verifica-se a inclusão cada vez maior do turismo como propulsor do desenvolvimento material do Nordeste, inseridos nas políticas públicas federais e regionais e nos planos governamentais estaduais e municipais como prioritárias frente à realidade sócio-espacial da Região.

O turismo emerge como uma alternativa econômica para os estados do Nordeste, potencializada pelos elementos naturais, sobretudo o clima tropical (sol e mar) e o patrimônio histórico e cultural de herança colonial.

No Ceará, como em outros estados do Nordeste, as ações governamentais voltadas para o turismo, além das políticas públicas específicas para o setor, tentam criar uma infraestrutura atrativa através de intervenções no espaço, na escala regional e urbana e com forte impacto na RMF, que sirvam aos interesses políticos e econômicos hegemônicos.

Uma das principais estratégias utilizadas para a atração de investimentos no setor é 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 conseqüências da seca em atributos positivos para a prática do lazer e da atividade turística.

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, 2000:11).

A maior atração turística do Ceará é o seu litoral ensolarado e o clima tropical durante todo o ano. A diversificada paisagem natural litorânea constitui o maior atrativo. Neste sentido, é possível identificar transformações sócias espaciais significativas no espaço litorâneo, sobretudo na RMF, contribuindo assim para a configuração do espaço metropolitano.

No caso específico da modalidade de turismo “*sol e mar*”, o processo de urbanização turística se manifesta de várias formas, a saber:

- a importância de Fortaleza como ponto de atração e distribuição dos fluxos turísticos do Ceará, cumprindo papel essencial na valorização das faixas litorâneas dos municípios vizinhos e os incorporando sem a mediação de outros centros urbanos, reforçando a dispersão da mancha urbana, subtraindo, inclusive, o desenvolvimento sócio-econômico das sedes dos municípios satelizados;

- o crescimento da urbanização provocado por habitações precárias em decorrência da atratividade dos empregos gerados pela atividade turística;

- a construção em áreas deslocadas da tessitura urbana, metropolitana e regional, de resorts, grandes equipamentos hoteleiros que pouco dialogam com as preexistências sócio-culturais do lugar;

- a expansão de uma nova tipologia de segunda residência, através da implantação de diversas áreas de loteamento junto à orla, construindo um espaço que tem sua vitalidade

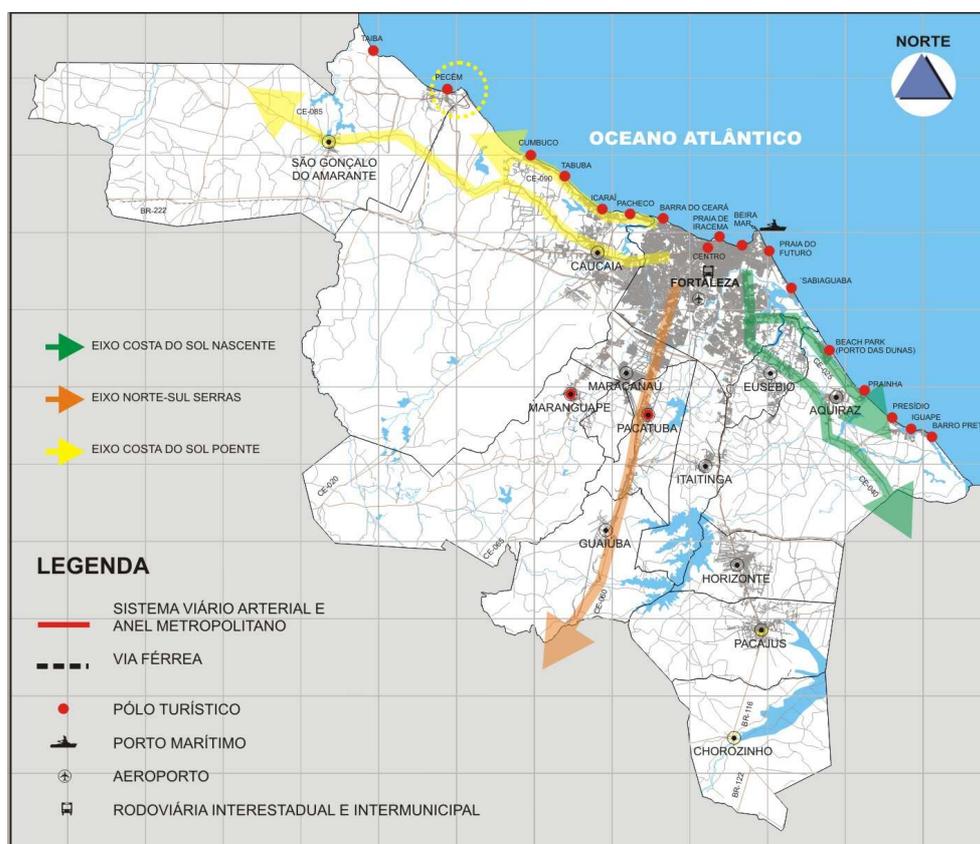
condicionada pela sazonalidade das estações, férias e feriados;

