

URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NO LITORAL FLUMINENSE: GEOTECNOLOGIAS APLICADAS A CONFLITOS

RICARDO ALEXANDRE PAIVA¹
BEATRIZ HELENA NOGUEIRA DIÓGENES²

ricardopaiva@ufc.br
bhdiogenes@ufc.br

RESUMO ABSTRACT

O presente trabalho discute a relação entre a urbanização turística e a provisão da infraestrutura verificada no litoral da Região Metropolitana de Fortaleza – RMF, buscando identificar e analisar alguns dos impactos e conflitos decorrentes, sobretudo aqueles relacionados à implantação, privatização e ampliação do Aeroporto Internacional de Fortaleza. Verifica-se que, embora a implementação de infraestruturas possibilite o incremento da atividade e da urbanização turística, há efeitos e impactos relacionados às preexistências históricas, marcadas pela fragmentação e valorização socioespacial seletiva na metrópole.

Palavras-chave: urbanização turística, infraestrutura, aeroporto, Aeroporto Internacional Pinto Martins, Fortaleza.

tourism urbanization and infrastructure in the fortaleza metropolitan region: impacts and conflicts

This paper discusses the relationship between tourism urbanization and the provision of infrastructure on the coast of the Metropolitan Region of Fortaleza - RMF, seeking to identify and analyze some of the impacts and conflicts, especially those related to the implementation, privatization and expansion of the Fortaleza International Airport. It is verified that, although the implementation of infrastructure enables the increase of tourist activity and urbanization, there are effects and impacts related to historical pre-existences, marked by fragmentation and selective socio-spatial valuation in the metropolis.

Keywords: *tourism urbanization; infrastructure; airport; Pinto Martins International Airport, Fortaleza.*

¹ Arquiteto e Urbanista e Professor Associado da Universidade Federal do Ceará. Docente do Departamento de Arquitetura e Urbanismo - DAU-UFC.

² Arquiteta e Urbanista e Professora Associada da Universidade Federal do Ceará. Docente do Departamento de Arquitetura e Urbanismo- DAU-UFC e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Design- PPGAU+D- UFC.

A ATIVIDADE TURÍSTICA – SOBRETUDO NO

que se refere ao turismo de “sol e mar” – tem ocupado atualmente importante papel no conjunto das relações e políticas econômicas do estado do Ceará. A capital cearense e os municípios do litoral reúnem condições naturais favoráveis para o incremento dessa atividade, por seu clima ameno o ano todo e por sua localização estratégica, que possibilita situar o estado nas rotas turísticas internacionais.

O litoral do estado e, sobretudo, da Região Metropolitana de Fortaleza – RMF – é a zona mais procurada pelos visitantes e com maior oferta de serviços turísticos, fortalecida com a construção crescente de infraestruturas

urbanas e viárias, além de hotéis, *resorts*, pousadas e parques temáticos, implantados em toda a extensão da orla.

Desde o final da década de 1980, a atividade turística ali desenvolvida vem recebendo especial atenção no que se refere às políticas de desenvolvimento adotadas pelo governo do estado, que considera o turismo como atividade econômica propulsora do desenvolvimento da região.

Essas ações, que se amparam em investimentos importantes em infraestrutura e grandes obras, de fato surtiram efeito e o Ceará converteu-se num dos principais destinos turísticos do País e mesmo internacional. O turismo assumiu papel de destaque na economia cearense e prospera como grande fonte de geração de emprego e renda para a região.

Por outro lado, constata-se que a implantação dessa política de incentivo ao turismo tem provocado alterações profundas nas funções sociais (econômicas, políticas e simbólicas) e, como consequência na *forma, função, estrutura e processo* (SANTOS, 1996) da região metropolitana, onde se percebe uma exacerbação da fragmentação e segregação socioespaciais, modificando o espaço e produzindo novas configurações territoriais.

O objetivo do trabalho, portanto, é discutir a relação entre a urbanização turística e a provisão da infraestrutura verificada no litoral da Região Metropolitana de Fortaleza – RMF, bem como identificar e analisar alguns dos impactos e conflitos decorrentes, sobretudo aqueles relacionados à implantação, privatização e ampliação do Aeroporto Internacional de Fortaleza.

Os pressupostos teóricos que embasam o trabalho compreendem uma breve reflexão conceitual sobre a urbanização turística, a urbanização dispersa e a infraestrutura. Para tanto, se vale de referências relacionadas a obras de autores tais como Mullins (1991), Luchiari (1998), Reis (2006) e Paiva (2013). No âmbito local, apoia-se na produção sobre a temática em Paiva (2011); Diógenes (2012); Pereira (2012); Silva (2007); e Dantas (2002).

