

# *Boletim Gaúcho de Geografia*

<http://seer.ufrgs.br/bgg>

---

## TURISMO E O LITORAL LESTE DO CEARÁ

MARILIA NATACHA DE FREITAS SILVA, ANA MARIA DE SOUZA LIMA

*Boletim Gaúcho de Geografia*, v. 42, n.1: 173-194, jan., 2015.

Versão online disponível em:

<http://www.seer.ufrgs.br/index.php/bgg/article/view/49008/32941>

---

Publicado por

**Associação dos Geógrafos Brasileiros**

---



**Portal de Periódicos**  
**UFRGS**

UNIVERSIDADE FEDERAL  
DO RIO GRANDE DO SUL

---

## Informações Adicionais

**Email:** [portoalegre@agb.org.br](mailto:portoalegre@agb.org.br)

**Políticas:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/editorialPolicies#openAccessPolicy>

**Submissão:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#onlineSubmissions>

**Diretrizes:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#authorGuidelines>

---

Data de publicação - jan., 2015.

Associação Brasileira de Geógrafos, Seção Porto Alegre, Porto Alegre, RS, Brasil

# TURISMO E O LITORAL LESTE DO CEARÁ

MARILIA NATACHA DE FREITAS SILVA<sup>1</sup>

ANA MARIA DE SOUZA LIMA<sup>2</sup>

## RESUMO

O presente artigo trata de analisar as políticas públicas do turismo e a reconfiguração territorial do litoral leste do estado do Ceará, tendo como base, os investimentos direcionados às vias rodoviárias e aéreas, inserido numa compreensão de turismo como uma atividade de extrema significância e propulsora de transformações das formas e funções dos diferentes espaços deste litoral. Para tanto, faz-se necessário entender a importância das políticas públicas para o turismo do litoral leste do Ceará e, conseqüentemente, as significativas mudanças no espaço geográfico, beneficiando não só o Turismo, mas também outras atividades econômicas, como o turístico residencial. Ao contextualizar mudanças socioespaciais significativas, associadas aos recursos públicos e privados, encontraremos uma reorganização espacial das vias de acesso e circulação para o litoral e aeroportos. A partir dos resultados obtidos, procura-se identificar os meios de atração não só de recursos financeiros, bem como de fluxos de turistas de classes mais favorecidas nacionais e internacionais para o cenário turístico litorâneo cearense.

**Palavras-chave:** Turismo; Infraestrutura; Recursos públicos e privados; Políticas Públicas.

## INTRODUÇÃO

O Turismo consiste numa das atividades de extrema significância e é propulsora de transformações das formas e funções dos diferentes espaços do litoral leste do Ceará. Em meio às grandes mudanças de ordem política, iniciadas em meados da década de 1980, o estado do Ceará tem passado por um processo de reordenamento territorial culminando em amplas modificações socioespaciais (SILVA, 2010). O Ceará tem uma das maiores costas, com 573 km de extensão, onde a crescente valorização deste espaço como opção de lazer se dá desde meados dos anos de 1980 do século XX, resultado de planejamento turístico para o estado.

O Turismo caracteriza-se como uma das atividades socioeconômicas mais relevantes para o Ceará desde 1980 com o “governo das mudanças”<sup>3</sup>. O Ceará

---

1 Mestre na Universidade Federal do Ceará. E-mail: mnsilva.ufc@gmail.com.

2 Universidade Federal do Ceará. E-mail: namaria.lima85@gmail.com.

3 Este foi o lema empregado pelo Governo Tasso Jereissati, em 1987, que se tornou inclusive referência para toda a “Era Tasso”, passando pelo Governo Ciro Gomes e se estendendo até seu segundo mandato, encerrado em 2002. A expressão “Governo das Mudanças” é comumente utilizada pela literatura especializada nas análises da administração pública

foi palco de mudanças significativas em seu território graças à implementação de políticas públicas direcionadas para atender a atividade do turismo. A respeito da atividade de turismo no Estado do Ceará, os espaços litorâneos são os que mais atraem os investimentos privados. O turismo no estado do Ceará é uma realidade, e visto o estudo de Silva (2013), é possível afirmar que o litoral leste do estado consiste na área mais dinâmica da costa litorânea do Ceará, como exemplo, as praias de Porto das Dunas, Iguape, Caponga, Beberibe, Canoa Quebrada, são os “espaços turistificados” que possuem as maiores taxas de casas de segunda residência (casas de veraneio), além de pousadas, hotéis e a presença no último século dos complexos turísticos com campos de golfe. Ainda Silva (2013), afirma que mais de 70 % dos complexos turísticos e condo-resorts, por exemplo, se concentram no litoral leste, principalmente na região metropolitana (Aquiraz e Cas-cavel), portanto em comparação com o litoral oeste do estado, ou costa do sol poente, a área de estudo desse trabalho, possui de longe uma maior dinamização tanto com atração de capital nacional quanto capital internacional.

Visto que há políticas de turismo que investem em sistemas de objetos para qualificar os destinos, e por consequência atraem investimentos privados e aumentam os fluxos nos territórios, o presente artigo tem como finalidade buscar um maior entendimento acerca desse processo, portanto buscamos analisar o direcionamento e aplicação de recursos públicos distribuídos para as redes aéreas e rodoviárias de transportes e suas implicações no litoral leste do estado do Ceará. A metodologia utilizada dividiu-se em duas fases, as quais serão apresentadas durante o desenvolvimento da pesquisa. São elas: a configuração do litoral cearense, a partir das intervenções sofridas nas vias rodoviárias e aeroportuárias, considerando o contexto histórico-econômico que levou o Estado a programar projetos dessa natureza.

A segunda fase fixou-se na coleta de informações em instituições públicas como o DER (Departamento de Estradas e Rodovias) e SETUR (Secretaria de Turismo do Estado), que disponibilizaram os dados, e o Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (IPECE), além das informações referentes às políticas públicas de turismo (PRODETUR<sup>4</sup> I, II, Nacional e PAC) que forneceram dados que destacam os investimentos nos sistemas de movimento (aeroportos e rodovias no estado). Finalizando a estrutura da pesquisa, foram analisados os dados em

---

estadual, compreendendo o referido período.

- 4 Os Programas Regionais de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR) foram criados pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) em parceria com a Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR), NO ANO DE 1991, com o objetivo de fortalecer a Política Nacional de Turismo e consolidar a gestão turística, alinhando os investimentos regionais, estaduais e municipais a um modelo de desenvolvimento turístico nacional. Os investimentos do programa são operacionados pelo Ministério do Turismo (MTur), que orienta tecnicamente as propostas estaduais e municipais em parceria com organismos multilaterais, em especial o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e com a Corporação Andina de Fomento que atuam como financiadores internacionais.

planilhas de Excel e utilizados cartogramas para a compreensão da reconfiguração territorial do litoral leste do Estado do Ceará.

Diante destas observações, procedemos a uma divisão em três partes para a elaboração do estudo: a) A primeira delas discute o planejamento das principais transformações espaciais (ações) e infraestruturais ocorridas no litoral do Ceará, em função da demanda do turismo; b) posteriormente, identificar os recursos de natureza pública em equipamentos importantes para a atividade e para o litoral leste do Ceará que contribuíram com dados que destacam o aumento do número de visitantes no estado, tendo como eixo para a pesquisa os valores destinados para os “portões de entrada” de turistas regionais, nacionais e internacionais (aeroportos) e os sistemas de distribuição destes fluxos (rodovias); c) na finalização apresentaremos o papel do município de Aracati e do novo aeroporto regional do estado para a atual configuração territorial do litoral leste cearense e atual demanda de turistas residenciais internacionais na região e, conseqüentemente, a atual atração de investimentos privados nessa região.

## **O TURISMO NO CEARÁ: RETROSPECTO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS<sup>5</sup>**

O Turismo é um dos setores econômicos que mais cresce no Ceará. Em meio às mudanças de ordem política, iniciadas em meados da década de 1980, o estado do Ceará passa então por um processo de reordenamento territorial culminando em grandes mudanças socioespaciais (SILVA, 2010). Como exemplo, da contribuição do turismo no cenário econômico do Ceará, no ano de 2009 o PIB alcançou números em torno de R\$ 65,9 bilhões; em 2010 o estado foi destaque, alcançando valores na ordem de R\$ 74,94 bilhões, uma marca histórica. No ano de 2012 e 2013, por exemplo, o crescimento do PIB cearense foi de R\$ 94,6 bilhões e R\$ 96,5 bilhões, respectivamente.

