

SIMPÓSIO TEMÁTICO
O LUGAR E A ARQUITETURA DO COMÉRCIO NA PESQUISA
EM ARQUITETURA E URBANISMO

TURISMO E METROPOLIZAÇÃO
NA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA

Ricardo Alexandre Paiva

Professor Assistente do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFC
e Doutorando da FAUUSP

RESUMO

O objeto de estudo do presente trabalho é uma análise do processo de metropolização contemporâneo verificado na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) desencadeado pela atividade turística a partir da década de 1990 e incentivado pelas políticas e intervenções públicas e privadas no território metropolitano. O objetivo é compreender o papel desempenhado pelo turismo na estruturação espacial da RMF, identificando de que forma as práticas sociais da atividade influenciam no processo de produção, consumo e apropriação do espaço litorâneo metropolitano no contexto da globalização, identificando as consequências sócio-espaciais destas transformações. A pertinência do trabalho se sustenta no quadro de transformações qualitativas e quantitativas por que têm passando as metrópoles nordestinas com o advento do turismo planejado, incorporado aos discursos e às políticas públicas dos estados como redentor na reversão do quadro histórico de desigualdade regional em que o Nordeste se insere. O turismo, sob o influxo da globalização, imprime novos paradigmas de planejamento, gestão e estruturação do espaço urbano e regional, tais como: a expansão da urbanização litorânea através da construção de hotéis, resorts e novas tipologias de residência secundária; além da mercantilização do espaço voltado para o lazer. O trabalho trata da expansão da urbanização litorânea e turística nos municípios litorâneos da RMF, destacando as diferenças em relação à ocupação verificada em Fortaleza. Entre os principais fatores que influenciam a metropolização atrelada ao turismo, realça a evolução do fenômeno urbano das residências secundárias e a sua atual ligação com o turismo. Por fim destaca a valorização dos vazios litorâneos o processo de colonização do litoral pelo turismo através dos resorts integrados.

Palavras-chave: turismo, metropolização, Região Metropolitana de Fortaleza

ABSTRACT

The object of study of this work is an analysis of the contemporary metropolization occurred in the Metropolitan Region of Fortaleza (RMF) caused by tourism from the 1990s and encouraged by the policies and public and private interventions in metropolitan territory. The objective is to understand the role played by tourism in the RMF spatial structure, identifying how the social practice of tourism influence the process of production, consumption and ownership of metropolitan coast area in the context of globalization, identifying the socio-spatial consequences of these transformations above inequality and socio-spatial segregation and environmental impacts. The relevance of this work is sustained within the qualitative and quantitative transformations that have passed the Northeast cities of Brazil with the advent of planned tourism, inserted on public discourse and policies of states as redeemer in reversing the historical framework of regional inequality in the Northeast is. Tourism, under the influence of globalization, prints new paradigms of planning, management and structure of urban and regional space, such as the expansion of coastal development through the construction of hotels, resorts and new types of secondary residence, beyond the commercialization of space dedicated to leisure. The work deals with the expansion of coastal and touristic urbanization in coastal towns of RMF, highlighting the differences with the occupation occurred in Fortaleza. Among the main factors that influenced the coastal urbanization, emphasizes the development the phenomenon of second homes and their current connection with tourism. Finally shows the valorization of coastal empty and the colonization process of the coastal by the tourism through the resorts.

Key-words: tourism, urbanization, the Metropolitan Region of Fortaleza (Ceará, Brazil)

1 - INTRODUÇÃO

O caráter metropolitano de Fortaleza, para além da instituição legal da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), tem sido reforçado com a inclusão de políticas públicas de turismo nos planos de desenvolvimento pretendidos pelo o Estado, vistas como prioritárias para o desenvolvimento econômico do Ceará. As intervenções no espaço decorrentes da ação do Estado, bem como de outros agentes produtores do espaço, têm contribuído para criar uma dinâmica sócio-

espacial fortemente atrelada à atividade turística e com importante impacto na tessitura metropolitana, principalmente no litoral, espaço privilegiado de desenvolvimento da modalidade de turismo de “sol e mar”.