Os pressupostos práticos consistem, primeiramente, numa breve discussão sobre o contexto atual da urbanização turística no litoral da RMF; em seguida, trata da articulação entre turismo, urbanização e infraestrutura na RMF, identificando o processo de concepção e construção de infraestruturas, procedendo uma análise crítica acerca dos impactos e conflitos observados, com ênfase no Aeroporto Internacional de Fortaleza.

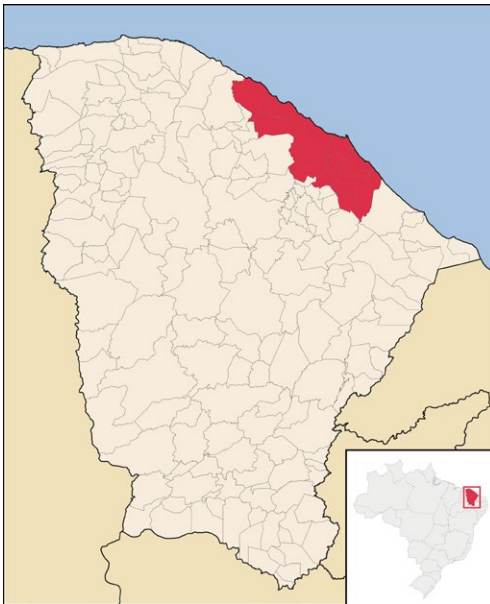
O trabalho visa contribuir para as discussões sobre o processo de urbanização turística verificado na escala intraurbana e metropolitana de grandes capitais litorâneas do Brasil, especificamente em relação ao papel do Estado na provisão de infraestruturas, refletindo sobre os seus impactos, conflitos e contradições.

A URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NO LITORAL DA RMF

O turismo que prevalece no Ceará é, portanto, essencialmente litorâneo e metropolitano e Fortaleza exerce a função de receptora e distribuidora do fluxo de visitantes. Assim, embora a atividade turística se estenda por toda a costa cearense, polarizada na Costa do Sol Poente em torno da atratividade exercida sobretudo por Jericoacoara, e na Costa do Sol Nascente, por Canoa Quebrada, determinados trechos do litoral se transformam mais intensamente, convertendo-se em espaços voltados quase que exclusivamente para fins turísticos. Essas transformações são mais visíveis na zona litorânea da Região Metropolitana de Fortaleza.

O litoral leste da RMF¹ (Il. 1) compreende as praias dos municípios de Aquiraz (Porto das Dunas, Prainha, Presídio, Iguape e Barro Preto) e Cascavel (Caponga e Águas Belas). O litoral oeste é formado pela zona costeira dos municípios de Caucaia, São Gonçalo do Amarante, Paracuru, Paraipaba e Trairi. A orla de Caucaia é a que possui maior extensão (44 km) e abrange as praias Pacheco, Iparana, Icaraí, Tabuba e Cumbuco.

¹ A capital cearense é o divisor de duas porções geomorfológicas distintas e que também correspondem a arranjos socioespaciais distintos: o litoral leste e o litoral oeste.



Il 1a e 1b:

Municípios da RMF no contexto do Ceará.

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%A3o_Metropolitana_de_Fortaleza

Antes comunidades de pescadores, a ocupação com fins de veraneio nesses núcleos ocorreu entre as décadas de 1960 e 1990, com a oferta de loteamentos para a construção de residências secundárias, principalmente em Iparana, Pacheco e Icarai, que constitui atualmente o núcleo mais urbanizado do litoral oeste, com inúmeras residências de veraneio transformadas em residências permanentes. Nos anos 1990-2000, com o incremento do turismo, verificou-se uma transformação significativa na ocupação dessa orla, com a construção de hotéis, pousadas, restaurantes, condomínios de lazer, etc.

A intensificação da atividade turística desde o final da década de 1990 provocou, de fato, uma reorganização na configuração espacial da metrópole fortalezense, com modificações substanciais em toda a extensão da orla marítima, alterando a paisagem natural e ocupando os vazios litorâneos, com a construção progressiva de hotéis, *resorts*, empreendimentos turístico-imobiliários, restaurantes, parques temáticos e condomínios de lazer, além de novas tipologias relacionadas a segundas residências.

Assim, as práticas de lazer e turismo demandam intervenções no espaço para o seu desenvolvimento, que se inserem em um processo socioespacial mais abrangente relacionado ao fenômeno da urbanização turística, suscitada pelo lazer e pelo consumo, diferente da urbanização atrelada à indústria, baseada no trabalho e na produção.