Para Dantas (2010, p. 34):

O Ceará torna-se um paradigma para a Região Nordeste, ao apostar em práticas políticas inovadoras como o Programa de Desenvolvimento do Turismo em Zona Prioritária do Ceará (PRODETURIS) de 1989. O citado projeto valoriza as praias como mercadoria turística antes do Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (PRODETUR NE) de 1992, caracterizando-se, portanto, como pioneiro nesse domínio e totalmente financiado pelo Governo do Ceará, que o considera como um guia para os empreendedores, um indicador para os programas oficiais e para as políticas de planejamento turístico do litoral cearense.

---

5 Para maiores informações sobre todos os programas de turismo: PRODETUR I, II, Nacional e PAC, ler dissertação de mestrado, O imobiliário-turístico no Nordeste Brasileiro: O turismo Residencial e a macro urbanização turística a partir da expansão e expressão dos resorts residenciais no litoral, autora: Marília Natacha de Freitas Silva.

Silva (2006) aponta também que o Ceará vive outro momento marcado por grandes mudanças nas relações de produção de espaço e, conseqüentemente, no processo de uso e ocupação do solo. Portanto, para compreensão a respeito das transformações na costa litorânea cearense, é imprescindível compreender o turismo e suas políticas públicas. Desta forma, decorre a necessidade de se verificar o desempenho das políticas públicas nestas áreas, analisando seus investimentos para uma modernização dos equipamentos de infraestrutura, haja vista, a atração de capital privado e o aumento dos fluxos turísticos no litoral leste do estado do Ceará.

A modernização provocada nas últimas décadas nos espaços litorâneos da área de estudo, introduziu diversos equipamentos no intuito de melhorar o acesso às praias que passaram a incidir de forma decisiva na modificação da estrutura e do funcionamento pré-existente. A construção de novas rodovias, assim como a duplicação e pavimentação das existentes, além do investimento em aeroportos consiste em ações preponderantes para a circulação dos fluxos, encurtando as distancias.

Os aportes financeiros relacionam-se às campanhas de divulgação do litoral e capacitação profissional e inscrevem-se em uma lógica político-econômica promovida pelo governo estadual e grupos empresariais, com o apoio de políticas federais e forte adesão dos governos locais, que são molas propulsoras dos investimentos públicos e/ou privados. Em um retrospecto das políticas públicas voltadas para o turismo verifica-se, segundo Coriolano (2011), “que a década de 1980 constitui-se como marco nas mudanças de ordenamento territorial do estado, principalmente no governo de Tasso Jereissati (1987 - 1991), período no qual foi planejado e implantado o Prodetur I. O governo de Tasso Jereissati e de seus sucessores, contribuíram para a construção de uma nova imagem do Ceará, vinculada as belezas naturais (falésias, dunas, praias), em detrimento da imagem do Ceará vinculada ao sertão e a seca, segundo Aragão (2006).

Cabe apresentar um retrospecto das políticas publicas de turismo, e a ação promovida pelos governos desde meados da década de 1980, para se compreender de fato a reconfiguração territorial que é marcada no litoral leste do estado. Por exemplo, viu-se a primeira ação para o fortalecimento do turismo no estado, a implantação do Prodetur I (1991), que sozinho investiu R\$ 268<sup>6</sup> milhões em marketing, infraestrutura, saneamento e proteção ambiental. Nesse sentido, em primeiro momento, o Prodetur deu suporte técnico às praias, investindo diretamente em infraestrutura logística<sup>7</sup>, portanto o programa marcou o processo de internacionalização do turismo no Nordeste, e conseqüentemente no Ceará, uma vez que viabilizou as conexões e as interações espaciais, a partir de investimentos em aeroportos e no sistema viário.

---

6 O presente artigo propôs converter os valores para real, na intenção de padronizar os valores e facilitar nas as discussões. Conversão de moedas – Fonte Banco Central do Brasil (BCB), data de cotação utilizada 31/08/2012.

7 Os recursos direcionados em infraestrutura logística pelo o Prodetur foram em: Aeroportos (ampliação e modernização) e Rodovias (construção, ampliação e pavimentação).

A continuidade do Prodetur em sua segunda fase (1999 – 2010) com um investimento total de R\$ 141 milhões, contribuiu com o processo de qualificação dos destinos turísticos, investindo no fortalecimento institucional e gestores públicos<sup>8</sup>, gestão ambiental e em último lugar, mas não com menos importância, aplicação de recursos em infraestrutura logística. O programa se destacou pela diversificação dos produtos turísticos, privilegiando a formação e capacitação de empresários e gestores públicos, que atuam na atividade turística, tornando-se mais competitivo.

Simultaneamente com os investimentos do Prodetur II, onde suas obras e ações se estenderam por mais de uma década no estado, o Ceará recebeu recursos também do programa de aceleração do crescimento (PAC), programa que foi lançado exatamente no dia 28 de janeiro de 2007. Este consiste em um programa do governo federal que engloba um conjunto de políticas econômicas, e teve como objetivo acelerar o crescimento econômico do Brasil, prevendo investimentos totais na ordem de R\$ 503,9 bilhões, sendo uma de suas prioridades o investimento em infraestrutura logística em áreas como: de saneamento, de habitação, de transporte, de energia e recursos hídricos, entre outros. Portanto, enquanto, os PRODETUR's foram criados para atender a demanda turística, ou seja, foram criados exclusivamente para planejar e investir na atividade turística, o PAC, é uma política de governo, mais ampla, com intuito de investir em diferentes áreas e componentes no país, entretanto o programa investiu uma parcela de 11% do investimento total para contemplar o turismo em todo País, no caso do Ceará, por exemplo, foi investido o valor de R\$ 32 milhões para ampliação do aeroporto pinto Martins, com obras na torre de controle e ampliação do terminal de passageiros.

Posteriormente, o Ceará recebeu recursos do Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR Nacional) que foi criado em 2010 com o objetivo de consolidar um modelo de desenvolvimento do setor por meio da complementação dos investimentos locais, estaduais e federal, que contribuiria para uma visão integral do turismo brasileiro. O Ceará recebeu do Prodetur em sua terceira fase, o montante de R\$ 509 milhões (US\$ 350 milhões). O programa está investindo na região de Baturité<sup>9</sup>, e na Cuesta da Ibiapaba<sup>10</sup> e no litoral leste (costa do sol nascente) do estado. Portanto, cabe afirmar, a importância que o programa teve no estado de contribuiu para regionalizar o turismo; diversificar o segmento turístico e na interiorização do turismo no estado tornando as áreas mais competitivas.

---

8 Os recursos destinados ao segmento fortalecimento institucionais e gestores públicos contribuíram com a capacitação profissional tanto dos gestores públicos quanto de mão de obra.

9 Pacoti, Palmácia, Guaramiranga, Mulungu, Aratuba, Capistrano, Itapiúna, Baturité, Aracoiaba, Acarape, Redenção, Barreira e Ocara.

10 São Benedito, Guaraciaba do Norte, Ibiapina, Ubajara, Tianguá, Carnaubal, Viçosa do Ceará, Croatá e Ipú.

As políticas públicas contribuíram para as mudanças significativas no Ceará, e conseqüentemente no litoral leste, a área de estudo desse trabalho, portanto visto o retrospecto das políticas publicas criação, temporalidades, ações e recursos, cabe seguirmos para discutir suas espacialidades ao longo do estado do Ceará.