Verifica-se, no entanto, que esta dinâmica coexiste com outras dinâmicas metropolitanas distintas no tempo e no espaço, além das preexistências espaciais historicamente consolidadas no território.

Este trabalho pretende analisar qual o papel do turismo na estruturação atual da Região Metropolitana de Fortaleza. Para tanto, trata da origem e evolução do território metropolitano, identificando os principais elementos estruturantes. Em seguida, analisa as dinâmicas sócio-espaciais existentes na RMF e relaciona com os vetores de expansão metropolitana. Na sequência, relaciona o processo de metropolização atrelado ao turismo, identificando os impactos intra-urbanos da atividade e o processo de expansão da urbanização litorânea e turística na RMF, com ênfase na evolução do fenômeno das segundas residências e na colonização dos vazios litorâneos pelos *resorts*.

2 – REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA: DA INVENÇÃO À CONSOLIDAÇÃO.

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 na 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 pólos de desenvolvimento.

No entanto, a condição legal do aglomerado urbano não correspondia à realidade sócio-espacial 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 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, 1976:08),

(...) 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. Este plano forneceu os subsídios para delimitação da RMF e das ações necessárias à gestão metropolitana. Neste contexto, foi criado pelo Governo do Estado em consonância com as diretrizes da Lei Complementar 14/73, a Autarquia da Região Metropolitana de Fortaleza – AUMEF, uma entidade metropolitana responsável pelo planejamento de ações que favoreçam 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. A atual configuração foi se redefinindo em função de dois processos distintos:

- O primeiro consiste nos desmembramentos sucessivos dos municípios, 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; e finalmente de Itaitinga em relação à Pacatuba, em 1992.

- O segundo processo consiste na incorporação de novos municípios ao conjunto dos municípios componentes da RMF, como foi o caso de Horizonte, Pacajus e Chorozinho, justificados 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.

A atual configuração da Região Metropolitana de Fortaleza, composta por 13 municípios foi institucionalizada pela Lei 12989 de 29 de dezembro de 1999¹.

2.1 - EVOLUÇÃO DO TERRITÓRIO METROPOLITANO

O fenômeno da metropolização no Brasil pode ser compreendido a partir de dois momentos históricos distintos:

¹ Em 2009 foram incorporados mais dois municípios à RMF, Pindoretama e Cascavel. No entanto, estes não estão incluídos nesta análise.

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 periféricos²

De modo geral, este 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 desmantelamento do modelo centro-periferia, caracterizado:

- pelo processo de verticalização de áreas residenciais históricas de alta qualidade ambiental, provocada também *“pela migração intra-urbana, causada pelo processo de ascensão social e, sobretudo, de busca de símbolos como status, poder e prestígio”*; 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, alimentandos pela especulação imobiliária, remodelando a estrutura intra-urbana e *“compondo uma formação metropolitana com vários centros, uma estrutura polinucleada”*

² 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>

(PAIVA, 2005: 66); e, conseqüentemente, o processo de decadência das áreas centrais .

O estágio contemporâneo do processo de 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. Este fenômeno promove um processo de “*urbanização dispersa*” (REIS FILHO, 2006) ou “*urbanização difusa*” (MEYER, 2006).

No caso de Fortaleza, é importante destacar que o modelo de metropolização centro-periferia coexiste com as novas dinâmicas metropolitanas. Neste sentido, verifica-se um processo contínuo de ajuste das funções urbanas na Região Metropolitana de Fortaleza.

A compreensão da formação 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 econômicos do Estado.

Neste sentido, a estrutura viária (ferroviária e rodoviária) possui grande importância na estruturação do território metropolitano.

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.

A estrutura metropolitana tende a tomar novas configurações com o advento do metrô, maximizando a importância do sistema ferroviário, que no século XX foi perdendo gradativamente sua importância econômica tanto no transporte de mercadorias como de pessoas, em detrimento do sistema rodoviário.