Segundo conceito formulado por Patrick Mullins (1991) a “urbanização turística” consiste basicamente na constatação da existência de formas específicas de produção do espaço concebidas com base na atividade turística, sobretudo quando esta se impõe como dominante na economia local. Trata-se, em suma, de uma modalidade particular de produzir e estruturar o espaço urbano.

As especificidades da urbanização turística, segundo o autor, seriam: espacialmente diferente porque é socialmente diferente; simbolicamente distinta, com símbolos urbanos agindo como atrativos para o turista; 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 força especial de intervenção do Estado e marcada por um consumo do prazer, costumeiro e de massa (MULLINS, 1991).

A instalação crescente dos equipamentos turísticos ao longo da orla dos municípios metropolitanos, assim como a implementação de obras de infraestrutura relacionada ao turismo altera, pois, as pré-existências do espaço litorâneo, produzindo novas espacialidades.

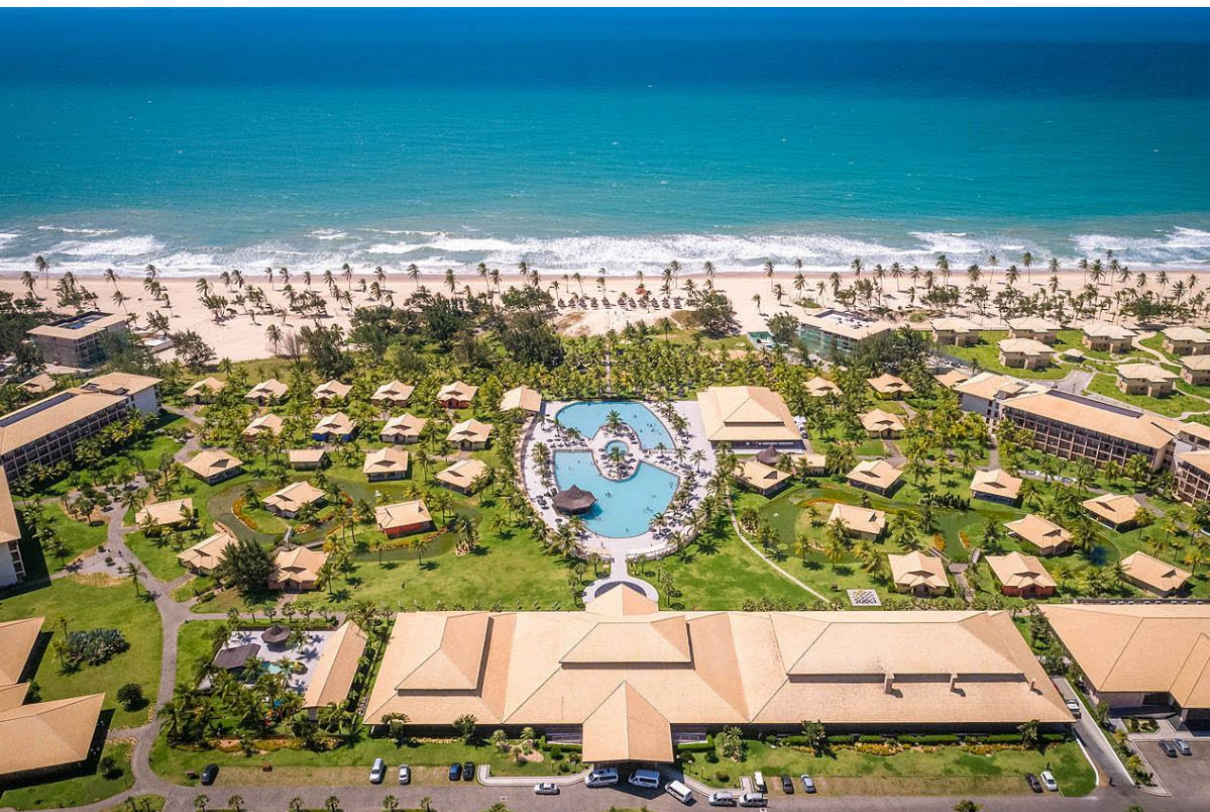
Conforme ressalta a geógrafa Rita Cruz (1999, p. 174),

[...] outro aspecto da modernização de territórios litorâneos nordestinos é dado pelos mega-projetos turísticos em implantação. Esses mega-projetos modernizam, “instantaneamente”, as porções de território sobre as quais se assentam. Estradas pavimentadas, energia elétrica, telefonia, hotéis de luxo, aeroportos, campos de golfe e inúmeros outros objetos são introduzidos, de uma só vez, nesses territórios, trazendo consigo novos fluxos (de pessoas, de informações, de capitais, etc.). É o turismo impondo seu tempo, criando seu espaço.