## APONTAMENTOS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

Neste cenário é perceptível a quantidade de programas que induziram a prática do turismo no estado do Ceará. Somando os valores do Prodetur I, II, Nacional e PAC só no estado, foram quase 1 bilhão de reais dos cofres públicos para a atividade econômica do turismo. Os segmentos priorizados para este aporte financeiro foram, em sua maioria, para infraestrutura como aeroportos, infraestrutura logística (rodovias e outros), gestão ambiental (priorizando o saneamento) e preservação do patrimônio histórico. Além dos investimentos em comercialização<sup>11</sup> (marketing dos destinos turísticos), Produto Turístico<sup>12</sup> (diversificação dos segmentos) e Fortalecimento Institucional (contratos regionais e qualificação profissional) também apresentado na **Figura 1**.

As políticas públicas sempre privilegiam o turismo litorâneo, como pode ser observado com os investimentos tanto do Prodetur I como o Prodetur II (figura 1), que investiram no litoral oeste e região metropolitana, apesar do programa Prodetur Nacional não ter sido muito diferente, pois investiu consideravelmente no litoral leste, entretanto, com o mesmo além de privilegiar a costa litorânea teve um papel fundamental na regionalização e interiorização do turismo para áreas distantes do mar. Portanto, o investimento do Podetur em sua terceira fase contribuiu fomentando, qualificando e diversificando o segmento turístico, no caso investindo na Chapada de Baturité e na Cuesta da Ibiapaba. Portanto, diferentes áreas no estado do Ceará receberam investimentos em seus territórios para a dinamização do turismo, entretanto, o litoral leste, consiste na região que possui a maior dinâmica das práticas marítimas modernas, principalmente no atual processo de atração de complexos turísticos residenciais, com capital estrangeiro e nacional.

Discutindo melhor as aplicações financeiras e as áreas priorizadas, percebemos que Fortaleza, a capital do estado, além de ter recebido os maiores investimentos, foi priorizada por todas as políticas públicas de turismo, desde o Prodetur I, que investiu consideravelmente na ampliação do Aeroporto Internacional Pinto Martins; posteriormente com o Prodetur II, direcionaram-se recursos disponíveis para a proteção do patrimônio histórico, capacitação de profissionais e gestão municipal; em seguida o Prodetur Nacional, que investiu 150 milhões de reais para a sede da Copa do Mundo de 2014, com projeto de integração da Beira Mar com a Praia do Futuro, qualificação da Beira Mar e outros. E por último destinou-se 32

---

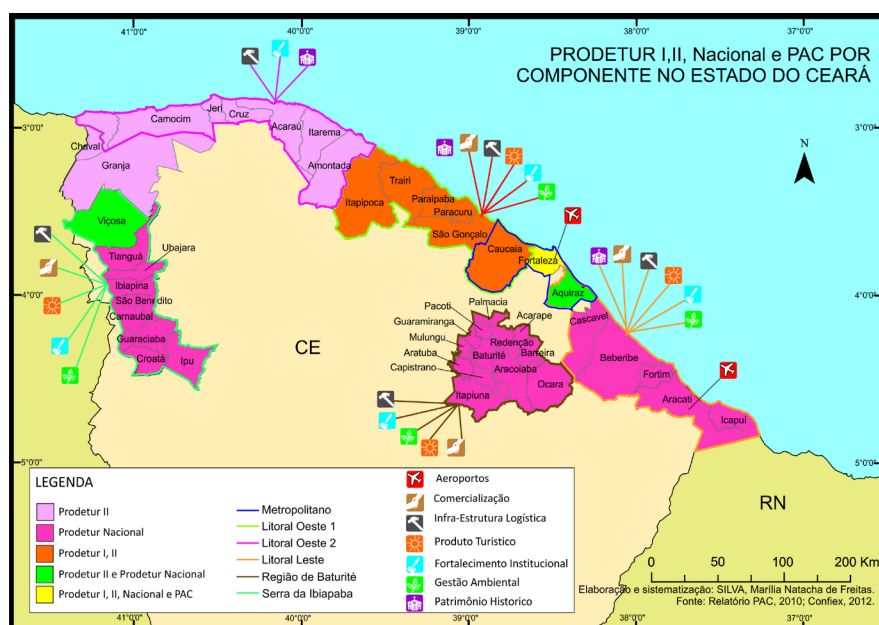
11 A comercialização corresponde ao marketing dos destinos, ou seja, as possíveis estratégias para vender e comercializar os diferentes destinos turísticos.

12 O produto turístico é o segmento que diversifica os segmentos turísticos, como por exemplo, o turismo de serra, o turismo de aventura, o turismo de negócios, etc.

milhões do PAC, que priorizou o Aeroporto Pinto Martins, ampliando o terminal de passageiros e a torre de controle. Estes investimentos no portão de entrada do estado do Ceará (Fortaleza) contribuíram na dinamização na região metropolitana e nas áreas litorâneas próximas e conseqüentemente no aumento dos fluxos.

A capital (Fortaleza) além de possuir o papel de atrair e recepcionar os fluxos em seu território tem a função também de distribuir esses fluxos para outras áreas e regiões turísticas, as principais do estado são elas: 1) A região metropolitana (no caso Fortaleza, Caucaia e Aquiraz); 2) litoral oeste; 3) litoral oeste 2 (no extremo oeste do Ceará); 4) litoral leste; 5) região de Baturité e 6) Cuesta da Ibiapaba. Figura 1. Portanto cabe discutir as políticas publicas e os investimentos nestas áreas.

FIGURA 1: Prodetur I, II, Nacional e PAC por componente no estado do Ceará.



Fonte: Relatório PAC (2010); Confex (2012). Elaboração e sistematização: SILVA, M. N. de F.

Os investimentos das políticas públicas seguiram em uma continuidade espacial, iniciando pela capital, região metropolitana e litoral oeste, com o Prodetur I. Como pode ser observado na figura a capital e os municípios do litoral oeste (cor laranja) receberam em torno de R\$ 268 milhões em investimentos para o turismo. Nessa primeira etapa, os territórios litorâneos receberam recursos prioritariamente em infraestrutura, ampliação do aeroporto Pinto Martins (Fortaleza) e em rodovias (ampliação, duplicação e pavimentação). Foram investidos também recursos em gestão ambiental e saneamento. Esses recursos contribuíram para



dar suporte mínimo a esses territórios objetivando a interligação entre Capital (portão de entrada) e áreas vizinhas (de Caucaia a Itapipoca).

Na segunda fase do Prodetur, os recursos foram duplicados na capital e no litoral oeste 1 (cor laranja) e na região metropolitana, inclusive no município de Aquiraz. O programa seguiu investindo na continuidade de toda a costa oeste (cor rosa), do município de Caucaia até Barroquinha, limite com Piauí. Também receberam recursos os municípios de Granja, Chaval e Viçosa do Ceará. O Prodetur II investiu o total de R\$ 141 milhões em infraestrutura logística (rodovias e saneamento), Patrimônio histórico (Fortaleza e Aquiraz) e gestão ambiental, entretanto o programa teve como maior objetivo investir na capacitação de profissionais e gestores públicos, nos territórios, com a intenção de qualificar o turismo e o deixá-lo mais competitivo.

O PAC investiu apenas na capital, com recursos para ampliar o terminal de passageiros e torre de controle do Aeroporto Pinto Martins. O investimento se deu para atentar a internacionalização do turismo no estado. Com o Prodetur Nacional os investimentos se concentraram na região metropolitana e litoral leste. Na região Metropolitana, os investimentos se concentraram em Fortaleza (portão de entrada), suas ações e intervenções foram na Avenida Beira Mar, e praia do Futuro, etc.; no litoral leste (de Aquiraz a Icapuí) os recursos priorizaram investimentos em rodovias estaduais e federal, são elas: CE-040, CE-25, CE-453, CE-454, CE-253, CE-123, CE- 371 e a BR-304. Esses investimentos em rodovias contribuíram para maior dinamização e encurtamento das distancias entre capital e litoral leste. Para maior dinamização, foi criado outro portão de entrada para turistas nacionais e internacionais no estado, o aeroporto Dragão do Mar. O programa investiu na construção do aeroporto de Aracati (Dragão do Mar), esse recurso foi fundamental para alavancar o turismo no litoral leste do estado, atraindo e concentrando investimentos privados em loteamentos fechados, resorts, condo-resorts, complexos residências, etc.