- a supervalorização do patrimônio natural e cultural, que surgem como mercadorias e são ameaçados pelo seu próprio poder de atração;

- e finalmente, a criação de lugares artificiais e temáticos, verdadeiras ilhas elitizadas do consumo, simulacros de um universo fantasioso e de exclusão, símbolo da segregação sócio-espacial, da concentração de renda e da vulnerabilidade dos lugares em que são inseridos.

A partir do entendimento das questões acima apontadas, pretende-se analisar o papel das políticas públicas relacionadas ao turismo e seus impactos no processo de urbanização da RMF.

Figura 01 – Dinâmica do Turismo na RMF



Fonte: Mapa elaborado pelo autor

2 A trajetória das Políticas de Turismo no Ceará

A criação da EMCETUR (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 surgiu no contexto de institucionalização do turismo a partir da década de 1970 empreendida pela SUDENE e BNB. Segundo Benevides (1998) as ações da EMCETUR na promoção turística do Ceará se baseava fundamentalmente na natureza exuberante, quase intocada, e na hospitalidade cearenseⁱⁱ, considerando a provisão de infra-

estrutura como uma questão secundária. Esta realidade revela o caráter incipiente da atividade turística no Estado na década de 1970, uma vez se apostava quase exclusivamente na atratividade natural exercida principalmente pelas praias.

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 conjunto de lojas de artesanato, um teatro e um museu; 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.

Malgrado as limitações destas 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. Estas transformações coincidem com o processo crescente de valorização das áreas litorâneas, incorporadas ao lazer de massa.

O marco da inserção do turismo nos moldes do planejamento estatal contemporâneo, ou seja, com uma visão empresarial, pode ser identificado a partir do “*Governo das Mudanças*” (1987). Estas ações estratégicas de divulgação e atração do potencial turístico do Ceará e de incremento da hotelaria, do comércio e serviços e de criação de infra-estrutura permearam todos os demais planos dos governos sucessivos. Ao contrário do que aconteceu no I PDIT-Ce, as políticas de turismo estavam articuladas às industriais e ambas constituíam ações prioritárias para fomentar o crescimento econômico do Estado.

Ao longo da gestão do “*Governo das Mudanças*” foi criada a CODITUR – a Companhia de Desenvolvimento Industrial e Turístico do Ceará, em substituição à EMCETUR, que se transformou posteriormente em SETUR – Secretaria de Turismo do Estado do Ceará, responsável pela política de turismo no Estado.

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 e de gerar emprego e renda.

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 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 privado, através da mobilização e a participação de vários setores, tais como o setor terciário e

imobiliário.

É importante salientar que a construção da imagem turística do Ceará se entrelaça com a imagem do Estado bem administrado, politicamente estável e economicamente atrativo. Tal artifício ideológico contribuiu para elevar os índices de crescimento da atividade.

Embora o turismo litorâneo exerça maior atratividade e tenha concentrado maior atenção do planejamento, o Estado introduziu uma tentativa de descentralização das políticas de turismo, utilizado 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 vãos internacionais tenham se direcionado para Fortaleza, a malha aeroviária internacional ainda se direciona para os principais aeroportos do Sudeste.

A modernização institucional competitiva no Ceará foi acompanhada de crescimento econômico, socialmente concentrado e seletivo. Este primeiro momento do turismo cearense foi planejado como parte do Ceará urbano e industrial, mas não social (CORIOLANO, 2006:78).

3 O PRODETUR/CE I: Marco das Políticas de Turismo no Ceará.

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, no contexto da globalização e das iniciativas neoliberais.