A implantação dos *resorts*, por exemplo, demanda extensas áreas para abrigar um programa diversificado de lazer, diretamente relacionado com localizações privilegiadas, como a proximidade do mar, lagoas e rios. Embora instalados distantes de áreas urbanizadas, requerem acessibilidade fácil e infraestrutura de apoio. São vários os resorts já instalados e outros ainda em construção. Situam-se todos junto à orla, ocupando consideráveis áreas de praia. O Vila Galé, no Cumbuco, por exemplo, se destaca por sua área, de 12,5 ha. (Il. 2)

Além dos resorts e hotéis há também os condomínios de lazer, surgidos mais recentemente, que vieram substituir os antigos loteamentos de residências de férias e fim de semana. São empreendimentos com características diferenciadas, compostos de unidades residenciais de alto padrão, relacionados com veraneio marítimo. Verifica-se um contraste significativo entre a produção dos espaços privados, destinado a uma população de elevado poder aquisitivo e de turistas nacionais e estrangeiros e a insuficiência dos espaços e infraestruturas públicas.

Todas essas dinâmicas provocam mudanças relevantes no espaço litorâneo, alterando as pré-existências do lugar. Observam-se, em geral, núcleos voltados inteiramente para o turismo, com empreendimentos de vulto que não se utilizam apenas do espaço natural ou construído, mas passam a recriá-lo, gerando formas distintas de tecido urbano.



Il. 2: Empreendimento Turístico-Imobiliário Vila Galé - Cumbuco, Caucaia.

Fonte: <https://www.resortsonline.com.br/destinos/nacionais/ceara/cumbuco/vila-gale-cumbuco>

As atividades de turismo e lazer, segregadas e estratificadas, geram modificações substanciais em toda a orla marítima da RMF, ensejando um tipo de urbanização diferenciado. A ocupação da faixa de praia, rarefeita e descontínua, com baixa densidade demográfica, obedece à tendência da dispersão (REIS, 2006).

De fato, verifica-se um espriamento estritamente linear da mancha urbana, entre a via de acesso e a praia, que se estende de forma dispersa ao longo da orla, ocupando os vazios litorâneos, conformando novas espacialidades. São, em geral, “enclaves” que ameaçam a “sustentabilidade” destas áreas, onde ainda se veem, em determinados locais, comunidades de pescadores remanescentes e áreas de preservação ambiental, entre outros.

A provisão de infraestrutura de apoio ao turismo, resultado de políticas públicas, investimentos do governo estadual e ações de incentivo à atividade interfere no processo, contribuindo para as mudanças verificadas na área em estudo, assunto que será discutido na sequência, quando será abordado o papel das infraestruturas na urbanização turística.

TURISMO, URBANIZAÇÃO E INFRAESTRUTURA NA RMF

No contexto do capitalismo contemporâneo, o Estado é um dos principais agentes nas transformações espaciais decorrentes e direcionadas à atividade turística. A sua atuação na organização espacial ocorre essencialmente em três vertentes: na formulação de políticas públicas, por meio de aparatos ideológicos e na provisão de infraestrutura.

A questão da infraestrutura é, portanto, 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 infraestruturas sociais e físicas; pré-requisitos necessários para a produção e troca capitalista, mas os quais nenhum capitalista individual acharia possível prover com lucro (HARVEY, 2005, p. 85).

Desta forma, *a provisão de infraestrutura de transportes, terminais aéreos, marítimos, fluviais e rodoviários e sistema viário, além das redes de comunicações...* (PAIVA, 2011, p. 50), resulta em algumas das manifestações socioespaciais da urbanização turística, infraestrutura essa essencial para permitir a acessibilidade e mobilidade necessárias aos fluxos suscitados pelo turismo.