Entretanto cabe lembrar a importância do Prodetur Nacional, que depois de 2 décadas de políticas investindo na costa litorânea, o programa planejou e investiu também em áreas interioranas (serras de Baturité e Ibiapaba). A serra de Baturité, por exemplo, recebe grandes fluxos em seu território, principalmente no município de Guaramiranga, que possui lindas paisagens, banhos de cachoeiras, além de eventos contínuos ao longo do ano, como o festival nordestino de teatro, o Festival de Jazz e Blues, o Festival Letras, Flores e Vinho e Festival de Café com Chocolate e Flores, além de outros. Na Cuesta de Ibiapaba, o município de Ubajara, por exemplo, conhecido por seu parque nacional com grutas e trilhas ecológicas com banhos de cachoeiras e lindas paisagens em meio a serra.

Na atualidade os 573 km de litoral do estado do Ceará, foram contemplados com ações e recursos provenientes do Programa de desenvolvimento do turismo, com o objetivo de contribuir para a “turistificação” desses territórios. O Prodetur Nacional (2010) tem investido no litoral leste, não para induzir o turismo, mais sim para fortalecer e qualificar esses municípios que já possuíam antes mesmo de qualquer incentivo público financeiro uma alta movimentação da prática do

veraneio e do turismo em sua região, destacando os municípios de Aquiraz (praia do Porto das Dunas, Prainha, Iguape e Barro Preto); Cascavel (Praia da Caponga e Águas Belas; Beberibe (Morro Branco e Praias das Fontes); e Aracati (Marjorlândia e Canoa Quebrada).

Cabe-nos então repensar a região leste e sua dinamização através das políticas públicas que identificam os recursos de natureza pública em equipamentos importantes para a atividade e para o litoral leste do Ceará que contribuíram com dados que destacam a recepção de visitantes no estado, apresentando o aporte financeiro aplicado nos portões de entrada de turistas regionais, nacionais e internacionais (aeroportos) e os sistemas de distribuição desses fluxos (rodovias).

## **REGIÃO TURÍSTICA LITORAL LESTE: ATRAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DOS FLUXOS**

Cabe ressaltar nesse momento que a área de interesse de estudo do presente trabalho é o litoral leste ou costa do sol nascente, subespaço do estado do Ceará que mais concentra investimentos privados, sobre os capitais privados veremos mais adiante. Portanto os municípios abordados no presente trabalho compõem parte do litoral leste do estado do Ceará; cujas praias situam-se nos municípios de Aquiraz, Aracati, Beberibe, Cascavel, Fortim, Icapuí, e a maioria deles está diretamente envolvida na dinâmica turística da Região Metropolitana de Fortaleza e do litoral leste do estado. Ao longo desse trecho encontramos praias, dunas, falésias, belezas únicas e naturais que compõem o cenário atrativo do turismo litorâneo cearense.

Visto, portanto, que o turismo no Ceará, e principalmente na região leste do estado, vem se dinamizando nas últimas décadas, cabe, apresentar e discutir o papel da infraestrutura logística, no caso, os aeroportos e rodovias, nesse processo de reconfiguração dos territórios litorâneos e na consolidação dos números de visitantes que são recepcionados pelos aeroportos (portões de entrada dos turistas) e distribuídos para os municípios litorâneos e interioranos através das rodovias (acessibilidade dos fluxos), conforme Da Silva (2010), que ao agir estruturam não um novo território litorâneo, mas sim fortalece produtos turísticos específicos localizados em pontos específicos desse espaço interligados por uma malha viária pré-existente e por aeroportos (pré-existente) reformados. O que veremos melhor nos tópicos seguintes.

## **RODOVIAS E ACESSIBILIDADE**

No Brasil, devido à sua formação histórica, só sentiu o impacto de uma revolução logística com o advento da segunda evolução logística, que surgiu consubstanciada no centro do sistema europeu pelas expansões terrestres e marítimas, no século XVI. Em relação aos sistemas de transportes também ocorreu o mesmo fenômeno, já que os mesmos, em quinhentos anos, tiveram que evoluir a ponto de alcançar o que existe de mais eficiente no mundo. Todavia, esse processo foi incompleto, permaneceram “rugosidades”, isto é, formas antigas em pleno convívio com formas modernas de transportes. Segundo Santos (2001, p.174), “a cada

momento histórico os objetos modernos não se distribuem de forma homogênea, e as normas que regem seu funcionamento pertencem a escalas diversas. Isso é ainda mais válido para o sistema ferroviário.”

Sobre isso Silveira (2009), destaca:

No Brasil, o contato com os sistemas de movimento (meios e vias de transportes) mais modernos foi mediado pelas estradas de ferro e pela navegação a vapor. Ao mesmo tempo, os portos e os sistemas de armazenagem e de estocagem se modernizaram, especialmente o porto de Santos, para atender à demanda agro-exportadora de café. Nem mesmo o arranque tecnológico e produtivo da última substituição de importações (1873-1896), do século XIX, foi capaz de engendrar, com exceção do estaleiro Mauá, a mais simples tecnologia para os sistemas de transportes. Equipamentos, peças de reposição e até mesmo dormentes eram importados. Espacialmente, as estradas de ferro integraram muitos centros produtores a poucos centros exportadores de café. Nesse ínterim, algumas cidades foram criadas ou refuncionalizadas, como ocorreu em cidades portuárias e de moradia dos barões do café.

Deste modo, entende por classificação funcional rodoviária, o processo de agrupar em sistemas e classes de acordo com o tipo de serviço que as mesmas proporcionam e as funções que exercem.

As rodovias são componentes necessários na movimentação e deslocamentos<sup>13</sup>, e neste caso, elas têm um importante papel na distribuição e fortalecimento de ações ao longo das principais praias no estado. No caso do litoral leste, objeto desta pesquisa, a duplicação da CE-040, como exemplo, contribuiu ainda mais para a valorização dos espaços por onde ela ocorreu e significou a acessibilidade ao litoral leste. Percebe-se, portanto, um volume sistemático e maciço de investimentos para melhorias nas rodovias que beneficiam as praias do litoral leste. Dantas (2010, p. 115) observa que: “(...) a vontade do Estado Local em se inserir no mercado turístico internacional conduz os governos a investirem implementação de projetos estaduais e regionais, com vistas a explorar recursos tornando nobre: as praias”.

As estradas têm um papel estratégico e fundamental para o Ceará. São muito mais que simplesmente meios de interligação de municípios. Funcionam como instrumento para o desenvolvimento econômico do estado e são utilizadas como requisito básico para negociar a vinda de novos aportes financeiros. Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o transporte rodoviário de passageiros, no Brasil é responsável por uma movimentação superior a 140 milhões de usuários/ano.

Nesse contexto, a ampliação, duplicação, e conservação das rodovias cearenses ganham um caráter desenvolvimentista, essencial para a expansão do traçado urbano, paralelo à zona de praia, facilitando o direcionamento e o vislumbre

---

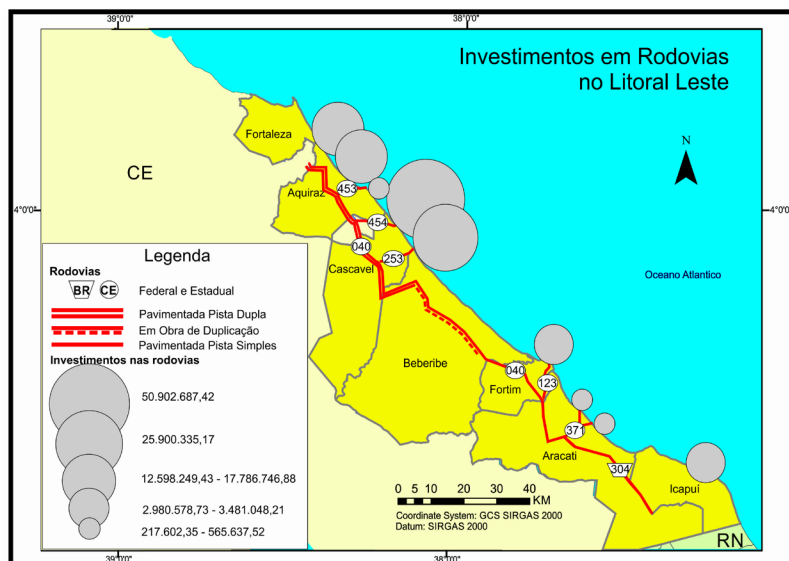
13 Conjuntos de ações e práticas onde todos os ramos da economia foram criando vínculos de dependência com esta atividade responsável pela movimentação e circulação de mercadorias

das praias desta região. De acordo com o Departamento Estadual de Rodovias (DER-CE), mais de dois mil quilômetros de “CEs” estão sendo restauradas, duplicadas ou construídas por todo o território cearense. A verba para execução destas obras é proveniente dos próprios cofres estaduais e de programas de turismo, como discutido no tópico anterior.