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.

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 de 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 pólos 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 Entorno (BA); Chapada Diamantina (BA); Linha Sul (Bahia); Cosat do descobrimento (BA). Vale mineiro do São Francisco (MG), Caminhos do Norte de Minas (MG); Vale do Jequitinhonha (MG); Costa do Marlin (ES) .

O PRODETUR/CE I estabeleceu, para efeito de planejamento, 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, pólo 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.

A Costa do Sol Poente foi escolhida como principal foco de intervenção do PRODETUR/CE I, devido a uma maior carência de infra-estrutura, 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.

Ao longo da década de 1990 foram implantados diversos projetos e obras estruturantes a fim de incrementar a atividade turística no Ceará e com forte impacto na RMF, 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 infra-estrutura para o desenvolvimento da atividade turística. O antigo terminal de passageiros do Aeroporto de Fortaleza contava com uma infra-estrutura 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 infra-estruturas 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 revelam as mudanças quantitativas decorrentes da construção do novo terminal.

Tabela 01 – Dados Comparativos do Aeroporto de Fortaleza

DADOS	NOVO AEROPORTO	AEROPORTO ANTIGO
Área Construída	36.000 m ² (1ª Etapa)	8.700 m ²
Nº 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	Não existiam pontes de embarque
	10 Elevadores/8 Escadas Rolantes	Não existiam escadas rolantes e elevadores
	Ar-Condicionado	Não existia ar-condicionado
	Central de Inteligência	Não existia central de inteligência
	2 free shops	Não existia free shop
	Centro Comercial	Pequenas Lojas
	Praça de Alimentação	Restaurante/Café
Estacionamento	Terraço Panorâmico	Precário, sem visibilidade
	1.000 veículos	300 veículos
Via de acesso	6 km, incluindo ciclovias e viadutos	Via de acesso sem estrutura

(Fonte: INFRAERO)

- 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 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 infra-estrutura o PRODETUR/CE I teve como um das prioridades o melhoramento das condições de saneamento básico, como abastecimento de água e esgotamento sanitário. O objetivo era “*melhorar as condições de saúde da população e beneficiar as localidades turísticas proporcionando um desenvolvimento turístico sustentável*”.

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. 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 abaixo é possível constatar que a maioria dos investimentos do PRODETUR/CE se voltou para o setor de infra-estrutura.

Tabela 02 – Síntese dos Investimentos PRODETUR-CE I

PROJETOS	US\$ MILHÕES	PARTICIPAÇÃO PERCENTUAL
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)

4 Intervenções em Infra-Estrutura do Governo Estadual

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 ao “*Governo das Mudanças*” implementou uma série de outros projetos e obras a fim de reforçar a 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 Aquiraz. 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.

- CIPP - Complexo Industrial e Portuário do Pecém

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém 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 conurbações urbanas e criar um novo pólo industrial na Região Metropolitana de Fortaleza. O projeto pressupõe as premissas do desenvolvimento sustentável ao advogar a redução dos impactos ambientais.

- METROFOR – Metrô da Região Metropolitana de Fortaleza

Os estudos e planos para a implantação do Metro de Fortaleza 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 atual, sobretudo no que se refere ao repasse de verbas.

- PROURB – Projeto de Desenvolvimento Urbano e Gestão de Recursos Hídricos

O programa realizado entre 1995 e 2003 constituía uma iniciativa da Secretaria da Infra-estrutura 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. (GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ)

As ações se referiam à Gestão Municipal; Planejamento Urbano; Infra-estrutura Urbana; Hidrometração; 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. Os diagnósticos dos municípios foram contribuições valiosas para a compreensão da problemática urbana dos municípios.

- SANEAR - O Programa de Infra-Estrutura Básica e Saneamento de Fortaleza

O programa possuía como objetivo melhorar a qualidade ambiental e as condições de vida da população urbana de 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.

- Intervenções na escala urbana, sobretudo a construção do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, que cumpriu importante significado na consolidação da imagem turística de Fortaleza.

A proporção e a quantidade de investimentos do PRODETUR/CE e os programas do Governo do Estado podem ser percebidos na tabela abaixo. Verifica-se um montante significativo de investimentos por parte do PRODETUR. É possível inferir que os investimentos no setor turístico servem a criação de infra-estrutura 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 infra-estrutura mínima para a atividade, o que parece bastante razoável no discurso. No entanto os resultados obtidos são relativos e carecem de uma análise mais apurada.