No Ceará, um dos principais destinos turísticos da região Nordeste, especificamente a Região Metropolitana de Fortaleza - RMF, este processo tem se intensificado com a atuação do Estado e a implementação de políticas públicas desde o final da década de 1980, com o Prodeturis e, a

partir da década de 1990, com o Prodetur NE I e II e o Prodetur Nacional. Em todas essas ações e intervenções, a provisão de infraestruturas tem sido um dos principais investimentos e, além de contribuir para consolidar a atividade como importante destaque econômico no estado, tem impactado sobremaneira a estruturação e expansão metropolitana da capital cearense. O contexto atual da urbanização turística na RMF possui como uma das principais características a tentativa de internacionalização da atividade, que não se traduz, necessariamente, em justiça espacial, uma vez que se verifica a exacerbação de desigualdades da urbanização pretérita, como os processos de fragmentação e segregação socioespaciais. Dentre as dinâmicas relacionadas à infraestrutura, cabe destacar:

- A expansão quantitativa da RMF, que conta atualmente com dezenove municípios, em função, inclusive da melhoria de infraestrutura relacionada à duplicação de vias, como ocorreu nas rodovias estaduais CE-040 e CE-025, na Costa do Sol Nascente e a CE-085, na Costa do Sol Poente; a construção de outras novas, de pontes, fornecimento de energia e comunicações, sinalização turística, etc. A inclusão de novos municípios e a expansão da RMF, características da urbanização dispersa, vêm acompanhadas da transformação de áreas rurais em urbanas, pelo aumento do número de loteamentos e empreendimentos turístico-imobiliários e pela conseqüente valorização imobiliária, fenômeno que tem ocorrido com mais intensidade nas áreas litorâneas.
- A construção do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto do Mucuripe (inaugurado em junho de 2014), que foi um projeto estratégico no processo de internacionalização do turismo no Ceará para atender os passageiros de cruzeiros e concebido como uma importante infraestrutura turística metropolitana no contexto da Copa do Mundo, com financiamento do “Programa para Aceleração do Crescimento 2” - PAC 2. Entretanto, os usos e potencialidades do equipamento são ainda limitados, devido à crise no setor e à falta de dragagem do Porto no trecho do Terminal (PAIVA, 2017; PAIVA, FEITOZA, COLLARES, 2020)

- As operações intraurbanas ligadas à Copa de 2014, como o VLT, infraestrutura concebida para facilitar o acesso de turistas do Terminal Marítimo à Arena Castelão. Passados quase nove anos de realização do evento, o VLT ainda se encontra em fase de implantação na capital e, desde o início das obras, tem causado diversos problemas de mobilidade na urbe, além dos processos de remoções e desapropriações de comunidades historicamente instaladas ao longo da linha férrea Mucuripe-Parangaba.

Entre outras dinâmicas, vale aprofundar os aspectos relacionados aos impactos e conflitos decorrentes da construção de um novo terminal aéreo em 1998 e a sua posterior privatização, em 2017, com a expansão do Aeroporto internacional Pinto Martins.

O CASO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FORTALEZA: PRIVATIZAÇÃO E EXPANSÃO

O processo de privatização do Aeroporto Internacional Pinto Martins para a FRAPORT (gestora do Aeroporto de Frankfurt), em 2017, testemunha os impactos da financeirização na produção do espaço urbano. Os trabalhos de expansão e reforma do terminal de passageiros, bem como o aumento de voos internacionais para Fortaleza, têm redundado no incremento do fluxo turístico, sobretudo depois da criação do hub aéreo na capital, desde 2018, fato que teve efeitos positivos, uma vez que potencializou o fluxo de visitantes e favoreceu a criação de novos empregos formais.

Os impactos e conflitos relacionados ao Aeroporto Internacional Pinto Martins remontam à construção e reforma dos aeroportos das capitais do Nordeste, consideradas pelo PRODETUR/NE como ações prioritárias. No caso de Fortaleza, significou o aproveitamento da pista do antigo aeroporto, mas a implantação de um novo terminal e de uma via de acesso de 6km, que provocaram significativas transformações intraurbanas.

Entre essas alterações, constata-se a extinção dos fluxos que acessavam o antigo Aeroporto por meio da Avenida Luciano Carneiro, via inaugurada em

1960, que nasce na Avenida 13 de Maio, cruza o Bairro Vila União e chega até o antigo terminal. Este terminal ainda existe atualmente, mas funciona apenas como infraestrutura de suporte ao setor de cargas e taxi aéreo.

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 Avenida Luciano Carneiro perdeu a função de acesso ao aeroporto e se restringe cada vez mais à dinâmica dos bairros que a avenida atravessa (PAIVA, 2011, p. 211).

Verifica-se também, desde então, transformações de uso e ocupação ao longo da avenida, na medida em que houve a transferência de serviços de cargas e transportes para as proximidades do novo terminal, acarretando um cenário de degradação por conta da obsolescência e demolição de várias edificações de grande porte, ainda que algumas tenham se transformado em centros comerciais e outlets de confecções. Ademais, assentamentos precários que se localizavam próximo ao antigo terminal, como as comunidades nos arredores da Lagoa do Opaia, ficaram em condições ainda piores, em função da falta de interesse do Estado em intervir nessas áreas, caracterizadas pela localização vulnerável e “espremida” entre o corpo d’água e os limites do muro do aeroporto.