Neste tocante, cerca de 33 das rodovias que ligam Fortaleza ao litoral leste, estão ou já foram melhoradas com recursos de natureza pública, onde se percebe a presença do Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR). De acordo com Silva (2013), “o Prodetur consiste de múltiplas ações que visam à implantação de infraestrutura favorável para a atividade turística no Ceará, especialmente na zona costeira, com uma nova racionalidade de reordenamento territorial (aeroporto - vias litorâneas)”.

A partir da **Figura 2** é possível apresentar algumas discussões acerca dos investimentos em rodovias no litoral leste, e analisar, portanto, alguns trechos de obras, assim como a situação de seus recursos, e o elo entre o custo e a realização do empreendimento.

FIGURA 2: Investimentos em Rodovias no Litoral Leste.



Fonte de dados: DER (2012). Elaboração e sistematização: SILVA, M. N. de F.; LIMA, A. M. de S.

É possível observar na **figura 2** as rodovias que interligam os municípios e praias do litoral leste, assim como os atuais investimentos nas mesmas. A CE-040, principal rodovia de acesso à região do litoral leste recebeu, nos últimos anos, re-

cebeu inúmeros incentivos monetários tanto para reparação e sinalização, como para sua duplicação. A primeira etapa de sua duplicação aconteceu de Fortaleza a Beberibe (ainda em obras), num total de 110 milhões de reais, valores advindos dos cofres públicos do estado somados aos investimentos do Ministério do Turismo. A duplicação da CE-040; pavimentação e sinalização da CE-453 contribuíram para a dinamização dos fluxos nas praias de Iguape, Presídio e Barro Preto (Aquiraz).

Já como segunda etapa de sua duplicação da CE-040, o estado contará com mais 110 milhões de reais, que serão investidos em mais 44 km de estrada entre Beberibe e Aracati, essa obra ainda está em processo de negociação e licitação. O estado investiu em recursos nas CE-123, CE-371 e BR-304, entretanto cabe ainda a duplicação da CE-040 de Beberibe à Aracati, que facilitará a chegada dos fluxos nos municípios de Fortim, Aracati e Icapuí.

A CE-453, popularmente conhecida como a estrada do Iguape, sofreu processo de reparação e sinalização que custou ao governo do estado R\$ 12.598.249,43 milhões. A estrada com seus 3 mil metros de extensão interliga a CE-040 com as praias do Aquiraz (Marambaia, Praia Bela, Iguape, Presídio e Barro preto). Essas praias possuem altas taxas de segundas residências, além de uma dinamização turística, com a presença do *Resort Aquiraz Riviera* (hotel 5 estrelas) e o *Camhel Resort*, além de hotéis de menor porte e pousadas.

Outros recursos foram aplicados na CE-454 e na CE-253 em Cascavel, que contemplaram as praias de Caponga, Águas Belas e Barra Nova. Ao longo dessas estradas há uma ativa movimentação e valorização do solo, com inúmeros loteamentos em estágio ainda de implantação. O município de Cascavel, como pode ser observado na figura 2, é de longe a cidade que mais recebeu investimentos públicos em rodovias. Estes valores contribuíram e contribuem para atração de empreendimentos privados e no fortalecimento do tráfego turístico em seu território, o que apresentaremos em tópicos seguintes.

No município de Fortim o estado investiu R\$ 2.980.578,73 milhões de reais na pavimentação e sinalização da CE-123, o que beneficiou as praias da Barrinha, Maceió e da Barra. A caminho de Aracati o estado priorizou a CE-371, onde destinou R\$ 565.637,52 milhões de reais. As melhorias nessa rodovia favoreceram as praias de Canoa Quebrada, Marjorlândia e Quixaba. Essas praias são conhecidas por suas belezas naturais (falésias e dunas). Para Icapuí foram direcionados R\$ 3.481.048,21 milhões de reais na BR-304, o que facilitou a acessibilidade às praias de Redonda, de Barreiras e da Barrinha.

## **AEROPORTO DE FORTALEZA: O PORTÃO DE ENTRADA DE TURISTAS**

O Aeroporto Internacional Pinto Martins está localizado em Fortaleza, capital do Ceará. No *ranking dos mais movimentados do Brasil*, ele é o 12º do país, além de terceiro da região Nordeste em passageiros domésticos e internacionais, ficando atrás apenas de Salvador e Recife. Em 2011, foi o aeroporto do Nordeste que teve o maior aumento no número de passageiros em relação ao ano anterior (11,4% em relação

a 2010), segundo dados da Infraero. Esse aumento significativo está relacionado ao grande número de pessoas que a cidade de Fortaleza recebeu no mesmo ano.

Ao apresentarmos o Aeroporto, estamos considerando-o como primeiro contato de quem chega à cidade: o “portão de entrada”, o “cartão de visita”, portanto um chamariz para que o visitante conheça outros espaços, promovendo uma dinâmica intensa desses fluxos nas regiões turísticas do Ceará. O sentido atribuído ao Aeroporto de Fortaleza reforça-se inclusive nas propagandas do próprio aeroporto, exemplo disto é um *folder* da época de sua inauguração que dizia: *“Ele será, além de tudo, um dos nossos melhores cartões de visita”*, um esforço redobrado para que a impressão deixada ao visitante fosse à melhor possível.

Nos dizeres de Dantas (2006):

Neste contexto, a construção de aeroportos, reformas de aeroportos e criação de aeroportos internacionais (somando-se aos aeroportos internacionais já consolidados de Recife e de Salvador), associada à construção de vias litorâneas (CE090/CE, RN-063/RN, SE-100/SE, BA-001 Ilhéus-Itacaré) culminou no fortalecimento de lógica de organização do espaço dispare reinante até então. De lógica perpendicular à zona de praia, baseada no porto e na ferrovia, convidando o sertão a se abrir para o mar, tem-se, na contemporaneidade, implantação de lógica paralela apoiada nos aeroportos e vias litorâneas, tornando possível recepção e distribuição dos fluxos turísticos nos municípios costeiros. As capitais se destacam neste processo, concentrando os fluxos e distribuindo-os ao longo de sua área de influência.

Portanto, sendo a cidade de Fortaleza é o principal destino turístico do Ceará, acolhendo grande parte dos visitantes, isto evidencia “a importância da cidade de Fortaleza para o turismo do Ceará, sobretudo, é o principal polo receptor e distribuidor de fluxos, para o restante do litoral cearense” Araújo (2011). A necessidade de um aeroporto internacional como forma de inserir Fortaleza no mercado mundial era uma possibilidade já desejada no primeiro “governo das mudanças” (MACIEL, 2006). Neste contexto, o aeroporto é simbolizado como uma nova fase do desenvolvimento turístico do Ceará, que com as ações dos programas de investimentos tornou viável as melhorias infraestruturais.

A **Tabela 1** mostra o movimento de aeronaves, passageiros, no Aeroporto Pinto Martins que é administrado pela Infraero. Em aeronaves, estão computados pousos e decolagens. Em passageiros, embarques e desembarques. Os dados mostram, por ano, a movimentação acumulada de 2003 até maio de 2013.

Observa-se que no período de 2003/ 2013 a participação do turismo no PIB do Ceará foi bastante positiva. Segundo dados do IPECE em 2013 a economia cearense - a exemplo de 2012 e de anos anteriores - deve continuar crescendo acima da média nacional, projetando um fechamento do Produto Interno Bruto (PIB), no final do ano, com uma taxa de 4%, maior que o resultado nacional, cujo índice ficou em 3,3 por cento.