O território metropolitano teve como um dos principais elementos estruturantes as preexistências espaciais historicamente construídas, sobretudo as vias que compõem o traçado radioconcêntrico de Fortaleza. Este traçado de origem remota constituiu o lastro que definiu os eixos de expansão não somente de Fortaleza, mas de todo território metropolitano.

Os eixos estruturantes correspondem às estradas que comunicavam o sertão à capital, responsáveis pelo fluxo de mercadorias, iniciado a partir do ciclo do algodão, e de pessoas, representando principalmente pelo processo migratório

campo-cidade induzido pelas consequências das calamidades provocadas pela seca.

Em síntese, podemos identificar três fases que compõem a base da estruturação dos vetores de expansão da RMF, a saber: o feixe de vias e caminhos históricos; posteriormente as ferrovias, no contexto da exportação de produtos agrícolas; e a implantação do sistema rodoviário no contexto de unificação do mercado nacional relacionado ao processo de industrialização. Atualmente, o aeroporto e as rodovias litorâneas cumprem um papel relevante na estruturação do território metropolitano, impulsionando novas dinâmicas e a abertura de novos fluxos, vinculados à atividade turística.

O sistema viário como um todo reforçou o papel dominante e centralizador de Fortaleza, bem como da sua 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 imobiliária e dos fluxos turísticos na faixa litorânea, contrariando o “*padrão periférico*”, uma vez que a produção, o uso e apropriação destes espaços são diferenciados, por se voltar para uma população de maior poder aquisitivo e para os turistas.

2.2 - DINÂMICA SÓCIO-ESPACIAL ATUAL DA RMF

A dinâmica sócio-espacial 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 deste esquema interpretativo tem sido recorrente nas análises sobre a RMF, inclusive foi adotada na Síntese Diagnóstica que revisou o PDDU-FOR em 2003.

Nestes estudos evidenciam-se quatro vetores, 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.

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 inicia-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, Metrôpole e Nova Metropole na área lindeira da BR-020 em Caucaia, reforçado posteriormente pelas ocupações de segunda residência no Icaraí e os fluxos turísticos na Praia do Cumbuco e, mais recentemente, pela implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém no município de São Gonçalo do Amarante.

O 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. Há um processo crescente de substituição da segunda moradia pela moradia principal ao longo dos eixos da CE-040 e CE 025.

A consideração dos vetores reforça o papel dos eixos viários estruturantes de herança histórica na configuração do território metropolitano. Por outro lado é necessário destacar que a dinâmica sócio-espacial da metrópole não tem um desenvolvimento exclusivamente linear e nem existe a ocorrência de uma única dinâmica econômica exercendo influência sobre cada um dos vetores de expansão da metrópole.

A espacialização das práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas) que concorrem para a configuração metropolitana de Fortaleza se manifesta tanto nos vetores supracitados como em áreas específicas do território. Nesta direção pretende-se identificar e analisar as manifestações da dinâmica relacionada ao turismo.