Outra dinâmica intraurbana importante com a mudança de localização do terminal do aeroporto se refere à construção da Avenida Senador Carlos Jereissati – na verdade, uma rodovia estadual em área bastante urbanizada, em pleno centro geométrico da capital – e a conexão com a Avenida Raul Barbosa, junto à margem esquerda do Rio Cocó. Essa avenida se liga, por sua vez, à Avenida Desembargador Moreira, que conduz à orla turística, na Beira Mar, *locus* privilegiado do mercado imobiliário e da rede de meios de hospedagem.

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 (PAIVA, 2011, p. 214).

As infraestruturas viárias realizadas geraram fluxos importantes na metrópole. No caso da Avenida/Rodovia Carlos Jereissati, acrescentam-se aos usos residenciais mais populares e à permanência da área sob a tutela da Base Aérea de Fortaleza, o surgimento de usos e serviços de cargas e aluguel de automóveis, além de comércio atacadista. A rodovia atualmente é um dos pontos de maior tráfego e “engarrafamentos” na cidade, uma vez que dá acesso também a várias áreas periféricas da cidade.

Sob a concessão da INFRAERO, houve, anteriormente, um projeto de ampliação do terminal de passageiros que não foi executado. Após o processo de privatização, a empresa FRAPORT promoveu uma ampliação e reforma do Terminal, que inclui os acessos, áreas de estacionamento e de logística (Il. 3) (Quadro 1).



Il. 3: Aeroporto de Fortaleza, antes e depois da privatização.
Fonte: Wikipédia

Quadro 1: Características do Aeroporto Internacional Pinto Martins

Dados	Antigo Aeroporto	Novo Aeroporto	Aeroporto Privatizado
Área construída	8.700 m ²	36.000 m ² (1ª etapa)	70.000 m ²
Número de pavimentos	2: Térreo e 1º	4: subsolo, Térreo, 1º e 2º	4: subsolo, Térreo, 1º e 2º
Passageiros no pico	480/hora	1.600/hora	(*)
Passageiros/ano	900.000 (saturado)	2.500.000	3.961.369 (em 2021)
Instalações	<ol style="list-style-type: none"> 1. Não existiam pontes de embarque 2. Não existiam escadas rolantes e elevadores 3. Não existia ar-condicionado 4. Não existia central de inteligência 5. Não existia <i>free shop</i> 6. Pequenas lojas 7. Restaurante/Café 8. Precário, sem visibilidade 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 7 pontes de embarque 2. 10 elevadores/ 8 escadas rolantes 3. Ar-condicionado 4. Central de inteligência 5. 2 <i>free shops</i> 6. Centro comercial 7. Praça de alimentação 8. Terraço panorâmico 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 15 pontes de embarque 2. 12 elevadores/ 11 escadas rolantes 3. Ar-condicionado 4. Central de inteligência 5. Caixas eletrônicos 24 horas 6. Posto médico 7. 2 <i>Dufry Free Shopping</i> 8. 2 <i>Duty Free</i> 9. Centro comercial 10. Praça de alimentação 11. Passarela interna 12. Sala VIP 13. 14 leitores automáticos de cartão de embarque 14. Nova área de <i>check in</i> 15. Salas administrativas da Fraport
Estacionamento	300 veículos	1.000 veículos	958 veículos
Via de acesso	Via de acesso sem estrutura	6km, incluindo ciclovias e viadutos	Elevado para desembarque e vias complementares

(*) Dado não encontrado.

Fonte: Elaborado pelos Autores.

Atualmente, encontra-se em construção um ramal do VLT Parangaba-Mucuripe que se direciona para o Aeroporto, integrando-o a vários modais de transporte urbano em Fortaleza, possibilitando um acesso mais rápido a turistas e habitantes. Entretanto, ainda há que se investigar os impactos dessa obra no uso e ocupação das áreas atravessadas pelo trajeto da linha do VLT.

As transformações quantitativas em relação ao incremento do Aeroporto Internacional de Fortaleza e seus impactos nos fluxos turísticos são inegáveis e têm repercutido na movimentação turística do Estado, conforme consta na Tabela 1, bem como no número de embarques e desembarques de passageiros (Tabela 2). A série histórica se encerra no ano de 2019, portanto, não considera os efeitos da pandemia da COVID-19 nos deslocamentos de viagens.