Entre os principais “mercados emissores” o estudo aponta para o “doméstico”. As cidades de São Paulo (19,9%), Pernambuco (10,9%), Maranhão (8,5%), Piauí (8,4%) e Rio de Janeiro (7,8%) formam este público, majoritariamente. Se-


gundo a Infraero (2013), um indicador importante sobre os fluxos no mercado interno do Turismo refere-se aos desembarques em voos nacionais, dado aferido de acordo com os registros regulares da instituição. Em 2009, o desembarque de passageiros de voos nacionais foi de **4.211.651** milhões, 14,68% acima do verificado no ano anterior, quando o número de passageiros desembarcados foi de **3.465.791** milhões. O crescimento dos desembarques domésticos entre 2003 e 2009 foi da ordem de 70%, traduzindo o excelente desempenho do setor da aviação civil no mercado interno. Em 2011, o turismo foi aquecido por estrangeiros - oriundos do mercado internacional, apresentados num *ranking* (abaixo) com os principais países emissores.

Tabela 1 - Aeroporto Internacional Pinto Martins – Fortaleza (CE)

Ano	Total de Passageiros	Movimento de aeronaves	Passageiros Internacionais	Passageiros Nacionais	Rank Brasil
2003	1.868.699	36.486	156.366	1.712.333	11
2004	2.317.869	39.618	252.895	2.064.974	11
2005	2.774.240	42.537	249.634	2.524.345	11
2006	3.282.979	46.567	268.281	3.014.698	11
2007	3.614.439	47.226	267.881	3.346.558	11
2008	3.465.791	47.703	242.908	3.222.883	11
2009	4.211.651	51.861	223.899	3.997.752	11
2010	5.072.786	62.570	229.463	5.297.249	12
2011	5.649.604	65.853	232.550	5.517.054	12
2012	5.964.223	65.388	199.965	5.764.258	12
2013 (até MAI)	2.341.217	26.674	83.466	2.257.751	12

Fonte: Boletins estatísticos da INFRAERO – 2003-2013.

Quadro 1- Origem dos turistas internacionais que desembarcaram em Fortaleza

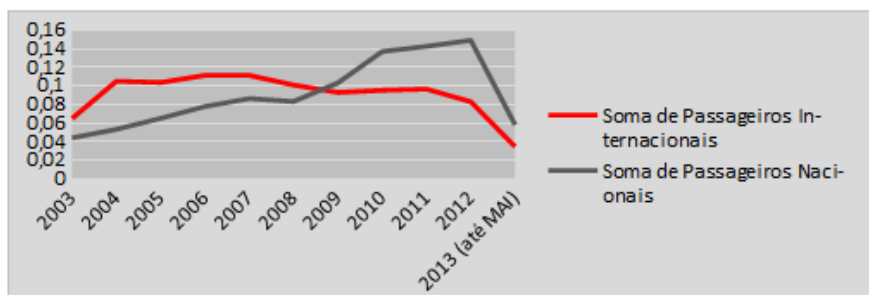
Ranking	País	Passageiros
1	 Itália	48.422
2	 Portugal	24.196
3	 França	19.252
4	 Países Baixos	16.684
5	 Alemanha	15.392
6	 Suíça	14.934
7	 Espanha	14.836
8	 Rússia	14.505
9	 México	13.720
10	 Venezuela	12.414

Fonte: Boletins estatísticos da Infraero – 2011.

Ao observarmos este *ranking* fica nítida a predominância dos mercados europeus, entre os principais emissores. O fluxo internacional vem aumentando conti-

nuamente – de 25 milhões em 1950; 277 milhões em 1980; 438 milhões em 1990; 682 milhões em 2000, tendo atingido a cifra de 920 milhões em 2008. Em 2009, a chegada de turistas internacionais reduziu-se a 880 milhões, 40 milhões a menos do que em 2008, resultado do desaquecimento da economia mundial ocasionada pela crise financeira. A OMT – Organização Mundial do Turismo estima que as viagens internacionais alcancem os 1,6 bilhões em 2020, segundo dados do MTur.

Gráfico 1- Fluxos de Passageiros Internacionais e Nacionais 2003 – 2013 (Mai)



Fonte: Boletins estatísticos da INFRAERO –2003-2013.

Como apontado no **gráfico 1**, nessa última década, o fluxo de turistas até o ano de 2009, era predominantemente internacional, contudo, devido à crise mundial de 2008, esta movimentação foi diretamente afetada, havendo uma ascensão a partir desse mesmo ano do fluxo nacional. Segundo dados da SETUR/CE, dentre todas as reformas que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) programa no país, a de Fortaleza é a maior obra em investimentos de infraestrutura e de maior duração. Ele já recebe companhias aéreas como a *GOL*, *TAM*, *Ocean Air*, *Webjet*, *CTACV (Transportes Aéreos Cabo Verde)*, *TAP (Europe)*, *Delta Airlines (Atlanta-USA)*, *Livingston (Rome and Milan Italy)*, *Air Italy*.

No ano de 2013, o país recebeu um evento de magnitude internacional: A Copa das Confederações e o Aeroporto de Fortaleza, segundo o boletim dos organizadores apresentou desempenho considerado acima da média nos dias anterior e seguinte aos jogos da Copa das Confederações nas duas capitais (FORTALEZA e RECIFE).

A partir do esforço empreendido pelo governo federal em parceria com a iniciativa privada, da prioridade dada ao setor e da implementação da Política Nacional de Turismo, a atividade turística vem alcançando números crescentes nos últimos anos.

Desse modo, a soma dos valores do PAC e PRODETUR, foram responsáveis por benefícios concentradas em obras de apoio logístico, prioritariamente os aeroportos e as rodovias. De acordo com Silva (2013), a partir de tantos recursos públicos, especialmente na zona costeira, com uma nova racionalidade de reor-



denamento territorial (aeroporto - vias litorâneas) existe uma lógica territorial de valorização litorânea.

## **ARACATI: PORTÃO DE ENTRADA DE TURISTAS DA REGIÃO LESTE. DO REGIONAL AO INTERNACIONAL**

As primeiras notícias sobre a construção de um aeroporto em Aracati surgiram em meados de 2010, veiculadas pela mídia que divulgou planos de construção, inauguração e investimentos. Contudo, a certeza de tal grandioso projeto foi confirmado em 2012. O novo empreendimento terá padrões estruturais de um aeroporto regional, nem de pequeno nem de grande porte.

O *Dragão do Mar*, é uma obra do Governo do estado que, por meio da Secretaria de Turismo (Setur – CE), captou recursos para instalação do aeroporto em Aracati, tendo em sua vizinhança à praia de Canoa Quebrada. A intenção do estado com a disponibilidade deste aeroporto era, *grosso modo*, extrapolar a atividade do turismo para além da capital e de sua região de proximidade, podendo alcançar áreas mais distantes, como os municípios de Aracati, Icapuí e Beberibe. Com o aeroporto as pessoas poderão visitar e consumir em outras cidades além da capital cearense, com plena capacidade de receber voos internacionais diretos.

O litoral leste do Ceará será duplamente beneficiado com o funcionamento do novo aeroporto o que deve alavancar o turismo na região, pois é desta forma que se constrói o espaço voltado para exigências da lógica turística.

O município de Aracati possui um papel relevante na produção espacial turística, não somente pela infraestrutura, mas pelos agentes turísticos e suas dinâmicas decorrentes. Com verbas do Ministério do Turismo e Tesouro do Estado, o equipamento demandou um total de R\$ 23.662.635,95 e tem como grande finalidade o transporte de passageiros, e, sobretudo consolidar a liderança do Ceará na atração e captação de turistas.