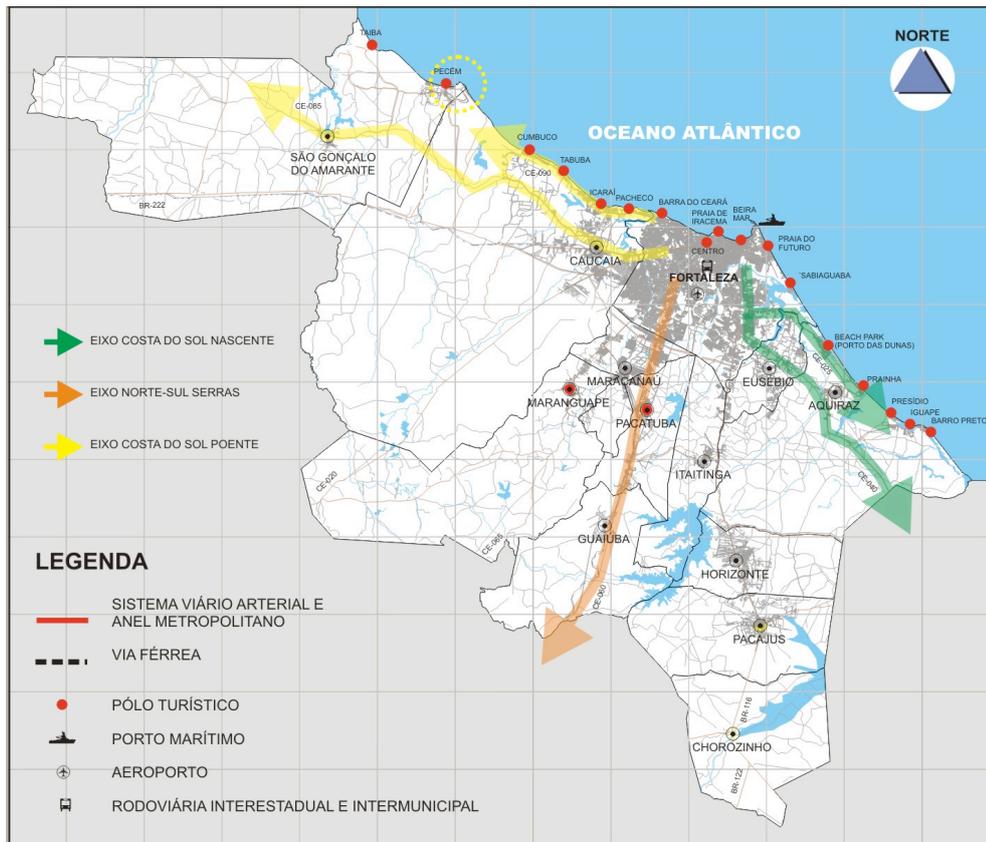


Figura 01 – Dinâmica do Turismo na RMF
Fonte: Mapa elaborado pelo autor

FIGURA 01 – DINÂMICA DO TURISMO NA RMF

3 – TURISMO E METROPOLIZAÇÃO NA RMF

Verifica-se uma inclusão cada vez maior do setor turístico como propulsor do desenvolvimento material do Nordeste, inserido nos planos governamentais estaduais e municipais como atividade econômica prioritária frente à realidade da Região e nas políticas públicas específicas para o setor.

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 políticas públicas específicas para o setor, tentam criar uma infra-estrutura atrativa através de intervenções no espaço, na escala regional e urbana, que favoreçam os fluxos da atividade.

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. 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 destas questões acima apontada, pretende-se analisar os principais fatores que justificam a relevância do turismo no processo de urbanização da RMF.

3.1 - A EXPRESSÃO INTRAURBANA DO TURISMO.

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. Neste sentido, verifica-se que o processo de urbanização e metropolização de Fortaleza impulsionados pelo turismo não tem impactos exclusivos nas áreas localizadas na orla, principal atrativo turístico da Cidade.

Várias intervenções urbanas voltadas para o turismo contribuíram para estabelecer novos fluxos e criar novas desigualdades dentro do território. Destacam-se nesta atual dinâmica sócio-espacial do Ceará, que tem o turismo como um dos principais propulsores, o papel do aeroporto e o sistema viário intra-urbano e metropolitano, principalmente as vias de acesso aos núcleos litorâneos.

A construção do novo terminal de passageiros do Aeroporto Pinto Martins pode ser considerada uma das intervenções urbanas mais significativas. Embora

tenha utilizado a mesma estrutura da pista de pouso, 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.