O aeroporto passou por uma reforma de ampliação, que contemplava o acréscimo de 210 metros na pista de pousos e decolagens 13/31, passando a ter uma extensão total de 2.755 metros, além da expansão do terminal de passageiros, com abertura de oito novas pontes, totalizando quinze pontes de embarques, e a adequação no sistema viário e de vias de taxiamento, sendo também inclusas oito posições para estacionamento de aeronaves comerciais, totalizando vinte e seis (SALES *et al*, 2020, p. 6).

Atualmente, encontra-se em construção um ramal do VLT Parangaba-Mucuripe que se direciona para o Aeroporto, integrando-o a vários modais de transporte urbano em Fortaleza, possibilitando um acesso mais rápido a turistas e habitantes. Entretanto, ainda há que se investigar os impactos dessa obra no uso e ocupação das áreas atravessadas pelo trajeto da linha do VLT.

As transformações quantitativas em relação ao incremento do Aeroporto Internacional de Fortaleza e seus impactos nos fluxos turísticos são inegáveis e têm repercutido na movimentação turística do Estado, conforme consta na Tabela 1, bem como no número de embarques e desembarques de passageiros (Tabela 2). A série histórica se encerra no ano de 2019, portanto,

não considera os efeitos da pandemia da COVID-19 nos deslocamentos de viagens.

Tabela 2: Movimento no Aeroporto Internacional Pinto Martins – 1994/2019

Ano	Movimentação turística ¹				
	Capital	%	Interior	%	Total ²
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
2010	2.691.729	21,4	10.008.271	78,6	12.595.005
2011	2.848.459	21,3	10.554.992	78,7	13.403.451
2012	2.995.024	21,1	11.199.231	78,9	14.194.255
2013	3.141.406	22,4	10.859.050	77,6	14.000.456
2014	3.262.259	22,5	11.209.850	77,5	14.472.109
2015	3.343.815	23,0	11.181.226	77,0	14.525.041
2016	3.243.501	22,8	10.976.397	77,2	14.219.898
2017	3.384.593	23,3	11.155.779	76,7	14.540.372
2018	3.560.575	23,9	11.335.161	76,1	14.895.736
2019	14.895.736	24,4	14.895.736	75,6	15.228.982

¹ Movimentação turística envolve os fluxos de origem nacional, internacional e intraestadual

² total de 82 municípios turísticos.

Fonte: SETUR/INFRAERO.

Tabela 2 - Movimento no Aeroporto Internacional Pinto Martins - 1994/2019

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
2010	2.216.703	100,0	2.397.225	100,0	4.613.928	100,0
2011	2.397.225	108,1	2.691.808	112,3	5.089.033	110,3
2012	2.726.351	123,0	2.862.815	119,4	5.589.166	121,2
2013	3.004.859	135,6	2.959.449	123,5	5.964.308	129,3
2014	3.273.685	147,7	3.228.137	134,7	6.501.822	140,9
2015	3.199.112	144,3	3.148.431	131,3	6.347.543	137,6
2016	2.868.172	129,4	2.838.317	118,4	5.706.489	123,7
2017	2.998.500	135,3	2.936.788	122,5	5.935.288	128,6
2018	3.391.440	153,0	3.257.527	135,9	6.648.967	144,1

Fonte: SETUR/INFRAERO.

IMPACTOS E CONFLITOS: À GUIA DE CONCLUSÃO

As políticas e os arranjos institucionais implementados pelas várias instâncias do poder e a articulação com o setor privado repercutiram, de fato, no aumento do fluxo de turistas no Ceará, viabilizados pela construção de infraestruturas. Entretanto, as intervenções físicas no território geraram diversos impactos e conflitos, em sua maioria relacionados à coexistência com usos pretéritos e contemporâneos (pesca, porto, habitação), bem como o compartilhamento das infraestruturas com outras atividades econômicas, fenômenos que ocorrem sobretudo na Região Metropolitana de Fortaleza. Portanto, há um descompasso entre o percebido e o vivido, entre os “espaços de representação” e as “representações do espaço” (LEFEBVRE, 1974).

Entre os principais impactos e conflitos da atividade turística na faixa litorânea do estado, sobretudo aquela relacionada à RMF, pode-se constatar o crescimento da área urbanizada, a progressiva apropriação de áreas com maior valor paisagístico, a privatização da faixa de praia e a articulação com a dinâmica imobiliária (condomínios horizontais e oferta de loteamentos diversos). Todas essas dinâmicas provocam mudanças relevantes, alterando as pré-existências do espaço litorâneo, ensejando novas configurações espaciais.