A intenção do projeto na ampliação do Aeroporto Dragão do Mar, tem o objetivo de servir como alternativa ao Aeroporto Pinto Martins, em Fortaleza, durante a Copa do Mundo de 2014. As obras contemplarão a ampliação da pista de pouso, decolagem e de rolamento e ainda o aumento, restauração e reforço do pátio de estacionamento de aeronaves. Segundo a assessoria de comunicação da Secretaria de Turismo do Estado do Ceará (Setur-CE), a ampliação do aeroporto consta da matriz de responsabilidades da Secretaria Nacional da Aviação Civil em relação ao Mundial de Futebol. Dessa forma, o Aeroporto de Aracati será preparado para passar da categoria 3C para a 4C<sup>14</sup>. Por conta disso, a pista de pouso e decolagem passará a ter 2.300 metros de extensão por 45 metros de largura, ante os 1.800 metros atuais e 30 metros de largura. Ao mesmo tempo, terá mais resistência de pavimento (chamado de resistência 60), o que permitirá que ele receba aeronaves de grande porte, como Airbus A320, A321, A 330 e Boeing. Com a am-

---

14 Vide <http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/manualImplementacaoGeral.pdf>. Manual de Implementação de Aeroportos (IAC)

pliação, o equipamento passará ainda de aeroporto regional para internacional.

Por enquanto, seu uso - desde agosto de 2012 - é somente para voos executivos. Para os comerciais, aguarda-se a homologação da ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil, o Aeroporto de Aracati atenderá não apenas àquele município, mas a todo o litoral leste, tornando-o um polo de atração independente de Fortaleza.

Neste sentido o atual secretário de Turismo, Bismarck Maia, reforça a posição de sua gestão, afirmado sobre a importância dos aeroportos regionais, visando acompanhar o ritmo de crescimento da atividade turística no Ceará, que atinge uma média de 6,7% desde 2007, *“O turismo no Ceará não podia ficar mais ancorado em Fortaleza, vamos consolidar destinos independentes”* - ressalta ele.

## **INVESTIMENTOS PRIVADOS E CAPITAL INTERNACIONAL: ALGUNS RESULTADOS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO.**

Como pôde ser observado ao longo do artigo, as políticas públicas de turismo (Prodetur e PAC) contribuíram para a dinamização do turismo no estado do Ceará, e consecutivamente na região leste do estado. No caso desta região, a implantação do Aeroporto Regional em Aracati, assim como os investimentos volumosos nas rodovias de acesso as praias desta região, contribuíram, ainda mais, para a solidificação e atração de empreendimentos turísticos, principalmente de capital internacional.

É oportuno apresentarmos também os resultados desta política desenvolvimentista do estado cearense, que prioriza o turismo no estado. Como pode ser observado na **FIGURA 3**, os municípios de Aquiraz, Cascavel, Beberibe, Fortim, Aracati e Icapuí, possuem taxas médias, fracas e excepcional de segundas residências, compostas por turistas residenciais, na maioria vindos de Fortaleza, mas também, mesmo que em menores taxas, encontraremos compradores de residências secundárias de origem nacional e internacional, como público em potencial para esta região.

Portanto, os Aeroportos Pinto Martins e em segundo plano o de Aracati, contribuem como portões de entrada de acesso e as rodovias têm o papel de distribuir esses fluxos ao longo das praias. No caso do litoral leste, a CE-040, é a principal rodovia de acesso a essas praias. Como resultados percebe-se a ampliação do turismo e a atração e implantação de empreendimentos privados, de capital local, nacional e estrangeiro.

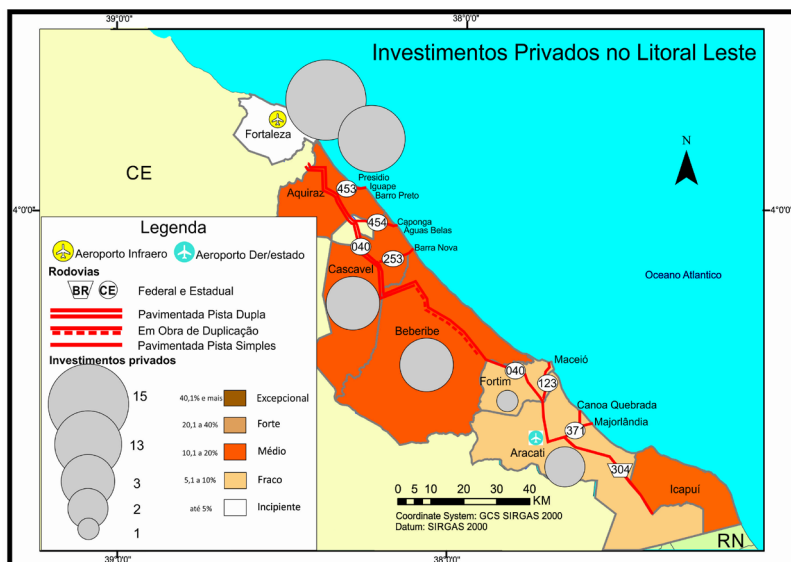
No caso de Aquiraz, o município conta com quinze empreendimentos privados<sup>15</sup>. É em Aquiraz que se concentra a maioria dos projetos privados do tipo complexos turísticos residenciais e os *condo-resorts*. Em segundo lugar encontraremos Cascavel e Beberibe, que possuem três empreendimentos cada. Todos hotéis ca-

---

15 Os dados relacionados aos empreendimentos privados apresentado neste tópico é resultado da dissertação de mestrado, intitulada: O Imobiliário-Turístico no Nordeste Brasileiro: O Turismo Residencial e a Macro urbanização Turística a partir da Expansão e Expressão dos Resorts Residenciais no Litoral, de autoria de (SILVA, 2013).

tegorizados em 5 estrelas. Em Aracati, mesmo distante da capital, os empreendimentos são atraídos para seu território, e a duplicação da CE-040, bem como a implantação do Aeroporto contribuíram ainda mais na solidificação e implantação de novas construções de iniciativa privada. E este processo deve se manter por alguns anos.

FIGURA 3: Investimentos Privados no Litoral Leste.



Fonte de dados: DER (2012); IBGE (2012); SEMACE (2012); SILVA (2013). Elaboração e sistematização: SILVA, M. N. de F.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A atividade turística vem apresentando resultados positivos nos últimos anos e se consolida desta forma. No caso no Brasil, é a Região Nordeste que mais concentra faixas de praia, condicionadas à valorização das paisagens litorâneas e da infraestrutura que lhe dá suporte. O turismo e o veraneio trouxeram grandes mudanças de ordem socioespaciais e as suas políticas muito colaboraram para este crescente no processo de reorganização social. Em meio as constantes alterações em que a zona de praia do estado do Ceará vem sofrendo, desde o início da década de 1980, com o dito “governo das mudanças”, o litoral leste passa por sistemáticas modificações, onde as atividades do turismo e veraneios são agentes diretos desta dinâmica, atraindo para si olhares de ordem pública e recebendo incentivos variados.

Os espaços litorâneos ganharam importâncias devido a hábitos de lazer, tornando-se áreas principais para incentivo de fluxos turísticos. Reconhece-se que as vias de acesso têm um papel estratégico fundamental para o Ceará, e que são meios de importantes de interligações entre municípios, elas funcionam como instrumentos para o desenvolvimento.

Os pontos apresentados neste trabalho têm por intuito, levantar alguns argumentos e incentivar novos olhares para o entendimento da aplicação de recursos públicos acentuados na área pesquisada. Com isto busca-se acrescentar esta experiência à outros trabalhos técnicos, onde se leve em conta todas as peculiaridades do local e a dinâmica estabelecida pelo turismo no litoral leste como fator de desenvolvimento tanto para a capital, Fortaleza, e, sobretudo, para os municípios que compõem o próprio litoral leste, no intuito de promover o crescimento da atividade turística e ampliar seus incentivos através das políticas públicas implementadas nas diversas e diferenciadas escalas governamentais.

As informações apresentadas neste artigo acrescentam alguns dados, mas estimulam a necessidade de buscar, analisar e interpretar cada vez mais o turismo residencial como impulsionadores de valorização de espaços litorâneos e a análise das modificações ocorridas no estado nos últimos anos. Incentivam também a busca de fundamentos teórico-metodológicos que possam ajudar na compreensão das reestruturações do mercado e da reordenação do espaço.