Esta 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 nascia na Avenida 13 de Maio, atravessava o bairro Vila União e chegava até o Aeroporto. Pelo sentido da via, verifica-se que ela reforçava a interligação do Aeroporto à zona central da cidade, constituindo, dessa forma, uma componente do traçado radio-concêntrico de Fortaleza. A dinâmica ao longo da Avenida Luciano Carneiro se restringe cada vez mais aos bairros que a Avenida atravessa. Os estabelecimentos de serviços de cargas e transportes tendem na sua maioria a se transferir da área, gerando um quadro de abandono e degradação por conta da obsolescência das instalações.

- 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 à Beira Mar. Para concretizar estes 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 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. 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. A via facilitou sobremaneira o acesso às áreas periféricas da cidade, constituindo pouco a pouco um importante corredor de transporte público.

A construção da Avenida Raul Barbosa ao mesmo tempo em que contribuiu para criar uma relação mais estreita com o Rio Cocó, podendo configurar-se como importante via paisagística, favoreceu a implantação de um corredor de comércio e serviços populares, caracterizado por ocupações desordenadas e espontâneas ao longo da via.

Pode-se atribuir esta ocupação desordenada ao Estado e à Prefeitura, que não conduziu um processo de planejamento integrado considerando as preexistências sócio-ambientais do lugar e as integrando aos novos fluxos gerados com a construção da avenida, impulsionados pela construção do novo terminal do Aeroporto.

Outra intervenção viária de grande impacto para o turismo foi a duplicação da Av. Washington Soares, transformada em rodovia estadual em toda a sua extensão intra-urbana. A CE-040 constitui o principal acesso litorâneo para a chamada “*Costa do Sol Nascente*”, favorecendo a integração também com a CE-025 que conduz ao 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 o Governo do Estado está implementando a construção do Pavilhão de Feiras do Ceará. 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, bem como uma ponte sobre o Rio Cocó, a fim de melhorar a acessibilidade ao equipamento.

A Avenida Washington Soares constitui o principal vetor de expansão urbana de Fortaleza. 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 no que concerne ao limite das 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. Esta 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.

Verifica-se que a urbanização que se processa ao longo do eixo da Av. Washington Soares é demasiadamente linear, visíveis na concentração de

estabelecimentos de comércio e serviços quase que exclusivamente às margens da via, reforçado ultimamente pela construção do Shopping Via Sul.

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 dinâmica imobiliária. A importância desta área como espaço potencial para a atividade turística é beneficiada pela contiguidade física em relação aos setores mais bem dotados de infraestrutura, de comércio e serviços da Cidade, constituindo um espaço por excelência das classes mais favorecidas.

Neste sentido, as desigualdades no processo de urbanização se ampliam para escala metropolitana, uma vez que este eixo de expansão da metrópole ratifica a escolha das localizações privilegiadas pelas classes mais abastadas.

Ainda em relação às intervenções viárias podemos destacar a construção da ponte sobre o Rio Ceará e o Rio Cocó.

A partir de fins da década de 1990, o litoral oeste de Fortaleza passou por transformações que se relacionam de certa forma com o turismo, como o alargamento da Av. Leste-Oeste e a construção da ponte sobre o Rio Ceará. A dinâmica urbana destes 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 este 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*”.

Estas 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 esta conexão se dá mais próxima à costa, favorecendo além de uma razoável valorização da orla oeste, um processo de conurbação urbana mais efetiva na porção oeste da RMF.

No sentido leste, 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 Sabaguaba,

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 espacial destas intervenções tem abrangência metropolitana, uma vez que o prolongamento da infra-estrutura viária na orla incorporaria os vazios existentes entre os núcleos litorâneos e concorreria para a integração efetiva do município de Fortaleza ao de Aquiraz.

3.2 - A EXPANSÃO DA URBANIZAÇÃO LITORÂNEA E TURÍSTICA NA RMF

A expansão da urbanização litorânea de Fortaleza em direção aos municípios da RMF e posteriormente ao restante do litoral foi impulsionada 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 demográfica e territorialmente secundário, os atrativos do sítio natural têm constituído importante fator de expansão urbana”* (VILLAÇA, 1998:107). O diferencial em relação a este tipo de expansão urbana é que eles atraem, ao contrário das vias regionais, a população de alta renda.