Observa-se, portanto, que, se por um lado, houve um inegável incremento da atividade turística e melhorias podem ser constatadas no que se refere à infraestrutura, ainda se verifica um forte contraste relativamente ao desempenho social, cultural e ambiental.

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 facilitaram a apropriação pelas classes mais favorecidas dos fragmentos da cidade que possuem uma localização estratégica e que lhe são mais convenientes.

Essas obras de infraestrutura favorecem também o mercado imobiliário local: tanto os proprietários fundiários, na medida em que as 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 urbana, como também os promotores imobiliários, que têm seus negócios incrementados pela valorização econômica e simbólica de novas porções do território.

Os processos de transformações socioespaciais suscitadas pela privatização e ampliação do Aeroporto Internacional Pinto Martins, em razão da localização geográfica central da infraestrutura aeroportuária na cidade e o avanço da urbanização e de infraestruturas urbanas geram diversos impactos, conflitos e contradições, como nos fluxos de pessoas e mercadorias, Elevados trânsitos e congestionamentos, coexistência com usos atrelados a outras dinâmicas econômicas, valorização e desvalorização imobiliária, remoções de assentamentos precários, impactos no meio ambiente, entre outros.

Ainda que a pandemia do COVID 19 tenha alterado as dinâmicas e fluxos turísticos no Ceará, estima-se que a retomada de investimentos em infraestrutura e a instalação de outros mega empreendimentos incrementem a urbanização turística na Região Metropolitana de Fortaleza. É importante reivindicar, entretanto, o papel do planejamento urbano como instrumento de controle e implantação de serviços urbanos básicos, infraestrutura adequada, acessibilidade, etc., no sentido de tornar a atividade de fato propulsora de desenvolvimento socioespacial da região.

REFERÊNCIAS

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.

DANTAS, Eustógio W. C.. A construção da imagem turística de Fortaleza/Ceará *In: Mercator Revista de Geografia da UFC*. Ano 1, nº 1, 2002.

DIOGENES, Beatriz Helena Bezerra Nogueira. *Dinâmicas urbanas recentes da área metropolitana de Fortaleza*. 2012. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo)- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. doi:10.11606/T.16.2012.tde-03122012-131144.

HARVEY, David. Teoria Marxista do Estado *In*: HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

LEFEBVRE Henri. *La Production de l'Espace*. Paris: Éditions Anthropos, 1974.

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).

MULLINS, Patrick. Tourism urbanization *In: International Journal of Urban and Regional Research*, 1593, 1991. (p. 326-42)

PAIVA, R. A. Sobre a relação turismo e urbanização. PosFAUUSP, [S. l.], V. 20, nº. 33, 2013, (p. 126-145). DOI: 10.11606/issn.2317-2762.v20i33p126-145. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/80924>.

PAIVA, Ricardo Alexandre. *A metrópole híbrida: o papel do turismo no processo de urbanização da região metropolitana de Fortaleza*. 2011. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

PAIVA, Ricardo Alexandre. Turismo e ícones urbanos e arquitetônicos: o Terminal Marítimo de Passageiros “encalhado” no Porto de Fortaleza *In*: I CILITUR- Colóquio sobre Cidades Litorâneas e Turismo. *Anais...* 2017, Recife. I CILITUR- Colóquio sobre Cidades Litorâneas e Turismo. Recife: UFPE, 2017. (p. 56-57).

PAIVA, Ricardo Alexandre; FEITOZA, Rívia Nobre ; COLLARES, Sofia De Sousa . O Porto do Mucuripe na encruzilhada das políticas públicas de turismo, projetos urbanos e ZEIS: processos e conflitos socioespaciais *In*: VII Colóquio Internacional sobre Comércio e Cidade, 2020, *Anais...* Fortaleza. Blucher Engineering Proceedings. São Paulo: Blucher, 2020. V. 7. (p. 587-604).

PEREIRA, Alexandre Queiroz. *A urbanização vai à praia: contribuições da vilegiatura marítima à metropolização no nordeste do Brasil*. 2012. Tese (Doutorado em Geografia)- Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências, Departamento de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Fortaleza-CE, 2012.

REIS, Nestor Goulart. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo, Vias das Artes, 2006.

SALES, B. da S., FERREIRA JUNIOR, N. B., FALCÃO, V. A., & CARNEIRO ARAUJO, P. V. Estudo da malha aérea e infraestrutura do complexo aeroportuário de Fortaleza após privatização *In*: *Revista Tecnologia*, 41(2), 2020. <https://doi.org/10.5020/23180730.2020.10889>.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA, J. B *et al* (Orgs.). *Ceará: um novo olhar geográfico*. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2007.