Tabela 03 – Investimentos PRODETUR/CE I e Programas Estaduais

PROGRAMAS	US\$ MILHÕES	MUNICÍPIOS
PRODETUR	163,81	Fortaleza, Caucaia, São Gonçalo do Amarante, Paracuru, Paraipaba, Trairi e Itaipoca
PROURB	8,82	Caucaia, São Gonçalo do Amarante e Itaipoca
PROARES	4,67	Caucaia, São Gonçalo do Amarante e Itaipoca
SANEFOR	1,65	Fortaleza
METROFOR	25,69	Fortaleza
COMPLEXO PORTUÁRIO DO PECÉM	16,25	São Gonçalo do Amarante

(Fonte: SEPLAN/CE e UEE – PRODETUR/CE)

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, 2004:76).

As estratégias de atração de investimentos não restringem o capital de origem internacional, o que favoreceu a penetração de empresas estrangeiras, principalmente na área hoteleira e imobiliária. O maior contingente de estrangeiros é de origem portuguesa.

5 Considerações Finais

Historicamente, os impactos dos ciclos econômicos na estruturação territorial do Ceará conduziram a uma ocupação rarefeita do litoral, implicando em uma baixa densidade demográfica e uma rarefeita presença de núcleos urbanos litorâneos. Excetuando Fortaleza, Paracuru e Camocim, sedes dos municípios localizados no litoral, as demais ocupações ao longo do extenso litoral cearense, inclusive da RMF, foi marcada por pequenas aldeias e aglomerações de pescadores, realidade esta transformada apenas a partir da década de 1970, com a criação de loteamentos direcionados à construção de segundas residências.

Quanto aos efeitos da implementação de políticas de turismo no processo de urbanização, verifica-se uma ampliação dos usos do litoral, pois se anteriormente a zona litorânea era marcada por pequenos vilarejos de pescadores e portos, nesta nova dinâmica econômica, 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 de Fortaleza 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, que irradia sua influência mais efetiva nos municípios litorâneos da RMF, com impactos também ao longo de todo litoral cearense.

Tal lógica seria a da constituição de política pública de consolidação de turismo litorâneo, cujo desdobramento associa, grosso modo, volume importante de recursos públicos no litoral oeste, como estratégia do governo local em desenvolver o turismo nesta região, a investimentos importantes do setor privado no litoral leste. Esta lógica se cruza na metrópole, com indicação de quadro favorecendo, além da capital, os municípios litorâneos de Caucaia e Aquiraz. (DANTAS, 2007:20).

As ações das políticas públicas, sobretudo o PRODETUR/CE I, em sintonia com os planos e incentivos do Governo do Estado criaram condições para uma maior fluidez da atividade turística, que a despeito de diminuir a fragmentação, a segregação e as desigualdades sócio-espaciais da urbanização pretérita, ratificam o processo de urbanização desigual na Região Metropolitana de Fortaleza.

6 Referências Bibliográficas

BENEVIDES, Ireleno. Turismo e Prodetur: dimensões e olhares em parceria. Fortaleza: Editora UFC, 1998.

BERNAL, Maria Cleide Carlos. A metrópole emergente: A ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza. 1. ed. Fortaleza: Editora UFC, 2004.

BNB. PRODETUR/NE. Documento Oficial. Banco do Nordeste do Brasil. Disponível em



www.bnb.gov.br.

BNB. Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável no Nordeste (PDITS), PRODETUR I (Estados do Nordeste, 2003/2004).

CORIOLOANO, Luzia Neide M. T. O turismo nos discursos, nas políticas e no combate à pobreza. 1. ed. São Paulo: Anablumme, 2006.

CRUZ, Rita de Cássia A. Política de turismo e território. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2000.

DANTAS, Eustógio W. C. Imaginário social nordestino e políticas de desenvolvimento do turismo no Nordeste brasileiro. *Geosp*, v. 22, p. 9-30, 2007.

ⁱ Arquiteto e Urbanista, Mestre e Doutorando pela FAUUSP.

ⁱⁱ Na visão de Ireleno Benevides: *“Essa hospitalidade de natureza é 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)