Portanto, faz-se necessário uma análise das transformações causadas a partir da implementação dos Programas de Desenvolvimento ao Turismo - PRODETUR e Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, os investimentos destinados à expansão das vias aéreas e rodoviárias sobre o espaço da região turística cearense e suas implicações. As políticas do turismo muito contribuem para as práticas marítimas modernas, dando total sentido à necessidade de analisá-las, o que reforça um contínuo aprofundamento dos estudos no tocante ao turismo residencial.

## TOURISM AND LOGISTICAL INFRASTRUCTURE: THE TERRITORIAL RECONFIGURATION OF THE EAST COAST OF CEARÁ – BRAZIL

### ABSTRACT

The purpose of this essay is to analyze the public policies on tourism and the territorial reconfiguration of the East Coast of Ceará (Brazil) based on the investments in the road and airways making it possible to understand tourism as an activity of extreme significance and also a driving force for the transformation of the forms and functions of different areas of the East Coast of Ceará. Therefore, it is necessary to understand the importance of public policies for the tourism in

the East Coast of Ceara and consequently to the significant changes in geographic space meant that there was a progression from changes in infrastructure (road and airways), benefiting not only tourism, but also other economic activities, such as real estate tourism. Top put into context significant socio-spatial changes associated with public and private investment, results in spatial reorganization of access routes and circulation to the coast and airports. From the results obtained, we seek to identify ways of investment attraction as well as flows of tourists from national and international affluent classes for the coastal tourism of Ceará.

**Keywords:** Public Investment in tourism; infrastructure; spatial transformations.

## TURISMO E INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA: LA RECONFIGURACIÓN TERRITORIAL DE LA COSTA ESTE DE CEARÁ.

### RESUMEN

El propósito de este ensayo es analizar las políticas públicas de turismo y la reconfiguración territorial de la costa este de Ceará, con base en las trayectorias de autobuses y de vuelo. Por lo que es posible entender, el turismo es una actividad de importancia extrema y fomenta la transformación de las formas y funciones de las diferentes áreas de la costa este de Ceará. Por lo tanto, es necesario entender la importancia de las políticas públicas para el turismo y por consecuencia a los cambios significativos en el espacio geográfico. Es posible identificar que había una progresión de los cambios en la infraestructura (trayectorias de autobuses e de vuelo), beneficiando no sólo el turismo y otras actividades económicas, como el inmobiliario. Debido a los cambios socioespaciales significativos, asociados con los inversiones público y privado, resultó en una reorganización espacial de las vías de acceso y circulación a la costa y los aeropuertos. De los resultados obtenidos, se busca identificar las formas de atracción, no sólo de inversión, así como los flujos de turistas de las clases pudientes nacionales e internacionales para la escena del turismo costero de Ceará.

**Palabras clave:** Inversión público en el turismo; La infraestructura; Las transformaciones.

## REFERÊNCIAS

ARAGÃO, R. F; DANTAS, E.W.C. Elaboração da imagem turística do Ceará: entre publicidade turística e propaganda política. **Revista Geosul**: Florianópolis, v.21, n. 42, p 45 - 62, jul. /dez. 2006.

ARAUJO, Enos Feitosa. As políticas públicas e o turismo litorâneo no Ceará: o papel da Região Metropolitana de Fortaleza. **Sociedade e Território**, v. 23, n. 2, p. 57-73, 2011.

BANCO DO NORDESTE DO BRASIL (BNB). **Relatório final do Prodetur I**. Disponível em: <[http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/PRODETUR/prodetur\\_ne1/gerados/apresentacao.asp](http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/PRODETUR/prodetur_ne1/gerados/apresentacao.asp)> Acesso em: 8 de setembro de 2012.

BANCO DO NORDESTE DO BRASIL (BNB). **Relatório Final do Prodetur II**. Disponível em: [http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/PRODETUR/prodetur\\_ne2/gerados/apresentacao.asp](http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/PRODETUR/prodetur_ne2/gerados/apresentacao.asp). Acesso em: 8 de setembro de 2012.

CORIOLOANO, L. N.; BARBOSA, L. M. Rede de Territórios Solidários e Turismo de base local no Ceará - Brasil. **Revista Geográfica de América Central**. Número Especial EGAL, Costa Rica. II Semestre 2011, pp. 1-26. 2011

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Maritimidade nos trópicos: por uma geografia do litoral**. Eustógio Wanderely Correia, 2010.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Cidades litorâneas marítimas tropicais: construção da segunda metade do século XX, fato no século XXI. Panorama da geografia brasileira II**. Annablume, São Paulo, p. 79-89, 2006.

DA SILVA, Alessandro Ferreira Cardoso. **O Litoral ea metrópole dinâmica imobiliária, turismo e expansão urbana na região metropolitana de Natal-RN**. 2010.

DA SILVA JUNIOR, Roberto França. Eliminação de “barreiras”: Produção de fluidez e circulação no Brasil. **Formação (Online)**, v. 2, n. 13, 2011.

INFRAERO AEROPORTOS (INFRAERO). **Boletins estatísticos da INFRAERO –2003-2013**. Disponível m:<<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos.html>>

MACIEL, Wellington Ricardo Nogueira. Aeroporto de Fortaleza: usos e significados contemporâneos. 2006. Metropolitana de Fortaleza (CE). In: **SEMINÁRIO GOVERNANÇA URBANA E MINISTÉRIO DO TURISMO(MTur)**. **Turismo no Brasil 2011 – 2014**. Disponível em:<[http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/downloads\\_publicacoes/Turismo\\_no\\_Brasil\\_2011\\_-\\_2014\\_sem\\_margem\\_corte.pdf](http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Turismo_no_Brasil_2011_-_2014_sem_margem_corte.pdf)>nacional governança urbana e desenvolvimento metropolitano, 2010. p. 1-14. ISBN:978-85-61693-03-9.

PEREIRA, Alexandre Queiroz. Das Cidades às Metrópoles Litorâneas: O Papel da Vilegiatura Marítima Moderna no Nordeste do Brasil. **Revista GEOUSP** - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 31, pp. 05 - 15, 2012.

Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará-IPECE. 2013. **Desempenho anual dos indicadores macroeconômicos do Ceará**. Anos 2002 - 2013. Disponível em: <http://www.ipece.ce.gov.br/categoria2/pib/pib>. Acesso em: 10 de maio de 2013.

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC). **Relatório do PAC** Ceará. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/estado/ce>>. Acesso em: 08 de agosto de 2012.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil. Território e Sociedade no início do século XXI**. 2ed. Rio de Janeiro-São Paulo: Record, 2001.

SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE DO CEARÁ-SEMACE. **Licenciamentos de empreendimentos no litoral do Ceará**. Anos 1989- 2012.

SETUR. **Meios de Hospedagens cadastrados no MTur**. 2010. Disponível em: <<http://www.ceara.gov.br/index.php/hospedagens/litoral-leste>>. Acesso em: 9 de setembro de 2012.

SILVA, Marília Natacha de Freitas Silva; DANTAS, E.W.C. INCORPORAÇÃO DO VERANEIO ÀS ATIVIDADES TURÍSTICAS NA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA-CE. In: Seminário Governança Urbana e Desenvolvimento Metropolitano, 2010, natal. **Anais do seminário nacional governança urbana e desenvolvimento metropolitano**, 2010. p. 1-14. Acesso: 24 junho de 2013 - Disponível: [http://www.cchla.ufrn.br/seminariogovernanca/cdrom/ST10\\_Natacha.pdf](http://www.cchla.ufrn.br/seminariogovernanca/cdrom/ST10_Natacha.pdf)

SILVEIRA, Márcio Rogério. Logística, sistemas de movimento, fluxos econômicos e interações espaciais no território paulista: uma abordagem para a Geografia dos Transportes e Circulação. **Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, n. 13, p. 283, 2009.

\_\_\_\_\_. **O Imobiliário-Turístico no Nordeste Brasileiro: O Turismo Residencial e a Macro urbanização Turística a partir da Expansão e Expressão dos Resorts Residenciais no Litoral**. 143f. Dissertação (mestrado). Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências, Departamento de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Fortaleza, 2013.

\_\_\_\_\_. Os resorts residenciais na região metropolitana de Fortaleza (Ceará, Brasil). In **Turismo e Sociedade**, v. 6, n. 1. p. 42-57, janeiro de 2013.