Este processo se verifica primeiro na escala intra-urbana se amplia para a escala metropolitana. A principal prática marítima moderna que contribui inicialmente para a expansão metropolitana de Fortaleza é a atividade de veraneio e mais recentemente a atividade turística.

Com o advento do turismo litorâneo, a paisagem resultante da ocupação do litoral 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 as tipologias arquitetônicas, demonstrando que embora a ocupação destas áreas tenha sua origem e motivação na dinâmica urbana da Capital, não constituem mera reprodução espacial da urbanização litorânea de Fortaleza.

O tipo de urbanização litorânea observado nos municípios da RMF não se efetuiu como um prolongamento da ocupação da orla de Fortaleza, pois as barreiras naturais e a inexistência de acessos na faixa de praia não acarretaram em um crescimento contínuo da mancha urbana, como aconteceu em Fortaleza.

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 Icaraí e ao Cumbuco, os primeiros núcleos litorâneos do litoral oeste da RMF, se dava passando pela sede de Caucaia. Só mais recentemente que 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.

Conforme foi destacado anteriormente, 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 efetivas com as praias da porção oeste da RMF. Embora tenha se concluído a obra da ponte sobre o Rio Cocó, facilitando a integração viária no sentido contrário, permanece uma certa desarticulação espacial no litoral leste da RMF.

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, embora se tenha construído a ponte sobre o Rio Ceará e a extensão e alargamento da Av. Leste Oeste, a relação da via com a orla é bastante conflituosa, uma vez que a praia é densamente ocupada por residências de baixa renda.

A urbanização que se verificou a partir da ocupação do litoral dos municípios da RMF ligadas à construção da segunda residência em fins da década 1960 constitui de certa maneira uma forma de metropolização que antecede a institucionalização da RMF em 1973, evidenciando que algumas tendências do processo de metropolização já se esboçavam.

Os primeiros fatores que contribuíram para formação do caráter metropolitano de Fortaleza foram investimentos públicos em infra-estrutura (rodoviária e elétrica) que redundaram no processo de industrialização e a construção dos conjuntos habitacionais. O lazer litorâneo pode ser considerado outro fator que impulsionou a constituição da RMF. No entanto, tal processo foi acompanhado de poucos investimentos públicos, pois esta dinâmica foi impulsionada pelo mercado, com o lançamento de loteamentos e o parcelamento do solo.

A valorização dos espaços litorâneos, 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 estes lugares melhorou e se intensificam os fluxos da população em geral, estes lugares vão perdendo gradativamente o seu poder de atração pelas elites, 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.

Existem três fases no que concerne a inserção do espaço litorâneo dentro de uma dinâmica espacial diferenciada, a saber: na década de 1970 prevalece o veraneio marítimo nos municípios litorâneos; na década de 1980 implementa-se a ação dos empreendedores imobiliários; e na década de 1990 iniciam-se as intervenções estatais dentro da lógica da valorização turística. Acrescente-se que na década corrente as intervenções do Estado se intensificam e se iniciam os empreendimentos turísticos.

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, 2007:103).

Inserido neste processo, é possível identificar a trajetória das transformações da urbanização litorânea em urbanização turística.

3.2.1 – A EVOLUÇÃO DAS SEGUNDAS RESIDÊNCIAS NO TERRITÓRIO METROPOLITANO.

No caso da RMF, 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 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 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 infra-estruturas de acesso e comunicação. Aliás, os investimentos em infra-estrutura provenientes das políticas de turismo do Estado do Ceará e do PRODETUR/CE criaram condições de infra-estrutura 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, PEREIRA e PANIZA, 2008)

Estas mudanças em relação às categorias de hospedagem ligada à segunda residência, 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 sócio-espaciais 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; e as intervenções e empreendimentos voltados para o 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.

3.2.2 – A COLONIZAÇÃO DO LITORAL DA RMF PELOS RESORTS.

A urbanização turística em curso na RMF 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. Este fenômeno não é exclusivo da faixa litorânea da RMF, pois diversos empreendimentos desta natureza estão sendo 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, 2003:73).

A implantação de resorts exige localizações privilegiadas, proximidade com o mar, lagoas e rios. A construção destes empreendimentos turísticos demanda extensas áreas de terrenos para conter um programa diversificado de lazer e esportes. Os usos são dinamizados pela instalação espaços destinados a eventos e conferências.

Ao se pretenderem autônomo em relação à oferta de serviços e entretenimento aos hóspedes, os resorts acabam criando um enclave privado e elitizado, negando as preexistências espaciais do lugar em que se inserem e materializando a segregação sócio-espacial que se disseminou com o advento do turismo.

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, 2007:157).

A atratividade do Ceará e de todo o Nordeste para este tipo de empreendimento reside nas belezas naturais, muitas ainda em excelente estado de preservação e na constância do clima tropical. Recentemente, localizados predominantemente na RMF, alguns ou já foram concluídos ou iniciaram as suas obras.

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

O presente trabalho buscou analisar os impactos do turismo no processo de urbanização e configuração da RMF, elencando os principais fatores que contribuíram para tal realidade sócio-espacial. O estudo ora apresentado buscou, através de referências teóricas e empíricas, ressaltar as contradições do processo de produção, consumo e apropriação do espaço pelo e para o turismo, que podem ser sintetizadas com base na complexidade de práticas sociais que encerra.

De maneira geral, seria ilusório admitir que o turismo possa cumprir a função messiânica de promover o desenvolvimento do Ceará e ou mesmo do Nordeste de forma autônoma em relação às heranças históricas e ao 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 sócio-espaciais, porque obedece aos interesses econômicos e políticos hegemônicos, respaldadas pelo Estado. As tensões sociais resultantes das transformações espaciais provocadas pelo turismo não podem ser ignoradas.

Enfim, este trabalho é uma projeção dos argumentos que se pretende apresentar na tese a ser defendida, como forma de contribuir criticamente para o processo de urbanização e metropolização em curso na Região Metropolitana de Fortaleza.

BIBLIOGRAFIA

- ANDRADE, Nelson & BRITO, Paulo Lúcio de & JORGE, Wilson Edson. *Hotel: Planejamento e Projeto*. São Paulo, Ed. Senac São Paulo, 2000.
- BERNAL, Maria Cleide Carlos. *A metrópole emergente: A ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza*. 1. ed. Fortaleza: Editora UFC, 2004.
- CEARÁ. AUMEF (Autarquia da Região Metropolitana de Fortaleza). *Síntese das Diretrizes para a Consolidação da Região Metropolitana de Fortaleza*. Fortaleza: Governo do Estado do Ceará, 1976.
- CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. *Política de turismo e território*. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2000.
- DANTAS, Eustógio W. C.; PEREIRA, Alexandre. Q.; PANIZA, Andrea. *Urbanização litorânea e vilegiatura marítima nas metrópoles nordestinas brasileiras*. Cidades (Presidente Prudente), v. 5, p. 14-34, 2008.
- LACERDA, Norma, ZANCHETI, 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>.
- MEYER, Regina Maria Proserpi. *O Urbanismo: entre a cidade e o território*. Revista da Sociedade Brasileira Para o Progresso da Ciência, São Paulo: v. 1, n. 58, p. 38-41, 2006.
- PAIVA, Ricardo Alexandre. *Turismo e pós-modernidade: os processos urbanos contemporâneos*. Desígnio (São Paulo), v. 1, p. 151-160, 2007.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Notas sobre a urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: Editora FAU/LAP, 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. 2 ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2007.
- SMITH, Roberto. *A dinâmica da região metropolitana de Fortaleza e os vetores de expansão territorial*. Fortaleza, 2001. (Mimeo)
- VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo, Studio Nobel, 1998.